

Д. В. Зеркалов

**ТРАНСПОРТНО-
ЕКСПЕДИТОРСЬКА
ДІЯЛЬНІСТЬ**

Монографія

Електронне видання комбінованого
використання на CD-ROM

Київ
„Основа”
2012

УДК 658.788(035)
ББК 39.18 92
3-57

Зеркалов Д. В. Транспортно-експедиторська діяльність. [Електронний ресурс] : Монографія. / Д. В. Зеркалов. — Електрон. дані. — К. : Основа, 2012. — 1 електрон. опт. диск (CD-ROM); 12 см. — Систем. вимоги: Pentium; 512 Mb RAM; Windows 98/2000/XP; Acrobat Reader 7.0. — Назва з тит. екрана.

ISBN 978-966-699-692-6

© Зеркалов Д. В., 2012

Д. В. Зеркалов

**ТРАНСПОРТНО-
ЕКСПЕДИТОРСЬКА
ДІЯЛЬНІСТЬ**

Монографія

**Київ
«Основа»
2012**

УДК 658.788(035)
ББК 39.18 92
3-57

Р е ц е н з е н т и: *О. М. Лівінський* – віце-президент Української академії наук, докт. техн. наук, проф., лауреат Державної премії України в галузі науки і техніки, заслужений будівельник України; *І. М. Аксьонов* – докт. екон. наук, проф. Київського університету економіки і технологій транспорту

Науковий редактор – канд. техн. наук, доцент О.І. Полукаров

Зеркалов Д. В.

3-57 Транспортно-експедиторська діяльність [Електронне видання] Монографія.
— К.: Основа, 2012.— 1006 с.

ISBN 978-966-699-692-6

У книзі узагальнені матеріали міжнародних та вітчизняних основних законодавчих актів та інших документів, які відображають сучасний стан нормативно-правового забезпечення перевезення вантажів усіма видами транспорту в міжнародному і внутрішньому сполученнях. Наведено основний зміст документів або їх анотація, коментарі.

Розглянуто сучасні методи перевезення вантажів різними видами транспорту.

Для працівників транспортних підприємств, експедиторів, власників транспортних засобів, місцевих органів виконавчої влади, користувачів послуг усіх видів транспорту, а також викладачів та студентів навчальних закладів відповідного профілю.

УДК 658.788(035)
ББК 39.18 92

ISBN 978-966-699-692-6

В с т у п

Економіка будь-якої держави не може ефективно функціонувати без транспорту. Він відіграє значну роль у задоволенні потреб країни у вантажних і пасажирських перевезеннях.

Рівень розвитку транспортної системи держави — один із найважливіших ознак її технологічного прогресу й цивілізованості. Потреба у високорозвиненій транспортній системі ще більш підсилюється при інтеграції в європейську і світову економіку, транспортна система стає базисом для ефективного входження України у світове співтовариство.

Швидкі темпи економічного розвитку країн в сукупності з інтеграційним процесом у Європі ведуть до інтенсифікації міжнародних зв'язків та зростання обсягів торгівлі, і, як наслідок, — зростання потужності вантажопотоків, що сприяє розвитку транспортної галузі. Чільне місце в процесі реалізації торгових угод відводиться транспортному забезпеченню.

Для реалізації свого призначення транспорт має розвинену інфраструктуру, яка складається з специфічних інфраструктур окремих видів транспорту. При цьому кожний вид транспорту виділяє окремі види сполучень (магістральні, місцеві, тощо), які забезпечуються відповідним рухомим складом і транспортними технологіями. У загальному випадку процес доставки вантажів і пасажирів включає в себе перевезення як з участю різних видів транспорту, так і у межах одного виду транспорту з використанням різних видів сполучення. Отже, предметом взаємодії видів транспорту є розгляд відносин, які виникають при доставці вантажів і пасажирів різними видами транспорту або різними видами сполучень у межах одного виду транспорту.

При організації доставки вантажів відправники, посередники, експедитори, перевізники, митники, страхувальники та представники інших організацій вступають у складні взаємовідносини, які визначаються міжнародними і національними правовими нормами, кон'юнктурними процесами на товарних і транспортних ринках, економічно-політичними та соціальними чинниками. У таких постійно мінливих умовах, при високому рівні конкурентної боротьби, на ринку транспортних послуг чільне місце займає пошук раціональних шляхів транспортного обслуговування, обґрунтування транспортно-технологічних схем доставки вантажів, впровадження прогресивних форм і методів організації процесу перевезень, удосконалення діючих та розробка перспективних транспортних технологій. Вирішення цих складних завдань потребує постійного вивчення питань забезпечення процесу доставки вантажів і покладається на персонал транспортних фірм.

Мережа шляхів сполучення — це сукупність усіх шляхів, що зв'язують населені пункти країни чи окремого регіону. Транспортна мережа є одним із найважливіших елементів кожного виду транспорту, що характеризує рівень потенційної транспортної забезпеченості держави або окремої її території. Густота мережі, її конфігурація, пропускна і провізна спроможність окремих напрямів визначають значною мірою обсяг транспортної роботи. Формування транспортної мережі, її видова структура, густота шляхів сполучення як загалом, так і окремих видів транспорту, проходження основних магістралей визначаються галузевою структурою господарства, його виробничою спеціалізацією, територіальною організацією, густотою населених пунктів, особливостями історичного розвитку, природними умовами, а також економіко-географічним положенням території країни або її регіонів.

Інтегрування України в європейську транспортну систему вимагає відповідності міжнародним стандартам технічної, правової, технологічної, організаційної, економічної та інформаційної бази. Спішвість роботи національних транспортних підприємств в інтегрованій транспортній системі залежить від їх

конкурентноздатності, яка, за інших рівних умов, визначається рівнем підготовки кадрів.

Таким чином, імідж національних транспортних підприємств та доходи від їх діяльності визначаються рівнем підготовки кадрів, який безпосередньо залежить від засвоєних знань та умінь.

Взятий курс на інтеграцію України в європейську та світову транспортну систему потребує створення і використання міжнародних транспортних коридорів. Україна має великий транспортний потенціал для здійснення міждержавного транзиту, тому велика увага предізняється перевезенню вантажів різними видами транспорту.



ПРИЙНЯТИ СКОРОЧЕННЯ ТА УМОВНІ ПОЗНАЧЕННЯ

АБДПК	— автоматизированный банк данных парка контейнеров;
АД	— акцизна декларація;
АПТУ	— Угода про затвердження технічних норм і прийняття єдиних технічних правил);
АТМФ	— Угода про технічний допуск залізничних технічних засобів;
БД ІАМУ	— база даних Інформаційно-аналітичного митного управління;
БДЖ	— Болгарские железные дороги;
БМФ	— Болгарский морской флот;
ВВП	— Валовий внутрішній продукт;
ВМД	— вантажна митна декларація;
ВОФ	— Виробничі основні фонди;
ВТД	— Внутрішній транзитний документ;
ГНГ	— Гармонизированная номенклатура грузов;
ГСП	— государственное судоходное предприятие;
Д	— начальник службы перевозок;
ДВЦ	— дорожный вычислительный центр;
ДМС	— Державна митна служба;
ЄІЗД	— Європейський інститут залізничних досліджень;
ЄКМТ	— Європейська конференція міністрів транспорту;
ЄТСНВ	— Єдина тарифно-статистична номенклатура вантажів;
ЕТСНГ	
ЕТТ (ЄТТ)	— Единый транзитный тариф;
ЗЕД	— зовнішньоекономічна діяльність;
ЗПП (ЗПУ)	— запірно-пломбувальні пристрої;
ИБ	— информационное бюро участка или крупной грузовой станции;
ИП	— информационный пункт;
ИЦ	— информационный центр крупной сортировочной станции;
КВТ ЄЕК	— Комітет внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй;
ООН	
КОТІФ	— Конвенція про міжнародні залізничні перевезення;
КДПВ	— Конвенція про договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом;
КБК	— Международная конвенция по безопасным контейнерам;
КМУ	— Кабінет міністрів України;
КОТІФ	— Конвенція про міжнародні залізничні перевезення;
ЛЗР	— легко займисти речовини;
МВН	— минимальная весовая норма;
МВС	— Міністерство внутрішніх справ;
МДП	— Митна конвенція про міжнародні перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП;
МІНТРАНС	— Міністерство транспорту України;
МЖВС	— Соглашение о международном прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении;
МЗЕЗ	— Міністерство зовнішньоекономічних зв'язків;

МКУ	— маршрутно-контрольные устройства;
МЛС	— митний ліцензійний склад;
МОЗ	— Міністерство охорони здоров'я України;
МОПОГ	— Правила морського перевезення небезпечних вантажів;
МПЖС	— Правила перевозок грузов в вагонах в международном прямом железнодорожно-паромном сообщении между Украиной и Республикой Болгария;
МПС РФ	— Министерство путей сообщения России;
МСЖД	— Международный союз железных дорог;
МСЗ	— Міжнародний союз залізниць;
МТТ	— Международный транзитный тариф;
МТУ	— Міністерство транспорту України;
МШС	— Міністерство шляхів сполучення (Росії);
НБ БЖД	— Национальная компания «Болгарские железные дороги»
НДС (ПДВ)	— налог на добавленную стоимость;
НОД	— начальник відділку залізниці;
НОДН	— начальник отдела перевозок;
ОБ	— отделенческое информационное бюро;
ООН	— Организация объединенных наций;
ОСЖД	— Организация сотрудничества железных дорог;
ОСЗ	— Організація співробітництва залізниць;
ОТІФ	— Міжурядова організація міжнародних залізничних перевезень;
ОЦТІ	— Центральне бюро міжнародних залізничних перевезень;
ПД	— попередня декларація;
ПКО	— пункт комерційного огляду;
ПП	— попереднє повідомлення;
ППВ	— Правила пользования вагонами в международном сообщении;
ППЗТ	— підприємства промислового залізничного транспорту;
ППЖТ	— підприємства промислового ж-д транспорту;
ПоР	— Правила про розрахунки у міжнародному пасажирському та вантажному сполученні;
РЕВ	— Рада Економічної Взаємодопомоги;
РІВ	— Правила про взаємне користування вантажними вагонами у міжнародному сполученні;
РІД	— Правила перевезення небезпечних вантажів);
РІЦ	— Правила взаємного користування пасажирськими вагонами, що курсують в прямих міжнародних сполученнях);
РК	— радіаційний контроль;
РМ	— радіоактивні матеріали;
РСС	— регіональна сортувальна станція;
РР	— радіоактивні речовини;
РУІ	— Правила до договору про використання інфраструктури;
СКТО	— система комплексного транспортного обслуговування;
СК	— судоходная компания;
СМГС	— Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении
СМЖС	— Соглашение о международном железнодорожном сообщении;

СМПС	— Соглашение о международном сообщении;
СНГ	— Содружество независимых государств;
СНД	— Співдружність незалежних держав;
ТЕО	— 1) транспортно-експедиційне обслуговування, 2) транспортно-експедиційна організація;
ТЕП	— транспортно-експедиційне підприємство;
ТехПД	— Технологічні центри з оброблення перевізних документів;
ТН ЗЕД	— товарна номенклатура зовнішньоекономічної діяльності;
ТП УЗ	— Тарифная политика железных дорог Украины;
ТРА	— технико-распорядительный акт;
ТТН	— товаро-транспортна накладна;
ТУ	— 1) технічні умови, 2) технические условия;
УІВ	— Правила до договору про використання вагонів і локомотивів;
УЗ	— 1) Укрзалізниця, 2) Укрзалізниця;
УМВС	— Угода про міжнародне вантажне сполучення;
УМПС	— Угода про міжнародне пасажирське сполучення
ФГП	— фирменные грузовые поезда;
ЦБД	— центральна база даних Держмитслужби;
ЦІВ	— Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення пасажирів і багажу;
ЦІМ	— Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення вантажів;
ЦІТ	— Міжнародний комітет залізничного транспорту ⁴
ЦКТО	— Центр комплексного транспортного обслуговування;
ЦСС	— центральна сортувальна станція;
ЯМ	— ядерні матеріали.



Частина перша. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

1. ТРАНСПОРТНІ СИСТЕМИ СВІТУ І УКРАЇНИ*

1.1. ТРАНСПОРТНИЙ КОМПЛЕКС СВІТУ

До складу світової транспортної системи входять: мережа шляхів сполучення (сухопутних, водних, повітряних, електронних), рухомий склад усіх видів транспорту, транспортні корпорації, що організують комерційну та інвестиційну діяльність у цій галузі, а також люди, які працюють на транспорті.

Робота транспорту становить матеріальну основу географічного і міжнародного поділу праці. Транспорт забезпечує зв'язки між виробництвом і споживанням, задовольняє потреби населення в перевезеннях, має велике оборонне значення.

За обсягом і структурою транспортних перевезень визначають рівень розвитку та особливості структури господарства країни чи регіону, а за конфігурацією транспортної мережі – особливості та закономірності розміщення господарської діяльності.

За видами роботи транспорт поділяється на дві галузі – вантажний та пасажирський, за видами використання можливостей навколишнього середовища – на сухопутний, водний (морський та річковий) і повітряний, за видами використання засобів пересування – на залізничний, автомобільний, трубопровідний, гужовий, в'ючний тощо. Розрізняють роботу транспорту в межах держави (внутрішні перевезення, на морі – каботажні перевезення) та міжнародні перевезення.

Загальна довжина автомобільних, залізничних, водних (без морських), повітряних шляхів становить близько 30 млн. умовних кілометрів (Пропускна спроможність умовного кілометра під час перевезення вантажів така ж сама, як у одного кілометра одноколісної залізниці). Найбільша густота транспортної мережі сформувалася в Північній Америці (США, Мексика, Канада), в Європі, включаючи і райони Центральної та Східної Європи, в Східній Азії (особливо в Японії та Східному Китаї), на півострові Індостан (Індія, Пакистан) та на півдні і сході Південної Америки.

Рухомий склад транспорту світу в 90-ті роки ХХ ст. становив кілька мільйонів вагонів та сотні тисяч локомотивів, понад 600 тис. автомобілів, 80 тис. кораблів. Транспортні засоби постійно удосконалюються. На залізницях досягнуто швидкості руху 250-300 км/год. Вагонний парк поповнюється вагонами великої вантажопідйомності та комфортабельними пасажирськими вагонами. В автомобільному транспорті впроваджуються все більш комфортні та екологічно чисті моделі легкових машин з порівняно малими витратами пального на кілометр пробігу. Морський комерційний флот поповнюється як новими суднами великої вантажопідйомності – супертанкерами (150-250 тис. тонн і більше), балкерами (для насипних вантажів), так і спеціалізованими кораблями найновіших класів – контейнеровозами, ролкерами (для перевезення автомобілів та іншої техніки), ліхтеровозами, морськими автомобільними та залізничними паромами тощо. Підвищилась вантажопідйомність та швидкість літаків цивільної авіації. Сучасні літаки здатні перевозити 250-500 пасажирів або понад 50 тонн вантажу на відстань 3,5-10 тис. кілометрів зі швидкістю 800-900 км/год. У світі налічується понад 20 тис. цивільних аеропортів (тільки в США – 1.5 тис.), деякі з них мають пропускну здатність понад 200-300, навіть понад 1000 рейсів за добу. В США найбільші аеропорти Чикаго, Далласа, Лос-Анджелеса, Сан-Франциско, ім. Дж. Кеннеді в Нью-Йорку, в Європі – Франкфурта та Лондона, в Азії – Наріта в Токіо та Сінгапура.

* Яцківський Л. Ю., Зеркалов Д. В. Загальний курс транспорту. Кн. 2. Навчальний посібник. – К., Арістей, 2007, 504 с.

Кількість зайнятих роботою на транспорті в економічно розвинутих країнах і в країнах, що розвиваються, становить 6-7 % економічно активного населення.

Сухопутні види транспорту в різних країнах і регіонах світу мають свої особливості, пов'язані з розмірами території, характером розміщення населення, рівнем розвитку економіки, співвідношенням роботи окремих видів транспорту та загальним обсягом його роботи. Залежно від цих особливостей розрізняють кілька типів транспортних систем.

Найвищий рівень розвитку мають регіональні транспортні *системи північно-американського типу* (США, Канада, Австралія). Для них характерні мережі високоякісних автомобільних шляхів та залізниць, добре оснащені аеропорти та сучасні морські порти. Тут однаково високий рівень розвитку всіх видів транспорту, але ключовими в пасажирських перевезеннях є повітряний (на далекі відстані) та автомобільний (регіональні перевезення), а у вантажних – поєднання роботи автомобільного і залізничного транспорту. Велику роботу виконують також трубопровідний, внутрішній водний та каботажний морський транспорт.

Транспортні *системи європейського типу* (Західна та Центральна Європа, Японія) мають найгустішу у світі мережу всіх видів транспорту, особливо автошляхів та залізниць. Залізниці на основних напрямках електрифіковані; на швидкісних магістралях пасажирські поїзди розвивають швидкість понад 200 км/год. Обсяги роботи залізничного, автомобільного, водного (річкового та каботажного морського) транспорту пропорційні, але у вантажних перевезеннях більше значення має автомобільний транспорт, а в пасажирських – залізничний. Повітряний транспорт забезпечує зовнішні пасажирські перевезення.

Транспортна *система країн СНД* сформувалася за часів СРСР і поки що зберігає певні риси єдності, її просторовий каркас утворює мережа залізниць, доповнена лініями трубопроводів і на окремих напрямках водними комунікаціями. Споконвічна проблема цього регіону, зокрема Росії, та країн Центральної Азії – недостатній розвиток автомобільних шляхів і низька їх якість. Так, у більшості районів Сибіру можна дістатися до місця тільки літаком або водою. У вантажообороті основне місце належить залізниці, у пасажирських перевезеннях на далекі відстані залізниці і повітряному транспорту, а в приміських – залізниці і автомобільному. Велику комерційну роботу виконує морський флот.

Транспортна *система азійського типу* (всі країни Азії крім Японії та «далекосхідних тигрів»). Основну транспортну роботу тут виконують залізниці, однак, на Близькому Сході дедалі більшого значення набуває автомобільний транспорт, а в приморських районах, особливо в Південно-Східній Азії, зберігає значення каботажне судноплавство. Найгустіша мережа транспортних шляхів і найбільші розміри перевезень характерні для східних районів Китаю, Індії, Пакистану, Туреччини.

Транспортна *система Латинської Америки* в різних її частинах неоднаково розвинута. Сталі мережі комунікацій мають тільки Бразилія, Мексика, Аргентина, Чилі, острови Вест-Індії. Переважають дороги, що сполучають глибинні райони плантаційних господарств або місця видобутку корисних копалин з портами чи столицями. Повноводні річки континенту використовуються в транспортному сполученні недостатньо. Віддалені райони материка все ще важкодоступні.

Транспортна *система Африки*, як і Латинської Америки, також значно диференційована. Цілком сталі транспортні системи в північній та південній частині континенту, тропічна Африка все ще залишається важкодоступним регіоном. У багатьох містах основою транспортних зв'язків є річки або ґрунтові дороги, залізниць мало або немає зовсім.

Морський транспорт забезпечує 4/5 обсягу роботи транспорту світу за вантажооборотом і, отже, відіграє вагомий роль у міжнародному поділі праці. Всі, навіть

сухопутні країни, намагаються мати свій флот, а 2/3 його тоннажу зосереджено під прапорами 10 країн.

Торговий флот країн світу – це Панама – 64 млн т, Ліберія – 58, греція – 30, Кипр – 23,9, Японія – 23, Багами – 23, Норвегія – 22, Росія – 16, Китай – 16, США – 14, Україна – 7 млн т.

Серед них специфічне місце належить країнам «зручного» прапора. «Зручного», тому що там – пільговий режим оподаткування, дешева робоча сила, менші вимоги до техніки безпеки. Судновласники розвинутих країн, користуючись цими перевагами, приписують свої судна до портів країн зі «зручним» прапором для одержання прибутків. До таких країн належать, наприклад, Ліберія, Панама, Багамські Острови (Багами), Кіпр, Мальта, Філіппіни. Водночас є група держав, для яких послуги морського транспорту – значне джерело надходження валюти, наприклад, Греція, Норвегія, Сінгапур тощо.

Важлива особливість роботи морського транспорту полягає в тому, що Океан – єдиний простір: морські дороги в ньому практично безмежні. Однак, окремі акваторії Світового океану далеко нерівнозначні для транспортних зв'язків. На формування напрямів і інтенсивність використання морських шляхів впливають і географічні чинники (конфігурація берегової лінії, кліматичні умови, наявність природних або штучних проходів тощо), а також розташування і господарська специфіка територій, що відправляють та одержують вантажі, наявність оснащених портів тощо.

Провідну роль у світовому судноплаванні відіграє *басейн Атлантичного океану*. Високий рівень розвитку країн по обидва боки Північної Атлантики і активні зовнішньоекономічні зв'язки держав Європи та Північної Америки визначили формування тут потужних потоків вантажів. Нині на Атлантичний океан припадає 1/2 (разом із Середземномор'ям майже 3/5) світових морських перевезень. Головні шляхи зв'язують порти Європи і США, а також ідуть від портів Європи на південь до узбережжя Південної Америки та навколо Африки в Індійський океан і від портів США в зону Карибського моря і далі або в Тихий океан (через Панамський канал) або в Південну Атлантику.

Інтенсивно використовується Середземне море, на берегах якого розташовані порти Південної Європи, Північної Африки і Близького Сходу. В Середземний басейн через Босфор і Дарданелли мають вихід і кораблі України.

На *басейн Тихого океану* припадає приблизно 1/4 світових морських перевезень. Найгустіша мережа морських шляхів сполучає порти Японії, Республіки Корея, Сінгапура, а також Китаю. Від узбережжя Східної Азії та Японії морські дороги пролягають до портів США, Австралії, країн Південної Азії. j

В *Індійському океані*, на який припадає менш як 1/6 перевезень, основними є шляхи транспортування нафти з Перської затоки в Європу та Японію і морські шляхи, що ідуть вздовж південного узбережжя Азії.

Повітряний транспорт має винятково велике значення в міжнародних пасажирських перевезеннях, а також у країнах з великою територією (Росія, США, Канада, Китай тощо). Особливо великий обсяг роботи виконують авіакомпанії США (1/2 пасажироперевезень і 1/3 вантажоперевезень світу), а також Росії, Японії, Великобританії, Франції, ФРН, Австралії, Канади. Сінгапура. Мережі авіаліній провідних авіафірм вкривають весь світ. Найбільші авіакомпанії – «Пан-Американ» і «Дельта» (США), «Джал» (Японські авіалінії), «Бритіш Ейрвейзс» (Великобританія), «Ейр Франс» (Франція), «Люфтганза» (ФРН), «Сінгапур Ейрлайнзс» (Сінгапур), «Аерофлот» (Росія). Україна тільки недавно з'явилася на світових авіалініях, та шляхи літаків фірм «Ейр Юкрейн» («Авіалінії України») та «Ейр Юкрейн Інтернешнл» («Міжнародні авіалінії України») пролягли вже в десятки країн світу.



1.2. ТРАНСПОРТ І СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗВИТОК СУСПІЛЬСТВА

Роль транспорту в національній економіці

Транспорт – найважливіша ланка у сфері економічних відносин, одна із провідних галузей матеріального виробництва. Він бере участь у створенні продукції та доставці її споживачам, здійснює зв'язок між виробництвом та споживанням, між різними галузями господарства, між країнами та регіонами. Транспорт є необхідною умовою виникнення і розвитку інтенсивного обміну товарами між окремими територіями, що беруть участь у цьому поділі. Розширення територіального поділу праці, його удосконалення і саме виникнення нових, більш ефективних форм значною мірою залежить від рівня розвитку транспорту.

Транспорт – це комплекс, що складається з окремих видів: залізничного, морського, річкового, автомобільного, трубопровідного та повітряного. Вони взаємодіють між собою і становлять транспортну систему.

Рівень розвитку транспортної системи держави – один із найважливіших ознак її технологічного прогресу й цивілізованості. Потреба у високорозвиненій транспортній системі ще більш підсилюється при інтеграції в європейську і світову економіку, транспортна система стає базисом для ефективного входження України у світове співтовариство й заняття в ньому місця, що відповідає рівню високорозвиненої держави.

Транспорт – одна з найважливіших складових виробничої інфраструктури держави. Його ефективне функціонування є необхідною умовою стабілізації, піднесення структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічних сфер діяльності, підвищення життєвого рівня населення, забезпечення національної безпеки країни.

Транспорт належить до сфери матеріального виробництва, є його четвертою галуззю (після видобувної, обробної промисловості та сільського господарства) і продовжує виробничий процес, доставляючи продукти від місця виробництва до місця споживання. Продукцією транспорту є сам процес переміщення, який здійснюється за допомогою транспортних засобів як у сфері виробництва, так і у сфері обігу.

Він впливає на розвиток господарства і як споживач металу, енергії, деревини, гуми, інших продуктів. На нього припадає значна частина основних виробничих фондів та промислово-виробничого персоналу.

Специфіка транспорту, як галузі господарства, полягає в тому, що він сам не виробляє продукцію, а бере участь у її створенні, забезпечує виробництво сировиною, матеріалами, обладнанням і перевозить готові вироби споживачу. Транспортні витрати включаються до собівартості продукції.

Транспорт є важливою складовою частиною ринкової інфраструктури, бо створює умови для формування загальнодержавного й місцевих ринків.

Значення транспорту для будь-якої країни, що займає велику територію, дуже велике. Він відіграє в державі важливу економічну, оборонну,

Економічна роль транспорту проявляється, перш за все, в тому, що він є органічною ланкою кожного виробництва, виконує неперервну і масову постановку всіх видів сировини, палива і продукції з пунктів виробництва до споживача, а також здійснює розподіл праці, спеціалізацію й кооперацію виробництва. Без транспорту неможливо раціонально розмістити виробництво, освоїти нові території і природні багатства. Транспорт – важливий фактор економічної інтеграції країн і розвитку міжнародної торгівлі.

Соціально-політичні функції транспорту виявляються в його здатності здійснювати обмін матеріальними й духовними цінностями між районами, містами, територіями і цим сприяє їх об'єднанню в єдину державу. Транспорт забезпечує вантажні, побутові і туристичні поїздки, а також медичне обслуговування людей, полегшує фізичну працю.

Різноманітне і важливе культурне значення транспорту, перш за все, полягає в тому, що він забезпечує спілкування між континентами, країнами, містами й людьми, та сприяє задоволенню їх естетичних потреб і культурному обміну.

Оборонна роль транспорту виділялася й підкреслювалася завжди. У всі часи він розглядався як один із важливих факторів забезпечення обороноздатності держави. Його функціями є перекидання військ і озброєнь, забезпечення об'єктів тилу і військового виробництва. Він є також важливою частиною багатьох видів військової зброї.

Повне і якісне задоволення потреб країни в перевезенні може бути досягнуте тільки в тому випадку, коли всі транспортні засоби будуть функціонувати і розвиватись у взаємозв'язку, як єдиний органічний елемент усього народного господарства.

Етапи розвитку світової транспортної системи

Історія розвитку транспорту невіддільна від історії людського суспільства. Причиною цього є те, що без переміщення знарядь та предметів праці й самої людини неможливі ні виробництво споживання, ні яка-небудь інша цілеспрямована діяльність.

Транспорт виник у глибоку давнину. При первіснообщинному устрої потреби в транспорті були мінімальними. Для цього періоду характерні найпростіші транспортні засоби: в'ючні тварини, плоти, човни та ін.

Подальшого розвитку транспорт набув в рабовласницькому суспільстві, де завдяки розвитку землеробства і скотарства, відкриттю методів отримання і обробки металу, проходило збільшення продуктивності праці й одночасно її поділ. Збільшення об'єму продукції уже само по собі потребувало розвитку засобів транспорту. З виникненням приватної власності й поділом людей на класи, стали розвиватись держави, що призвело до збільшення транспортних потреб.

Розселення людей на обширних територіях, зокрема, по берегах рік і морів, будівництво міст, збір податків і данини, поширення обміну та торгівлі, завойовницькі й оборонні війни – усе це сприяло порівняно швидкого розвитку кораблебудування і водного транспорту.

Одним із найважливіших винаходів людини є колесо. По-перше, тому, що воно не має аналога в природі, і, по-друге, тому, що колісний екіпаж служить людству багато тисячоліть і залишається основою всіх видів сучасного наземного транспорту. У Месопотамії ще в 3 тисячолітті до н.е. були відомі колісниці.

Наступним логічним кроком у розвитку сухопутного транспорту стало створення штучних наземних доріг. Це була видатна подія в історії людства, так як ці дороги можна було прокладати в будь-яку точку суші.

Феодалізм (5-14 ст.) склав нові умови для розвитку матеріального виробництва, а значить і транспортної системи. Посилюється суспільний розподіл праці і замість міст-фортець влади почали розвиватись міста-центри ремесел і торгівлі.

Поширення видобутку металів і мінералів, удосконалення техніки, розвиток сільського господарства й поява товарного виробництва значно підвищили потребу в транспорті. Зростав об'єм перевезень у транспортній сітці, широко проводились роботи по розвитку морських, річкових комунікацій, будівництво каналів. В морському транспорті з'явилися парусні судна, що могли пересікти океан.

Процес розкладу феодалізму й виникнення капіталістичних відносин (15-16 ст.) був прискорений відкриттям нових країн і нових територій, торгових шляхів. Цей період, відомий як період великих географічних відкриттів і виникненням колоніальної системи.

Подальший розподіл праці, розвиток техніки, ремесел, зростання міст і торгівлі, наявність великої кількості вільних рук сприяли виникненню дрібних промислових виробництв (мануфактур), заснованих на ручній праці для випуску різних товарів. Розвиток мануфактур зі спеціалізацією виробництва обумовили суттєве підвищення продуктивності праці й об'єму продукції. В результаті ручне мануфактурне виробництво стало витіснятися машинним, особливо після винаходу ткацького станка, прядильної машини (18 ст., Англія), а потім і парової машини (18 ст., Англія, Росія).

Технічний переворот, що охопив країни Європи і названий “промисловою революцією”, суттєво вплинув на темпи розвитку виробництва й торгівлі. Але транспорт у вигляді різноманітних парусних суден, деяких в'юнких тварин і візків виявився не в змозі забезпечувати потреби машинного виробництва. Тому одночасно із промисловістю в цей період почав розвиватися й транспорт, новою основою якого стала парова машина. Вона дозволяла створити транспортну одиницю, що могла самостійно рухатися і не залежати від погодних умов. Протягом короткого періоду часу (кінець 18 – поч. 19 ст.) з'явилися й почали широко розповсюджуватися пароплави, паровози і парові сухопутні екіпажі. Новий поштовх до розвитку транспортної системи дало створення двигунів внутрішнього згоряння (кінець 19 – початок 20 ст.).

При капіталістичному способі виробництва, по мірі розвитку і становлення підприємств, ускладнювалась техніка й технологія виробництва, а тому зріс обсяг продукції. Місцеві ринки переростали в національні й міждержавні. В цих умовах власникам підприємств було нелегко утримати своє складне власне транспортне господарство, раціонально використовувати транспортні засоби. Тому саме з цього часу, поступово почалось виділення транспорту в самостійну галузь, що виконувала перевезення вантажів і пасажирів для будь-якого клієнта за платню. Тобто виробнича спеціалізація почала поширюватись і на транспорт, що дозволило, з одного боку, прискорити прогрес і розвиток самого транспорту, а із другого, – звільнити велике машинне виробництво від функцій, що не властиві йому.

Таким чином, в умовах капіталістичного виробництва транспорт переніс кардинальні зміни: перш за все, почалось широке застосування механічного двигуна, відбулося значне розширення сітки транспортних комунікацій, транспорт виділився в особливу галузь економіки, і що досить важливо, засоби транспорту диференціювались, з'явилися такі види транспорту: морський, річковий, залізничний, автомобільний та повітряний.

Основні поняття транспортної інфраструктури держави

Виділяють такі види транспорту: наземний (залізничний, автомобільний, гужовий, в'юнний), водний (морський, річковий), повітряний та трубопровідний. Усі вони тісно пов'язані й взаємно доповнюють один одного. Окремі види транспорту не функціонують цілком ізольовано, вони є складовими єдиної транспортної системи.

Транспортна система – це територіальне поєднання взаємопов'язаних видів транспорту, які спільно взаємодіючи, найповніше задовольняють потреби народного господарства та населення в перевезеннях вантажів і пасажирів.

Роботу всіх видів транспорту забезпечує *транспортна інфраструктура* – економічно збалансована сукупність шляхів сполучення, рухомого складу, засобів управління й зв'язку, різноманітне технічне обладнання.

Одним із первинних форм просторового зосередження транспорту є транспортні вузли, пункти. *Транспортний вузол* – це комплекс транспортних споруд у пункті, де сходяться, перетинаються або розгалужуються не менш як три лінії одного або двох видів магістрального транспорту, які у взаємодії обслуговують транзитні та місцеві перевезення вантажів і пасажирів. Залежно від видів транспорту, що стикаються, вузли поділяють на залізнично-автодорожні, залізнично-водно-автодорожні і водно-автодорожні.

В економічній географії транспорту розрізняють наступні його види:

◆ *транспорт загального користування* – це транспорт, який у відповідності до діючих законоположень, повинен здійснювати вантажів і населення державних установ і організацій, громадських організацій, а також приватних підприємств та осіб;

◆ *магістральний транспорт* – частіше означає транспорт загального користування;

◆ *транспорт не загального користування* – це відомчий транспорт, що виконує перевезення тільки свого відомства і не зобов'язаний задовольняти потреби всіх інших клієнтів;

◆ *промисловий транспорт* – це відомчий транспорт промислових підприємств;

◆ *універсальний транспорт* – транспорт, що здатний здійснювати майже всі види перевезень: вантажні, пасажирські. Залізничний, водний, автомобільний, повітряний транспорт є універсальними;

◆ *неуніверсальний транспорт* – спеціалізований транспорт, що призначений для виконання якогось одного виду перевезень (вантажного чи пасажирського) або для переміщення тільки одного виду вантажу. До даного виду транспорту відносять трубопроводи й конвеєри;

◆ *дискретний (циклічний) транспорт* – це будь-який транспорт, на якому предмети перевезень переміщуються по транспортних комунікаціях одиницями чи окремими групами з допомогою незалежно рухомих транспортних одиниць;

◆ *неперервний транспорт* – транспорт, де предмети перевезення переміщуються у вигляді неперервного потоку з допомогою гнучких стрічок, канатів, ескалаторів і трубопроводів;

◆ *транспорт особистого користування* – легкові автомобілі, мотоцикли, велосипеди, яхти тощо.

Розрізняють кілька основних типів транспортної мережі за її конфігурацією: радіальна, в якій основні магістралі розходяться променевоподібно від одного або кількох головних вузлів; мережі з переважанням більш-менш паралельних магістралей, широтних, меридіальних, або тих і тих – ортогональна; деревоподібної конфігурації, що нагадує рисунок річкової мережі.

За видами сполучень і характером обслуговування розрізняють міжнародні та внутрішньодержавні сполучення. Внутрішньодержавні бувають міжрайонні, внутрішньорайонні, місцеві, міжміські та внутрішньоміські.

Отже, транспорт – одна з найважливіших галузей народного господарства, яка забезпечує потреби населення в усіх видах перевезень. Він відіграє велику роль в економічному, соціально-політичному, оборонному та культурному житті кожної держави.

Для транспортної системи України характерні лінійне розміщення та універсальність виробничих зв'язків з іншими галузями господарства. Виділення транспорту в окрему галузь виробництва відбулось з розвитком капіталізації економіки, із зростанням обміну, поглибленням суспільного поділу праці, переходом до фабричної системи виробництва. Розвиток транспорту в Україні обумовлений її географічним положенням, зокрема, розміщенням у центрі Європи. І тому зараз Україна представлена всіма видами транспорту: залізничним, морським, річковим, автомобільним, трубопровідним, повітряним та міським пасажирським.

Територіальна організація транспортної системи

Формами територіальної організації транспорту є залізничні станції, вузли, автостанції, морські і річкові порти, пристані, аеродроми. Взаємодія різних видів транспорту здійснюється в транспортних вузлах змішаного типу.

Найбільш характерними є змішані перевезення вантажів залізничним і автомобільним транспортом. Технологічна взаємодія залізничного і автомобільного транспорту проходить при змішаному залізнично-автомобільному взаємозв'язку, коли перевезення вантажів розпочато одним видом транспорту, а продовжується воно в пункті перевантаження — іншими. Автомобільний транспорт забезпечує функціонування виробництва тих регіонів, де відсутні залізниці. Він здійснює перевезення вантажів із залізничних станцій або ж, навпаки, розпочинає перевезення і доставку вантажів у пункти перевантаження на залізничний транспорт, а також при доставці автомобільним транспортом вантажів із складів відправників на залізничні станції вивіз вантажів із станцій на склади отримувача.

Для територіальної організації транспортної системи характерним є поєднання лінійних і пунктових елементів. До лінійних елементів належить мережа шляхів сполучення. Густота цієї мережі, її конфігурація, пропускна і провізна спроможність окремих напрямів визначають значною мірою обсяг транспортної роботи. Формування транспортної мережі, її видова структура, густота (щільність) шляхів сполучення як у цілому, так і окремих видів транспорту, проходження основних магістралей визначаються галузевою структурою господарства, його виробничою спеціалізацією, територіальною організацією, густотою населених пунктів, особливостями історичного розвитку, природними умовами, а також економіко-географічним положенням території країни або її регіонів.

Україна має надзвичайно сприятливі передумови для формування і розміщення транспортної мережі. Зокрема, галузева структура народного господарства та його територіальна організація, вигідне економіко-географічне положення визначили розвиток і розміщення залізничного, автомобільного, трубопровідного транспорту.

При цьому економіко-географічне положення істотно вплинуло на проходження транзитних магістралей, трубопроводів, формування транспортних вузлів змішаного типу. Рівнинний рельєф сприяє повсюдному розміщенню шляхів сполучення. Вихід до узбережжя Чорного і Азовського морів, наявність зручних бухт на їх узбережжі вплинули на будівництво морських портів і розвиток морського транспорту. Наявність судноплавних річок (Дніпро, Дунай, Дністер, Південний Буг та ін.) сприяла розвитку річкового транспорту. В цілому в Україні розвинуті всі види транспорту.



1.3. ЗАГАЛЬНА ЕКОНОМІКО-ГЕОГРАФІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

Україна має потужну транспортну систему, до якої входять залізничний, автомобільний, річковий, морський, повітряний і трубопровідний транспорт. Згідно з цими універсальними видами транспорту загального користування працює промисловий транспорт, що забезпечує потреби в технологічних перевезеннях підприємств, будівництв і організацій. Розвиваються також спеціалізовані види транспорту, зокрема, конвеєрний, пневмоконвеєрний, підвісні канатні дороги та ін.

Залізничний транспорт

Залізничний транспорт відіграє важливу роль у функціонуванні та розвитку народного господарства країни і її економічних районів. Він забезпечує внутрішні зв'язки в системі матеріального виробництва, а також зовнішньоекономічні зв'язки із зарубіжними країнами.

Залізничний транспорт отримав в Україні високий рівень розвитку. За загальною довжиною колій він посідає четверте місце у світі, за вантажооборотом він виконує основні обсяги перевезень — 40-50 %, а за пасажирооборотом є незаперечним

лідером – на нього припадає 50-70 % від загального обсягу перевезень. Довжина залізничних доріг становить близько 23 тис. км. (2/3 із них електрифіковані). На сьогодні вага електровозної тяги в загальному вантажообігу складає 60 %, тепловозної – 40 %.

Номенклатура вантажів, що перевозяться по залізниці, нараховує декілька тисяч найменувань, але провідне місце займають 8 груп масових вантажів. До цих вантажів відносяться: вугілля, кокс, чорні метали, руда, нафтопродукти, ліс, мінеральні добрива, будівельні матеріали, сільськогосподарська продукція та ін. До сітки залізничних магістральних доріг приєднуються під'їзні залізничні шляхи підприємств, морських, річкових і авіаційних портів, елеваторів.

Виділяють шість залізничних доріг, що функціонують на території України: Південно-Західну, Львівську, Південну, Донецьку, Придніпровську та Одеську. На сітці цих доріг присутні 1962 станції. Найважливіші внутрішні магістралі: Донбас – Кривий Ріг, Харків – Севастополь, Київ – Львів, Львів – Одеса. З'єднують Україну з найближчими сусідами залізничні магістралі: Донбас – Харків – Курськ – Москва, Донбас – Москва, Львів – Краків, Одеса – Київ – Москва, Чон – Прага та ін.

Важливість залізничного транспорту в системі транспортних комунікацій України посилюється і тим, що через територію держави пролягають основні транспортні транс'європейські коридори: Схід–Захід, Балтика – Чорне море. Зокрема, транс'європейська залізнична магістраль Е – 30, що бере початок у Берліні, перетинає Україну за маршрутом Мостиська – Львів – Київ і йде далі до Москви.

З входженням України до європейського економічного простору збільшилися обсяги вантажних і пасажирських перевезень. У зв'язку з цим значення залізничного транспорту постійно зростає.

Морський транспорт

Дуже важливе значення морського транспорту України визначається великою протяжністю морського узбережжя, наявністю морських шляхів, по яких здійснюються транспортні зв'язки економічних районів і міжнародних перевезень. Серед універсальних видів транспорту він вирізняється низькою собівартістю і високою продуктивністю праці. Морський транспорт є головним видом транспорту, що здійснює перевезення зовнішньоторгових вантажів. Йому належить третє місце за вантажооборотом, після трубопровідного й залізничного транспорту, проте за кількістю відправлених вантажів він займає незначне місце (близько 1 %).

На морський транспорт припадає ¼ вантажообігу України. Цей транспорт концентрується винятково на півдні країни на узбережжі Чорного і Азовського морів, у так званому Азово-Чорноморському басейні, який через протоки Босфор і Дарданелли зв'язаний із Середземномор'ям, а відтак – із світовим океаном.

Виділяють три види морських перевезень:

- а) малий каботаж – перевезення між портами однієї держави, одного моря;
- б) великий каботаж – перевезення між портами однієї держави різних портів;
- в) закордонні перевезення.

Організаційно морський транспорт нашої держави складається із трьох пароплавств: Чорноморського, Азовського та Українсько-Дунайського.

За середніми відстанями вантажних перевезень (близько 6000 км.) морський транспорт серед інших видів транспорту посідає перше місце. Основними вантажами в цьому виді транспорту є руди, вугілля, сірка, ліс, різна металопродукція тощо.

Але переробка вантажів морськими портами України, такими як Одеса, Миколаїв, Херсон, Феодосія, Ялта, за період 1990-1996 рр. скоротилась з 121,4 млн. т. до 48,3 млн. т. (на 60,2%). Найбільше скорочення вантажообігу відбулося у каботажному сполученні (у 14 разів). Питома вага перевезень між іноземними портами зроста з 30 % у 1990 р. до 74-77 % у 1994-1995 рр. В 1998 р. найбільший спад вантажообороту відмічався на морському транспорті. Причинами цього є продаж суден та

передача їх в оренду закордонним фрахтувальникам, а також арешти в іноземних портах, що вплинуло на скорочення експлуатаційного парку морського торговельного флоту і, в кінцевому підсумку, на зменшення обсягів перевезень вантажів на 38 %.

Річковий транспорт

Річковий транспорт хоча й не грає визначальної ролі в обсягах вантажних і пасажирських перевезень, однак перевершує всі інші види транспорту за рівнем доходів від своєї діяльності, в основному — за рахунок закордонних перевезень вантажів. Географія функціонування річкового транспорту установилася й в основному обмежується басейнами рік Дніпра і Дунаю, а також прибережними водами Чорного моря, що дозволяє доставляти вантажі і пасажирів у річкові і морські порти ряду країн Центральної й Південно-Східної Європи. У системі транспортних комунікацій річковий транспорт більше інших видів піддається впливу природних сезонних змін, тому його діяльність варто тісно погоджувати з роботою автомобільного й залізничного транспорту.

Річковий транспорт, як і морський, має ряд переваг перед сухопутним. Зокрема, він використовує готові природні шляхи, течії води, можливість одночасного транспортування великих вантажів і пасажирів. Утримання водних шляхів потребує набагато менше капіталовкладень, до того ж перевезення вантажів водним транспортом обходиться дешевше. Також він має ряд недоліків: сезонність дії, мала швидкість тощо. Загальна довжина судноплавних в Україні — 3,2 тис. км. Географія функціонування річкового транспорту в основному басейнами річок Дніпра та Дунаю, а також прибережними водами Чорного моря, що дає змогу доставляти вантажі й пасажирів у річкові та морські порти ряду країн Європи.

Майже за всіма показниками перевезень вантажів і пасажирів цей вид транспорту знаходиться на одному з останніх місць. Основними видами вантажів, що перевозяться річковим транспортом, є мінеральні, будівельні матеріали (80 %), руда (4 %), кам'яне вугілля (2 %).

Головною водною магістраллю України є Дніпро. У зв'язку з будівництвом водосховищ і шлюзів на Дніпрогесі, значно покращились умови для пароплавства і стали використовуватись великі самохідні баржі та судна виду “річка-море”. Великими річковими портами України є Київ, Дніпропетровськ, Черкаси, Запоріжжя, Кременчук, Херсон та ін.

Автомобільний транспорт

У перевезеннях на невелику відстань поза конкуренцією перебуває автомобільний транспорт. Його перевагою є те, що він майже не залежить від природних умов і може доставляти вантажі від “дверей до дверей”, він обслуговує промислові, будівельні, сільськогосподарські, торговельні й комунально-побутові підприємства, а також здійснює широкомасштабне перевезення людей. За густотою автодоріг з твердим покриттям Україна займає перше місце серед країн СНД.

Автомобільний транспорт займає значне місце в пасажирських і вантажних перевезеннях. Так, за обсягом перевезень вантажів він стабільно перевершує залізничний транспорт у 4,5-5 разів, а за обсягом перевезень пасажирів — у 5-6 разів.

Численні автотранспортні підприємства мають досить повно укомплектовану виробничу базу і розгалужену мережу інфраструктурних об'єктів: автовокзалів, автостанцій, транспортно-експедиційних підприємств, терміналів тощо.

Протяжність автошляхів — майже 170 тис. км. (155 тис. км. доріг має тверде покриття), якість їх за європейськими стандартами — незадовільна. Недосконалий автопарк, відсутність необхідного сервісу на дорогах, високі ціни на бензин роблять автотранспорт одним з найдорожчих видів транспорту.

Крім перевезення вантажів і пасажирів, автомобільний транспорт виконує багато інших функцій: забезпечує роботу швидкої медичної допомоги, пожежної охо-

рони, органів громадського правопорядку тощо. Автотранспорт відіграє визначну роль в обслуговуванні АПК та доставки вантажів і пасажирів у важкодоступні райони. У перевезеннях вантажів важливого значення набуває спеціальний автомобільний транспорт, контейнерний, рефрижераторний та інші.

Також поповнюється й обновлюється рухомий склад, зростає парк автомобілів з дизельними двигунами, а також газовими. Удосконалюється система міжміських перевезень, розвиваються міжнародні перевезення. Основними вузлами є всі обласні й багато районних центрів.

Найважливішими автомагістралями України є: Одеса – Київ – Чернігів, Харків – Донбас, Дніпропетровськ – Запоріжжя, Запоріжжя – Севастополь, Львів – Київ, Харків – Київ, Полтава – Кишинів.

Територія України, особливо в її західній частині, знаходиться на перехресті Південно-Східної й Північно-Західної Європи, тому з подальшим розвитком ринкових відносин, із становленням численних підприємницьких структур треба очікувати значного підвищення ролі автотранспорту в оперативних, гарантованих і безпечних щодо збереження вантажу при перевезеннях.

Трубопровідний транспорт

До трубопровідного транспорту відносять газопроводи, нафтопроводи та трубопроводи різних хімічних продуктів. Перші нафтопроводи були збудовані в середині ХІХ ст. в Америці. В Україні перші нафтопроводи були споруджені в 1920-1930 рр. в Прикарпатті, а їх, діаметр складав 100-200 мм. Сформувався цей вид транспорту на базі українських родовищ нафти й газу. Особливого розвитку в 70-80-ті роки він отримав завдяки спорудженню низки трубопроводів для транспортування російської та туркменської вуглеводневої сировини. Трубопровідний транспорт спеціалізується на транспортуванні сирової нафти й газу та продуктів їх переробки.

Будівництво газопроводів почалось пізніше, в основному в 1960-1970-ті роки. Газопровід є практично видом магістрального й місцевого транспортування цього специфічного виду транспорту.

Широке будівництво і використання трубопровідного транспорту в останні 50 років обумовлене значними змінами в паливно-енергетичному балансі, підвищенням у ньому частки нафти й газу до 70-75 %. Особливо високими темпами іде ріст добування й споживання природного газу. Собівартість видобутку газу майже в 13 раз нижча від видобутку вугілля і в 3 рази – від нафти.

В теперішній час нафтопровідним транспортом поставляється близько 94 % нафти, котру споживає Україна. Він включає 12 основних нафтопроводів довжиною 2,6 тис. км. з діаметром труб 720 мм. Через територію України прокладено європейський нафтопровід “Дружба”.

Основні газопроводи України беруть початок з Шебелинського родовища і здійснюють транспортування газу в Харків, Дніпропетровськ і далі до Одеси, а також у західні області. Через територію України газопроводи йдуть також і в європейські країни. Найбільші газопроводи – Шебелинка – Харків – Брянськ, Шебелинка – Дніпропетровськ – Кривий Ріг – Одеса – Кишинів, Шебелинка – Диканька – західні райони України.

В Україні функціонують також трубопроводи для транспортування хімічних продуктів: аміакопровід Тольятті – Горлівка – Одеса, етиленопровід Чеکیل (Угорщина) – Калуш.

Стабільне функціонування трубопровідного транспорту відбувається завдяки великим обсягам транзиту з Росії у Західну Європу нафти та газу. Обсяги перекачування енергоносіїв в 1997 р., в порівнянні з 1990 р., зменшились лише на 23,6 %, а в 1998 р. магістральними трубопроводами збільшено транспортування вантажів на 3,7 % за рахунок зростання обсягів перекачування газу (на 4,8 %) та нафти (на 1,9 %), загальні обсяги склали 237,7 млн. тонн. Транзит газу та нафти збільшився на

6,0 % та 1,0 %, транзит аміаку скоротився на на 12,9 %. Обсяги перевезень вантажів трубопровідним та іншими видами транспорту України можна побачити в додатках

Трубопровідний транспорт має достатні виробничі потужності для забезпечення України енергоносіями – нафтою та газом, а також для виконання функцій транзиту російської нафти і газу в країні Південно-Східної Європи. Однак уся мережа трубопровідного транспорту в Україні орієнтована на постачання нафти і газу з однієї країни – Росії (лише 5 % загальної потреби газу – з Туркменістану), що, згідно із загальноприйнятими стратегічними підходами до цього питання, є недоцільним. Труднощі, пов'язані з існуванням єдиного джерела постачання енергоносіїв, Україна відчуває вже тепер. Отже, об'єктивною необхідністю є розширення економічних орієнтирів.

Повітряний транспорт

Важливу роль у забезпеченні пасажирських перевезень, а також перевезень особливо термінових вантажів в Україні відіграє повітряний транспорт. Він є поза конкуренцією серед інших видів транспорту щодо швидкості доставки пасажирів і термінових вантажів на великі відстані (середня відстань доставки одного пасажирів повітряним транспортом у 10-15 разів більша від аналогічного показника у найближчого конкурента – залізничного транспорту – і має тенденцію до зростання). Однак у транспортному пасажиро- і вантажообігу його частка менша 1 %. На сьогодні практично всі обласні центри і великі міста мають аеропорти, обладнані злітними й посадочними смугами із твердим покриттям, що дозволяє забезпечити умови для регулярних польотів літаків.

Авіаційний транспорт – один із наймолодших видів сполучення. Його перевагами є швидкість, цілорічність функціонування, можливість доставки вантажів у важкодоступні райони. Авіатранспортом здійснюють переважну більшість трансконтинентальних пасажироперевезень та перевезень товарів із невеликим строком зберігання на значні відстані. Недоліки: велика собівартість, залежність від природних умов.

Найбільшими з 36 аеропортів України є “Бориспіль” і “Київ”, в Одесі – “Центральний” і “Застава”, в Сімферополі – “Сімферопольський” та “Заводський”. Повітряними воротами України, зокрема її столиці, є Бориспільський аеропорт. Міжнародні повітряні лінії сполучають Україну з країнами Європи, Америки, Азії та Африки.

Повітряний транспорт України об'єднаний у “Авіалінії України”, до яких належать майже 30 авіазагонів, 100 аеродромів, а також підприємства з ремонту авіатехніки, приватні авіалінії. Існуючі виробничі потужності аеропортів дозволяють забезпечити перевезення до 60 млн. пасажирів та 182,5 тис. т. вантажів на рік. За останні роки пройшла переорієнтація пасажиропотоків – міжнародні перевезення зараз займають 60 %, тоді як в 1990 р. – 2 %, в межах СНД – 17 %, а в 1997 р. – 68 %.

Цей фактор позначився на роботі аеропортів – міжнародні перевезення концентруються в найбільших аеропортах. На долю Борисполя припадає 43 % перевезень, регіональних аеропортів (Одеси, Львова, Сімферополя, Донецька, Дніпропетровська) – 42,9 %, інших аеропортів – 14,7 %.

Київська область займає перше місце за перевезенням пасажирів і вантажів повітряним транспортом. Далі йдуть Харківська, Дніпропетровська й Донецька області.

Міський пасажирський транспорт

Основне призначення міського пасажирського транспорту – перевезення пасажирів. Процеси урбанізації в Україні, швидкі темпи зростання населення, особливо у великих містах, потребують постійного розвитку міського транспорту. Від ефективності його роботи значною мірою залежать ритмічність функціонування всього господарського комплексу країни, узгодженість і взаємодія магістральних

транспортних ліній. Зростання масштабів перевезень, енергетична криза, екологічні проблеми призводять до постійної структурної перебудови міського транспорту.

До основних видів міського пасажирського транспорту належать трамвайне, тролейбусне, автобусне сполучення й метро.

Трамвайне сполучення виникло в Україні ще наприкінці ХІХ ст. Перший трамвай у Російській імперії було введено до експлуатації в 1892 р. у Києві. В теперішній час в 24 містах існує трамвайне сполучення. Довжина трамвайних колій становить понад 2000 км. У 1995 р. трамвайним транспортом перевезено понад 1,5 млрд. чол. Наприкінці 70-х років упроваджено швидкісні трамваї. Перші колії відкрито в Києві (1987 р.) і Кривому Розі.

Одним із найбільш масових видів внутрішньо міського транспорту є тролейбусний. Експлуатаційна довжина колії одиначної тролейбусної лінії перевищила 4 тис. км. Тролейбуси перевозять за рік приблизно 3 млрд. пасажирів.

Найпрогресивніший і зручний вид міського транспорту – метрополітен. Метрополітени споруджені в Києві (будівництво розпочалось у 1940 р., першу лінію “Вокзальна-Дніпро” здано в експлуатацію у 1960 р.), а також у Харкові (1978 р.) і Дніпропетровську. Довжина колій метрополітенів у двоколіїному обчисленні становить близько 100 км. В Києві знаходиться 40 станцій із 68, в Харкові – 21, Дніпропетровську – 6 станцій. В 1995 р. цим видом транспорту було перевезено більш як 700 млн. пасажирів.

Більшість міст України має автобусне сполучення. За всіма показниками цей вид міського транспорту перевищує всі інші види. Одним з основних недоліків автобусного сполучення, особливо у великих містах, є те, що автобуси дуже забруднюють навколишнє середовище. Однак за останні 10 років перевезення цим транспортом збільшилося на 40 %. У 164 міських поселеннях України працюють легкові таксі загального користування.

Отже, як бачимо, для сучасного транспорту властива велика різноманітність видів, кожен із яких має свої специфічні особливості, переваги та сфери застосування. Тому можна вважати його комплексом взаємопов'язаних галузей. Транспорт поділяють на складові частини, передусім, за середовищем, в якому здійснюється переміщення вантажу чи людей. За цим підходом транспортний комплекс складається із сухопутного, водного та повітряного. У сухопутному виділяються автомобільний, залізничний, трубопровідний; у водному – морський та річковий. Специфічною галуззю транспортного комплексу є міський пасажирський. Усі види транспорту взаємодіють між собою і становлять транспортну систему, що розвивається під впливом господарства в цілому та окремих його видів. Найбільший вплив на транспорт справляє промисловість, бо вона формує основні вантажопотоки. Таким чином, транспортний фактор є одним із вирішальних при розміщенні промислових підприємств.



1.4. ОСОБЛИВОСТІ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ ЕКОНОМІЧНИХ РАЙОНІВ УКРАЇНИ

Суттєві внутрішні територіальні відмінності в природних, економічних, соціальних, історичних умовах різних регіонів, своєрідність спеціалізації і структури їх господарств виступають об'єктивною основою прояву закономірностей територіальної організації суспільства, а, отже, і впливають на територіальну організацію транспортного комплексу.

За сучасним економічним районуванням територія України умовно поділена на 3 економічні макрорайони: Східний, Західний та Південний. Для того щоб краще дослідити транспортну систему України, необхідно проаналізувати рівень розвитку транспорту в кожному з даних регіонів.

Східний макрорайон

Східний економічний макрорайон розташований переважно на Лівобережній Україні. Він включає 8 областей, які об'єднані в три економічні райони України: Північно-Східний, Донецький і Придніпровський.

Даний район має інтенсивні внутрішньо-та зовнішньоекономічні зв'язки, матеріальною основою їх є транспортна система, яка досить розгалужена і представлена всіма видами з найвищою щільністю транспортної мережі.

Транспортний комплекс Північно-Східного району відзначається густою мережею залізничних, автомобільних і трубопровідних шляхів. Через територію району проходять міжнародні транзитні магістралі: Москва – Харків – Ростов-на-Дону, Москва – Харків – Сімферополь, а також важливі шляхи республіканського значення (Одеса – Харків, Київ – Харків та ін.).

Основна частина вантажів перевозиться залізничним транспортом. У цілому в районі провідне місце належить залізничному транспорту. Виняток становить Харківська область, де на автомобільні перевезення припадає 65 % усіх перевезень. Через територію Північно-Східного району проходять магістральні газопроводи “Союз”, Уренгой – Помари – Ужгород, Шебелинка –

Полтава – Київ і нафтопроводи Мічуринськ – Кременчук, Гнідинці – Кременчук та ін. Авіаційний транспорт представлений в усіх областях району.

У великому обсязі до Північно-Східного району ввозяться паливо, метал, будівельні матеріали, ліс, а вивозиться здебільшого готова продукція обробної промисловості – машини, інструменти, взуття, одяг, цукор, масло, олія, мило тощо. Основні економічні зв'язки району налагоджені із сусідніми Придніпровським і Донецьким, а також різні кооперативні зв'язки з центральними районами Російської Федерації.

Щодо Донецько-Придніпровського району, то тут транспортний комплекс є важливою галуззю спеціалізації району. За обсягом перевезення вантажів Донецько-Придніпровський район посідає I місце в Україні. Тут найщільніша мережа шляхів сполучення. Найбільше значення мають залізниці, що перевозять масові вантажі: вугілля, руду, метали, добрива, зерно, насіння соняшнику тощо.

Автомобільний транспорт відіграє важливу роль у внутрішніх перевезеннях малогабаритних вантажів. Автошляхова мережа району відзначається високою густотою. Найважливіші шляхи: Донецьк – Дніпропетровськ, Донецьк – Харків, Луганськ – Ростов-на-Дону, Одеса – Мелітополь – Маріуполь - Ростов-на-Дону та ін.

Дніпровський водний шлях забезпечує зв'язки між портами сусідніх регіонів. У межах Донецько-Придніпровського району найважливіші порти: Дніпропетровськ, Запоріжжя, Нікополь. Водним транспортом перевозять вугілля, залізну руду, мінеральні та будівельні матеріали.

Важливе значення в Донецько-Придніпровському районі має трубопровідний транспорт, який забезпечує район нафтою, нафтопродуктами, газом, що надходять

з інших регіонів, переважно із-за кордону. Зі Ставрополя та Шебелинки надходить газ, на якому працює хімічна промисловість Донбасу й Придніпров'я.

Західний макрорайон

Західний економічний макрорайон розташований, головним чином, на Правобережній Україні, включаючи її північну та центральну частини. Найбільший з трьох макрорайонів, який включає 4 економічних райони – Київський (Столичний), Північно-Західний, Карпатський та Подільський, до складу яких входить 13 областей.

Розвиток інтенсивних зовнішніх та внутрішніх економічних зв'язків базується на розгалуженій транспортній системі. У реалізації внутрішніх зв'язків провідну роль відіграє автомобільний, а зовнішніх – залізничний транспорт. Система шляхів сполучення тут досить розгалужена.

У транспортному комплексі Київського мезорайону провідне місце займає залізничний. Протяжність залізниць загального користування майже 3 тис. км., значна частина яких електрифікована. Йому належить перше місце як у вантажо-, так і в пасажироперевезеннях. Найбільшими залізничними вузлами є Київ, Фастів, Коростень, Житомир, Овруч, Чернігів, Ніжин, Прилуки, Щорс, Черкаси та ін.

Другий за значенням у Київському економічному районі стоїть автомобільний транспорт. Загальна протяжність автошляхів понад 23 тис. км., у тому числі понад 20 тис. км. з твердим покриттям.

Значну роль у народногосподарському комплексі відіграє річковий транспорт (судноплавство здійснюється на Дніпрі, Десні та Прип'яті).

Постійно зростає роль повітряного транспорту. Найбільшими аеропортами Київського економічного району є Київські Бориспіль і Жуляни та Житомирський і Чернігівський.

Через територію цього району прокладені траси нафтопроводів “Дружба”, а також Гнідинці – Кременчук, газопроводів Дашава – Київ – Брянськ – Москва, Уренгой – Помари – Ужгород, Шебелинка – Полтава – Київ.

У Києві та інших містах розвинений міський транспорт, особливо електричний. У столиці є лінія швидкісного трамваю, працює фунікулер, розбудовується метрополітен.

У Північно-Західному економічному районі основним видом транспорту є залізничний. Середня густота колій – 30 км. на 1000 км². Найголовніші залізничні вузли – Ковель (6 напрямків), Здолбунів (3 напрямки), Сарни, Рівне.

Головні магістралі (залізничні та автомобільні) зв'язують основні промислові центри з Києвом, Львовом, зарубіжними країнами (Білоруссю, Польщею). Через територію економічного району прокладено газомагістраль Івацевичі – Долина з відгалуженням на Рівне та Костопіль і частково нафтопровід “Дружба”. Судноплавство здійснюється по річках Стир і Горинь. В Луцьку та Рівному є добре обладнані аеропорти.

У Карпатському економічному районі найбільш поширеним є залізничний транспорт, який тісно зв'язаний з автомобільним. Для зовнішніх і частково внутрішньо районних перевезень використовується авіаційний транспорт. Газо- і нафтопровідний транспорт тут також розвинені.

Залізнична мережа цього району густіша, ніж в Україні в цілому. Головні лінії прямують із Києва до Львова і далі до Ужгорода та Чопа. У перевезеннях переважають транзитні вантажі. Великі залізничні вузли: Львів, Красне. Основними вузлами транспортного комплексу є обласні центри (залізнично-автомобільні).

Транспортна система Подільського економічного району представлена досить густою мережею залізничних, автомобільних шляхів сполучення. Експлуатаційна протяжність залізниць загального користування становить 2536 км. Основні залізничні вузли: Тернопіль, Жмеринка, Козятин, Вінниця, Чортків, Гречани, Шепетів-

ка. Автошляхів із твердим покриттям 17,4 тис. км. Основні з них: Луцьк – Тернопіль – Чернівці, Львів – Тернопіль – Хмельницький – Київ. Судноплавство здійснюється Дністром та Південним Бугом. Через територію економічного району проходять газопроводи “Союз”, Уренгой – Помари – Ужгород та ін.

Південний макрорайон

Південний макрорайон розташований на півдні і південному заході України, переважно на території Причорноморської низовини та Кримського півострова. До його складу входять два економічних райони: Причорноморський (Одеська, Миколаївська та Херсонська області) та Автономна Республіка Крим.

Вигідне географічне положення, специфіка територіальної організації господарства, природні умови сприяли розвиткові в районі морського, залізничного, автомобільного, річкового й трубопровідного видів транспорту, хоча густота сухопутних шляхів тут нижча, ніж в цілому по Україні.

Через Причорномор'я проходить міжнаціональна залізнична магістраль, яка з'єднує Україну й Росію з Молдовою та республіками Балканського півострова. Тут розміщені транзитні міждержавні річкові шляхи по Дунаю, Дніпру.

Найбільше значення, не тільки регіональне, але й загальноукраїнське, має морський транспорт: Азово-Чорноморське та Дунайське пароплавства. На морському узбережжі й на Дунаї розташовано 12 основних торговельних портів, з яких найбільші – Іллічівськ, Одеса, Південний Керч та Миколаїв. Велике значення має річковий транспорт Дніпра, Дунаю, Південного Бугу та Дністра.

Густота автомобільних шляхів Причорномор'я нижча від загальнодержавного показника, особливо в північній частині, хоч мережа автомобільних шляхів досить розгалужена. Особливу роль у внутрішньорайонних зв'язках відіграє автомобільний транспорт. Територією Причорномор'я проходять траси нафтопроводів та газопроводів. Аеропорти державного та міжнародного значення розташовані в Одесі, Миколаєві та Херсоні.

Транспортна система АРК відіграє велику роль у процесі його економічного та соціального розвитку. Основне значення для міжрайонних зв'язків має залізничний транспорт, однак щільність залізниць невисока. Багатофункціональним вузлом є столиця Криму – м. Сімферополь. Тут схрещуються автомобільні, залізничні, авіашляхи.

Основну роль у внутрішньорайонних зв'язках відіграє автомобільний транспорт, але, як і в Причорномор'ї, щільність автотранспорту тут нижча за середню по країні. Географія автодоріг багато в чому повторює схему залізничних шляхів. Певну роль відіграє морський транспорт. Найбільші порти: Севастополь, Феодосія, Керч, Ялта.

Таким чином, ми бачимо, що розвиток транспортної системи окремих районів та макрорайонів впливає на розвиток інтенсивних зовнішніх та внутрішніх зв'язків. Транспортна система кожного з макрорайонів України є досить розгалуженою. Східний макрорайон відзначається найвищою щільністю транспортної мережі. У Південному макрорайоні транспорт досить розвинений, але густота мережі незначна. Щодо Західного макрорайону, то тут для транспортної системи характерні транзитні вантажі, які йдуть у країни Східної Європи, хоча останнім часом їх обсяги дуже зменшились.

Отже, звідси видно, що кожен макрорайон має свої особливості щодо розвитку транспорту. А тому, розглянувши транспортну систему кожного регіону окремо, можна краще та ефективніше визначити проблеми та перспективи розвитку транспортного комплексу України в цілому.



1.5. Інтеграція України у транспортні структури Європи

Рівень розвитку транспортної системи держави — один із найважливіших ознак її технологічного прогресу й цивілізованості. Потреба у високорозвиненій транспортній системі ще більш підсилюється при інтеграції в європейську і світову економіку, транспортна система стає базисом для ефективного входження України у світове співтовариство і заняття в ньому місця, що відповідає рівню високорозвиненої держави.

Починаючи з 1990 року, в Україні набула широкого поширення глибока загальноекономічна криза, яка характеризується зміною транспортно-економічних зв'язків, зміною товарної структури зовнішньої торгівлі, старінням транспортних засобів, невиваженою митною політикою відносно транзиту.

Скорочення попиту на транспортні послуги вивільнило провізні та пропускні спроможності транспортного комплексу і сприяло стабільним обсягам роботи в транспортній системі, на що не потрібні були б “зайві” капіталовкладення. Але знос основних фондів на всіх видах транспорту перевищив усі можливі межі. Технічний стан транспорту стає критичним.

Однією з найважливіших проблем України, у плані її інтеграції у європейську єдину залізничну систему, є приведення ширини української залізничної колії (1524 мм.) до європейського зразка (1435 мм.) як у Польщі, Словаччині, Угорщині, Румунії та ін. Зараз на кордоні з цими державами існують складні системи переведення локомотивів і рухомого складу поїздів з колії на колію, що значно знижує ефективність роботи залізничного транспорту, зокрема в часі. Необхідно також включити в європейську програму будівництва швидкісних залізничних магістралей (швидкість 200-300 км/год).

Значну частину інфраструктурних об'єктів залізниці необхідно визнати застарілими, вони не відповідають сучасним вимогам по виконанню своїх основних функцій. Насамперед, це стосується залізничних вокзалів, станцій, готелів, засобів зв'язку і керування рухом потягів. Техніко-економічні й експлуатаційні характеристики залізниці знижуються також через те, що ширина колії відрізняється від західноєвропейської, що особливо негативно відбивається на закордонних і транзитних перевезеннях. Це вимагає змісту на західних границях країни 14 спеціально обладнаних станцій, 11 станцій, де здійснюється перевантаження імпорتنих вантажів, і 8 пунктів перестановки вагонів на візки західноєвропейської колії. Як міри по підвищенню ефективності залізничного транспорту необхідні реконструкція і переоснащення, часткове перепрофілювання, поступове згортання надлишкових і будівництво нових потужностей.

Проблеми розвитку морського транспорту зв'язані, насамперед, із значним моральним і фізичним зносом судів і портового устаткування (особливо засобів обробки вантажів). Середній вік судів торгового значення більший за 15 років, а деякі порти західних країн забороняють вхід судів із таким терміном експлуатації. Портова інфраструктура не розрахована на нові технології портових робіт, що істотно знижує продуктивність як портів (до 50 % від продуктивності портів західних країн), так і інших видів транспорту (особливо залізничного), зв'язаних з обробкою вантажів.

У перспективі, в контексті Чорноморсько-Балтійського інтегрального проекту, доцільною є побудова в Білорусі Дніпровсько-Двінського каналу, який міг би дати вихід Україні й іншим чорноморським державам у Балтійське, а балтійським — у Чорне море.

Гнітюча частина судів торгового флоту — малотоннажні. Так, середня водотоннажність українських судів у 3—5 разів менше аналогічного показника в таких країнах, як США, Японія, Греція, ін.. Відзначимо, що структурні зміни флоту убик

збільшення середньої водотоннажності в перспективі обумовляють необхідність рішення ряду проблем, що вимагають значних капіталовкладень.

В даний час основними стримуючими факторами інтенсивного використання річкового транспорту в плані європейської інтеграції є застаріла матеріально-технічна база, невисокий рівень механізації перевантажувальних робіт, значний фізичний і моральний знос судів, мала частка запечатаних вантажів у загальному їхньому обсязі, недостатні обсяги перевезень із використанням системи «буксир-штовхач/баржа». Річковий транспорт держави має допоміжний характер, орієнтований на великі партії вантажів (в основному будівельних матеріалів) і не може конкурувати по тарифах і послугам із залізничним транспортом. Ефективність функціонування річкового транспорту України значно нижче (близько 20 %) у порівнянні з розвитими країнами, що мають подібні ресурси цього виду транспорту.

Щодо автотранспорту, то автомобільні дороги України не відповідають європейським стандартам за багатьма показниками, зокрема таким як: швидкість пересування, навантаження на вісь, забезпеченість сучасними дорожніми знаками і розміткою, необхідною кількістю пунктів технічної і медичної допомоги, харчування і відпочинку, заправлення паливом і мастилом, телефонного зв'язку й ін. Практично відсутні дороги першої категорії з багаторядним рухом на високих швидкостях. Значного поліпшення вимагає матеріально-технічна база організацій, що здійснюють розвиток і обслуговування автомобільної транспортної мережі.

Істотною перешкодою розвитку польсько-української співпраці є також недостатня мережа справного і швидкого дорожнього та повітряного сполучення. З Україною на даний час Польща має 4 кордонні автомобільні переходи, з яких 3 пропускають легкові та вантажні автомобілі (Щегині, Рава Руська, Ягодин і Устилуг). Цього досить недостатньо, якщо враховувати інтеграційні процеси, що відбуваються між Україною і Європейським співтовариством. Питання західних кордонів для України є надзвичайно актуальним.

Проблеми, що очікують свого рішення у відношенні повітряного транспорту, стосуються насамперед комплектації парку літаків їх конкурентноздатними типами (АН-70, АН-140, АН-228, ЯК-42, У-737/400, У-757 і ін.), будівництва і реконструкції ряду об'єктів авіаційно-виробничої інфраструктури (у першу чергу, злітно-посадочних смуг), структурної реорганізації керування авіаційним транспортом у напрямку створення конкурентного середовища усередині даної галузі, налагодження системи постачання, узгодження земельних тарифів і т.д.

Наявність на території України міжнародних транспортних коридорів накладає свій відбиток на функціонуванні всієї мережі транспорту держави. Необхідно зазначити, що реалізація проектів, пов'язаних із транспортними коридорами, вимагає серйозних інвестицій. Тільки в межах України дані проекти потребують уже на початковому етапі понад 2 млрд. доларів. Про масштабність цих завдань свідчить і той факт, що лише на труби зазначеного з'єднувального нафтопроводу необхідно більше 0,4 млн. тонн металу.

Комплексно поставити проблеми, пов'язані з розвитком транспортної системи, визначити завдання і шляхи їх розв'язання, дати їм належне забезпечення (фінансове, матеріально-технічне, ресурсне, організаційне, правове тощо), організувати і здійснити процес виконання завдань і заходів можна лише за умови розробки та реалізації Державної програми розвитку транспортної системи України.

Таким чином, для забезпечення зовнішньоторговельних зв'язків України, збереження та зміцнення позицій вітчизняних транспортних підприємств і підприємців на міжнародних транспортних ринках, поетапної інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України в Європейську та світову транспортні системи необхідно виконати ряд вище поставлених завдань.

Отже, однією з визначальних систем, що забезпечують вантажні і пасажирські перевезення на території України, є транспортна система, до якої в ринкових умовах пред'являються високі вимоги у відношенні якості, регулярності і надійності транспортних зв'язків, схоронності вантажів і безпеки перевезення пасажирів, термінів і вартості доставки. Відповідно до цього стан транспортних комунікацій України повинний відповідати вимогам європейської інтеграції.



1.6. РОЗВИТОК І РОЛЬ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ В ГАЛУЗЯХ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

Роботу видів транспорту забезпечує транспортна інфраструктура – економічно збалансована сукупність шляхів сполучення, рухомого складу, засобів управління і зв'язку, різноманітного технічного обладнання.

Залізничний транспорт. Україна належить до регіонів з значним розвитком залізничного транспорту. На нього припадає основна частина вантажообороту і перевезень пасажирів (див. додатки).

Залізничний транспорт має вирішальне значення у забезпеченні економічних зв'язків як у межах України, так і в її зв'язках з іншими країнами.

Будівництво залізниць в Україні почалося в 60-х роках ХІХ ст. Перша залізниця збудована в 1861 р. (Львів-Перемишль), друга (Одеса-Балта) — в 1865 р. Пізніше цю залізницю продовжили до Києва, а потім і до Москви. Невдовзі почала функціонувати залізниця від Курська через Харків до Азовського моря. У 1870 р. Одесу сполучили залізницею через Київ-Курськ із Москвою. У 70-х роках збудовано залізницю Знамянка-Миколаїв, ряд залізниць, що з'єднали Росію з Румунією та Австро-Угорщиною. До Балтійських портів вели залізничні лінії Ромни-Лібава, Київ-Ковель-Брест-Кенігсберг (нині Калінінград). У другій половині ХІХ ст. почалося будівництво залізниць у Донбасі та Придніпров'ї. Першими залізничними лініями тут були Харків-Слов'янськ-Микитівка-Таганрог та Воронежсько-Ростовська залізниця. У 1871—1872 рр. залізниця Донбасу були з'єднані із загальною залізничною мережею Росії. В 1884 р. закінчено будівництво так званої Катеринівської залізниці: Донбас-Кривий Ріг Через Катеринослав, яка сполучала донецьке вугілля) криворізькою рудою. В 1875 р. закінчено будівництво залізниці Харків-Севастополь.

До 1890 р. всі найважливіші міста України були з'єднані залізницями з центральною Росією. Наприкінці ХІХ — на початку ХХ ст. у зв'язку з промисловою кризою темпи залізничного будівництва в Україні помітно знизилися.

Загальна довжина залізниць України в 1913 р. становила 15,6 тис. км. У довоєнні роки в Україні споруджено майже 5 тис. км залізниць. Основне будівництво нових і докорінна реконструкція діючих магістралей зосереджувалися у напрямках Донбас — Валуйки — Єлец — Центр, а також на інших виходах з Донбасу.

У 1937 р. спорудження і реконструкцію залізниці Донбас — Москва було завершено. Збудовано залізницю Херсон — Харків.

Внаслідок впровадження досягнень науково-технічного прогресу, збільшення обсягів випуску нових ефективних, більш економічних видів рухомого складу (тепловозів, електровозів) з 1957 р. випуск паровозів у країні припинився.

В Україні виділяється кілька великих транспортних вузлів. Економічні ознаки їх — характер продуктивних сил і чисельність населення обслуговування районів. З цими характеристиками пов'язані обсяги роботи галузі, залежно від чого транспортні вузли поділяють на малі, середні та великі з активним (як правило, вузли-

центри добувної промисловості, де переважає відбуття) та пасивним (вузли-центри обробної промисловості, де переважає прибуття) транспортним балансом. Транспортні вузли виділяють також за територіально-функціональним призначенням (розвитком міжсистемних соціально-економічних зв'язків) і характером експлуатаційної роботи: ті, які обслуговують переважно транзитні пасажирські та вантажні потоки, в тому числі перевалочні; ті, які, крім того, обслуговують місцеві промислові підприємства і потреби населення міста; місцеві, які не виконують транзитних операцій. Найважливішими транспортними вузлами України є Київ, Харків, Дніпропетровськ, Львів, Одеса, Донецьк. Найбільші залізничні вузли України — Київ, Харків, Лозова, Фастів, Ясинувата, Волноваха, Дебальцеве, Жмеринка, Шепетівка, Синельникове, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Полтава, Бахмач, Коростень, Козятин, Львів. Основні магістралі з Донбасу йдуть на Москву через Харків — Курськ, Куп'янськ — Валуйки — Єлец, Кіндрашівка — Валуйки; на захід — через Харків на Львів; через Мерефу та Ворожбу в західні області та (Санкт-Петербург, у Кривий Ріг через Ясинувату — Дніпропетровськ. У південному напрямку залізниці пролягають до портів Азовського і Чорного морів, а також на Кавказ через Ростов-на-Дону; до Поволжя на схід проведена магістраль Куп'янськ — Лиски.

Україна сполучена з Молдовою залізницями Роздільна — Тирасполь — Бендери — Кишинів та Кам'янець-Подільський — Бельци — Рибниця. Значно розширилася мережа приміського залізничного сполучення.

Залізничний транспорт України має шість залізниць, об'єднаних департаментом "Укрзалізниця", у тому числі 900 лінійних підприємств для перевезень на магістралі експлуатаційною завдовжки 22,3 тис. км, з них електрифікованих 8,3 тис. км.

Залізничний транспорт України — четвертий у світі після Росії, США та Канади. За обсягом вантажних перевезень українські залізниці вдвоє перевищують сумарний обсяг перевезень дванадцятьох разом узятих країн Європейського співтовариства.

У 1995 р. залізницями перевезено 360 млн т вантажів. Послугами залі звичного транспорту скористались 577 млн пасажирів. Однак потреби в перевезеннях задовольняються неповністю і з низькою якістю. Залізничний транспорт працює на межі можливостей, оскільки не створені достатні резерви пропускних, провізних і переробних потужностей, а виробнича база фізично й морально застаріла.

Залізниці насамперед не спроможні повністю задовольнити потреби в пасажирських перевезеннях через відсутність поставок нових пасажирських вагонів, які імпортувалися з ближнього та далекого зарубіжжя.

Для і забезпечення неперервних вантажних і пасажирських перевезень необхідно: збудувати швидкісні залізничні лінії; розвантажити; перевантажені ділянки й лінії з вантажонапруженістю 80 млн т на 1 км, перевівши частину поїздопотоків на паралельні лінії; збільшити середню масу поїзда за рахунок підвищення статичного навантаження, видовження приймально-відправних колій; реконструювати 12 великих залізничних станцій, ряд мостів і тунелів; довести довжину станційних колій до 80—85 % експлуатаційної довжини залізниць; збільшити полігон електричної тяги до 45—50 % експлуатаційної довжини залізниць, довжину других і третіх колій т до 50—55 %, оснащених автоблокуванням і диспетчерською централізацією — до 80 % від довжини мережі головних колій; поповнити парк локомотивів електровозами та тепловозами нового покоління з максимальною уніфікацією вузлів, автоматизованими системами управління, діагностики й безпеки, а вагонний парк — великовантажними вагонами, в результаті чого зросте середня вантажопідйомність вагона до 85 т; збільшити парк пасажирських і спеціалізованих (до 35-40 %) вантажних вагонів; підвищити потужність верхньої будови колії відповідно до нормативної вантажопідйомності вагонів; автоматизувати роботу сортувальних гірок; перейти на електронну централізацію стрілок; створити виробничу базу для будівництва пасажир-

ських вагонів з придбанням імпортного устаткування, та нових технологій; створити виробничі потужності для випуску вантажних і маневрових електровозів; завершити будівництво заводу з виробництва дорожніх машин у Кіровограді.

Щоб матеріально-технічна база залізниць України максимально відповідала потребам економіки, необхідно придбати: 543 секції електровозів, 925 секцій тепловозів, 2800 пасажирських і 33 000 вантажних вагонів, 670 вагонів електропоїздів, 260 дизельних поїздів, замінити 6 тис. км рейок, 7,7 млн шт. шпал, 13 тис. комплектів стрілочних переводів.

У перспективі доцільно збудувати лінії для руху пасажирських поїздів (Київ — Львів -Краків — Берлін; Київ — Харків — Крим; Київ — Одеса; Київ — Донецьк).

Залізничний транспорт за обсягами відправлень пасажирів і особливо вантажів знаходиться на другому місці, відповідно 14,1% і 14,7%. Він виконує важливі функції по перевезенню пасажирів і вантажів у внутрідержавному і особливо міждержавному сполученнях. Першими залізницями в Україні стали Перемишль—Львів (1861 р.), Одеса—Балта (1865р.), Балта—Кременчук (1869 р.), Бал-та—Жмеринка—Київ (1870р.), Курськ—Конотоп—Київ (1870р.), Курськ—Харків—Таганрог (1869 р.), Харків—Кременчук (1872 р.), Львів—Волочиськ—Жмеринка (1871 р.). З побудовою двох останніх залізнична мережа західноукраїнських і східноукраїнських земель була з'єднана із центральноукраїнською мережею. До кінця ХІХ ст. залізнична мережа України в основному сформувалась, її конфігурація, переважання меридіональних ліній, що спрямовані до центру поза межами держави, далеко не центральне положення Києва або іншого українського міста у цій мережі свідчить про імперсько-колоніальну залежність України у той період. Густота залізничних шляхів сполучення в Україні становить 38 км на 1 тис. км, у Франції, наприклад, 65 км на 1 тис. км. Мережа залізниць найгустіша на південному сході (Донбас), а також на заході країни. Загальна довжина залізничних шляхів загального користування— 22,3 тис. км, із них 8,3 тис. км, або 37%, електрифіковано, 8,0 тис. км, або 35%, є дво- і багатокільніми. Найважливішими залізничними магістралями України є: Київ—Фастів—Козятин—Здолбунів—Львів, Козятин— Жмеринка—Одеса, Київ—Конотоп—Шостка, Київ—Полтава—Харків—Дебальцеве, Фастів—Сміла—Дніпропетровськ, Кривий Ріг—Дніпропетровськ—Донецьк, Харків—Дніпропетровськ—Запоріжжя—Сімферополь—Севастополь, Львів—Мукачеве—Чоп та ін. Найбільшими залізничними вузлами з розвинутим станційним господарством є Київ, Львів, Харків, Дніпропетровськ, Фастів, Дебальцеве, Жмеринка, Сміла та ін.

Найбільше перевезень пасажирів здійснюється у приміському, набагато менше у місцевому і ще менше у прямому сполученнях.

Організаційно в залізничному транспорті України виділяються шість залізниць: Південно-Західна (центр — Київ), Львівська, Південна (Харків), Донецька, Придніпровська (Дніпропетровськ), Одеська.

Основними вантажами є мінеральні будівельні матеріали, кам'яне вугілля та руди, зокрема залізні. Важливе місце займають також різноманітні метали і нафтові вантажі.

Ці вантажі становлять близько чверті усіх перевезень. Найбільш напруженими лініями вантажопотоків є Кривий Ріг— Дніпропетровськ—Дебальцеве, Кривий Ріг—Фастів—Львів, а також лінії до морських портів: Одеси, Бердянська, Маріуполя та ін.

Найважливішою проблемою для України при її інтеграції у європейську єдину залізничну систему є звуження ширини української залізничної колії (1524 мм) до європейського зразка (1435 мм), як у Польщі, Словаччині, Угорщині, Румунії та ін. Зараз на кордоні з цими державами існують складні системи переведення локомотивів і рухомого складу поїздів з колії на колію, що значно знижує ефективність роботи залізничного транспорту, зокрема в часі. Необхідно також включитися в єв-

ропейську програму будівництва швидкісних залізничних магістралей (швидкість 200–300 км/год.).

Автомобільний транспорт. Автомобільний транспорт в Україні набуває дедалі більшого значення. Особливо він зручний при перевезенні вантажів на короткі відстані, при доставці їх до залізничних станцій, пристаней і портів, в обслуговуванні місцевого і сільськогосподарського вантажообороту. За обсягом вантажообороту автотранспорт не поступається залізничному й морському.

Україна сполучена добрими автомобільними шляхами з Центральним, Північно-Кавказьким і Поволзьким економічними районами Росії, з Молдовою та Білоруссю.

Найважливіші автомагістралі — Київ — Брест, Москва — Харків, Дніпропетровськ — Запоріжжя — Сімферополь, Дніпропетровськ — Нікополь, Львів — Київ, Харків — Ростов-на-Дону.

Вантажами, які перевозять автотранспортом, в основному є продукція сільського господарства, харчової і легкої промисловості, будівельні матеріали. В районах Донбасу і Придніпров'я велике значення має також транспортування продукції вугільної промисловості.

Автомобільним транспортом, наприклад, у 2000 р. перевезено 2604 млн пасажирів. 70 % вантажного парку зосереджено в господарствах і автопідприємствах (АТП) двох домінуючих систем — агропрому (58 %) та корпорації Укравтотранс (12 %), інші — на підприємствах більше ніж 80 відомств.

Переважна сфера використання автотранспорту — перевезення всередині підприємства (технологічні), в межах міста, між населеними пунктами області. Частково автотранспорт використовується в міжреспубліканських і міжнародних перевезеннях.

Автомобільно-транспортний комплекс потребує значного поновлення, розвитку, оптимізації структури парку за вантажопідйомністю, типами кузова та двигуна.

Низька частка (18 %) автомобілів вантажопідйомністю до двох тонн. Тенденція розвитку приватного підприємництва та фермерства потребуватиме різних малотоннажних автомобілів вантажопідйомністю 0,6—2,0 т з різноманітним устаткуванням, їх частка має становити 60—70 % загальної кількості.

Незадовільна структура парку за типами двигунів. Так, у розвинених країнах майже всі автобуси й автомобілі вантажопідйомністю понад 2т — дизельні, тоді як в Україні частка дизельних автобусів становить 12 %, автомобілів — 22 %. Найближчим часом необхідно збільшити частку автобусів великої та особливо великої місткості.

Треба організувати вітчизняне автомобілебудування для забезпечення потреби України в автомобілях на 65-70 % (нині — 10-15 %).

Річна потреба випуску автомобілів на перспективу становитиме, тис. шт.: вантажних — вантажопідйомністю до 2 т — 40; понад 8т — 40; автобусів великої та особливо великої місткості — 10; легкових автомобілів середнього класу — 6; малолітражних легкових автомобілів — до 200.

Необхідно вдосконалювати систему технічного обслуговування та ремонту автомобілів за рахунок розвитку мережі сервісного обслуговування, створення сучасних засобів діагностики технічного стану, модернізації авторемонтних заводів.

Нормативне функціонування автомобільного транспорту можливе лише за умови відповідного розвитку мережі автошляхів. Щоб досягти забезпечення автошляхами європейського рівня, необхідно побудувати майже 200 тис. км шляхів, у тому числі 60 % у сільській місцевості. Світовий досвід свідчить, що саме під час економічних криз будівництво автошляхів набувало пріоритетного значення завдяки можливості створення нових робочих місць і високій ефективності праці капіталовкладень.

Слід також створити швидкісні автомагістралі, що з'єднають Західну Європу з країнами СНД.

Інвестування будівництва автомобільних магістралей має відбутися в напрямках: з Півдня на Північ на лінії Чернівці — Хмельницький — Шепетівка для зв'язків України з Молдовою, Білоруссю та країнами Балтії, а також на лінії Черкаси — Суми для зв'язку з Росією. Потребують реконструкції готелі і мотелі, пункти автосервісу для вантажних і легкових автомобілів з-за кордону, автомобільні шляхи Львів,— Рівне — Житомир — Київ — Полтава — Харків — Луганськ і Чоп — Івано-Франківськ — Тернопіль — Хмельницький — Вінниця — Кіровоград — Кривий Ріг — Дніпропетровськ — Запоріжжя — Донецьк. Цими шляхами щороку через Територію України транзитом перевозиться 70—80 тис. т різноманітних вантажів з країн Західної Європи в Росію, Казахстан, Таджикистан, Туреччину та інші країни. За розрахунками для устаткування цих двох автомагістралей необхідно реконструювати і збудувати 355 об'єктів.

Доцільно забезпечити участь зарубіжних фірм в реконструкції та будівництві автомагістралей. Це забезпечить відповідну якість і обумовлені терміни будівництва. Одна з магістралей, запланованих для будівництва, — це автострада Барселона (Іспанія) — Київ, що проходить через Підгайці — Тербовлю (Тернопільська обл.).

У сільській місцевості домінують автошляхи місцевого та внутрігосподарського підпорядкування. Майже 30% їх ще не мають твердого покриття і за несприятливих погодних умов стають слабoproхідими. Внаслідок цього національно-господарський комплекс України, зокрема галузі АПК, зазнає великих матеріальних збитків.

Щоб забезпечити Україні автошляхами на рівні європейських країн, необхідно побудувати і модернізувати майже 200 тис. км доріг, у тому числі 60% у сільській місцевості. Міждержавні зв'язки потребують будівництва автомагістралей світового рівня з бетонним або асфальтобетонним покриттям і багаторядним рухом. Досвід СІЛА, Німеччини, Японії свідчить, що саме під час економічних криз будівництво автошляхів набувало пріоритетного значення, сприяло створенню нових робочих місць і високій ефективності капіталовкладень.

Значний потенціал вантажного парку України (70%) зосереджено в господарствах і автопідприємствах (АТП) агропрому та корпорації «Укравтотранс», решта — на підприємствах різних відомств. Автомобільний транспорт потребує значного технічного оновлення, оптимізації структури парку за вантажопідйомністю, типами кузовів, наявністю спеціалізованих транспортних засобів, особливо малої вантажопідйомності, розвитку мережі сервісного обслуговування, створення нових і модернізації діючих авторемонтних заводів.

У відправленнях пасажирів переважає автомобільний транспорт (□85%). Помітно є частка залізничного — 14,1% і дуже незначною — морського, річкового і авіаційного. Міський електричний транспорт (трамвай, тролейбус, метрополітен) є специфічним видом, тому що здійснює перевезення виключно в середині населених пунктів.

Серед перевезення вантажів найбільша частка відправлень припадає на автомобільний транспорт (74,1%), на другому місці — залізничний (14,7%), на третьому — трубопровідний (9,8%).

Незначною є частка річкового і морського і зовсім мізерною авіаційного. Отже, найважливішим видом транспорту за перевезенням пасажирів і вантажів є автомобільний. Його роль у майбутньому, з процесом інтеграції України у європейські структури, буде зростати. Генетичне він є продовженням найдавнішого виду транспорту — гужового і зараз подекуди з ним взаємодіє.

Унаслідок переважно рівнинного характеру рельєфу України автомобільний транспорт розвивався більш-менш рівномірно по всій її території, правда, дещо щільніша мережа автошляхів на заході країни. Загальна довжина автомобільних до-

ріг становить 172,3 тис. км, в тому числі з твердим покриттям— 163,3 тис. км, або 94,8%. Найважливішими автомобільними дорогами (автомагістралями) є: Київ—Житомир—Рівне—Львів, Київ—Полтава—Харків—Дебальцеве, Київ—Умань—Одеса, Київ—Глухів, Львів—Мукачеве, Харків—Новомосковськ—Запоріжжя—Сімферополь. Великими вузлами автомобільних доріг є Київ, Львів, Харків, Хмельницький та ін.

Перевезення пасажирів здійснюється переважно у міжміському і приміському сполученнях. У перевезеннях вантажів важливого значення в останні роки набуває спеціалізований автомобільний транспорт (контейнерний, рефрижераторний та ін.).

У перспективі автомобільний транспорт України дедалі тісніше інтегруватиметься у високорозвинену європейську автомобільну комунікаційну систему. Це передбачає будівництво в країні першокласних автострад, зокрема транс'європейської широтної "Київ—Мадрід".

Морський транспорт. Україна має сприятливі передумови для розвитку морського транспорту; на півдні її територію омивають води Чорного та Азовського морів, які практично не замерзають і з'єднуються з Середземним морем через протоку Босфор, Мармурове море і протоку Дарданелли. Загальна довжина морської берегової лінії України понад 2000 км. Регулярні морські перевезення Чорним й Азовським морями почалися наприкінці XVIII ст.

Уже в IV—VI ст. Чорне море було судноплавним. Київська Русь (X—XIII ст.) мала стабільні зв'язки з Візантією. Відомі морські походи київських князів на Константинополь. Після перемоги над Туреччиною у 80-х роках XVIII ст. і переходу до Російської імперії Північного Причорномор'я Приазов'я тут виникають порти — Херсон (1778), Севастополь (1788), Одеса (1794). У Миколаєві та Севастополі створено суднобудівні підприємства.

З 1978 р. діє одна з найбільших у світі паромна переправа між Іллічівськом і болгарським портом Варна протяжністю 435 км. Для поліпшення зв'язків України з Північним Кавказом споруджено залізнично-паромну переправу через Керченську протоку.

Найважливішими морськими портами є Одеса, Ізмаїл, Іллічівськ, Херсон, Миколаїв, Севастополь, Ялта, Феодосія, Керч та ін. Великі портові міста на берегах Азовського моря — Маріуполь, Бердянські тощо. Через порти Чорного й Азовського морів здійснюються зовнішньоекономічні зв'язки країни. Основними експортними вантажами є кам'яне вугілля, залізна руда, кокс, чорні метали, ліс, цукор, хімічні продукти тощо; імпортованими — машини, устаткування мінерально-сировинні ресурси та ін.

Основа морського транспорту України становлять Чорноморське (ЧМП), Азовське (АМП) та Українсько-Дунайське (УДП) пароплавства, що володіють транспортним флотом сумарною вантажністю 5,2 млн т і пасажирським флотом на 9,9 тис. місць. На території України розташовані 18 портів, до них належать 175 перевантажувальних комплексів, 8 судноремонтних заводів. Із загального обсягу вивезення вантажів на частку мінеральних будівельних матеріалів припадає 20 %, руди — 10 %, зерна та продуктів помелу його — 14, нафти і нафтопродуктів — 3,5, вугілля — 5%.

Зміна економічних пріоритетів у зовнішній торгівлі, розрив колишніх транспортно-економічних зв'язків призводять до перерозподілу вантажопотоків: у зв'язку із зменшенням видобутку нафти в Росії необхідно забезпечити регулярне ввезення (до 40 млн т на рік) сирої нафти з країн Близького Сходу або Південного Середземномор'я. Знизяться обсяги ввезення цукру-сирцю з Куби і збільшиться надходження імпортованого зерна й продуктів для Росії та інших країн СНД із США, Австралії, Аргентини. Збільшиться імпорт машин, устаткування, продуктів харчування з країн Західної Європи. (Серед нетрадиційних вантажопотоків можна виділити імпорт зрідженого газу (17 млрд м³), експорт марганцевої руди, цементу (до 31 млн т),

сірки (2 млн т), мазуту (до 20 млн т). Для освоєння нових вантажопотоків необхідно поповнити флот спеціалізованими суднами, а саме танкерами та газовозами.

Великі можливості має експорт транспортних послуг. Проте український флот досяг критичного віку і, якщо не буде оновлений, всього за 5—7 років його витіснять конкуренти.

Враховуючи нормативне описання флоту, потреба України (окрім танкерів та газовозів) становить 117 вантажних транспортних суден вантажністю 1,1 млн т і її пасажирських суден на тис. місць. У перспективі темпи оновлення флоту повинні зберегтися.

У рамках програми модернізації та розвитку виробничої бази України потрібно створити комплекси для приймання імпортованих енергоносіїв, у тому числі реконструювати Одеську нафтогавань, модернізувати комплекси у портах Маріуполі, Миколаєві, збудувати екологічно чисті спеціалізовані комплекси в портах Іллічівську, Південному, Дніпро-Бузькому, берегову стаціонарну базу бункерування суден, закупити перевантажувальну техніку підвищеної вантажності для терміналів, що обслуговують 20-футові контейнери міжнародного стандарту.

При організації пасажирських перевезень морським транспортом основним є вдосконалення туристсько-експлуатаційних перевезень, підвищення якості обслуговування пасажирів на внутрішніх транспортних лініях, для чого потрібно поповнити флот швидкісними, комфортабельними суднами, поліпшити взаємодію із залізничним, автомобільним і повітряним транспортом.

Валютні надходження від пароплавства становлять щороку 800—900 млн дол. Однак сучасна система оподаткування зводить нанівець можливість самофінансування морського транспорту.

У структурі вантажних морських перевезень переважають вантажі, які посідають чільне місце й у структурі експортно-імпортованих поставок України: руди чорних і кольорових металів, кам'яне вугілля, кокс, нафта і нафтопродукти, мінерально-будівельні матеріали.

Каботажні перевезення (між портами однієї держави, портами різних морів) здійснюються на невелику відстань (в середньому не більше 130—150 км), частка їх у вантажообороті незначна. Експортно-імпортовані перевезення вантажів морським транспортом здійснюються в середньому на відстань до 8 тис. км і більше, внаслідок чого їх частка у вантажообороті морського транспорту перевищує 96%. Найбільшу кількість міжнародних перевезень забезпечують чорноморські порти Одеси, Іллічівська і Південного. На Одеський порт припадає більше 20% вантажообороту морського транспорту України. Основними вантажами є руди, нафта і нафтопродукти, будівельні матеріали, зерно, цукор, цитрусові та ін. Іллічівський порт розташований за 20 км від Одеси, є дублером Одеського. Працює він на забезпечення експортних поставок.

Порти Азовського пароплавства — Маріуполь, Бердянськ і Керч — спеціалізуються переважно на експорті залізної та марганцевої руд, чорних металів, кам'яного вугілля, цементу.

Порти Українсько-Дунайського пароплавства — Рені, Ізмаїл, Кілія і Вилкове відіграють важливу роль в економічних зв'язках з країнами Європи, особливо Дунайського басейну.

Через морські порти на експорт надходить кам'яне (коксівне) вугілля, кокс, залізна і марганцева руди, чорні метали, хімічні продукти, зокрема аміак, цемент, цукор, деякі види машин та інші товари. Україна імпортує машини та обладнання, мінерально-сировинні ресурси, зокрема боксити, фосфорити, продукцію сільського господарства тощо. У перспективі важливе значення можуть мати нафта, нафтопродукти, зріджений газ. Але їх імпорту стане можливим після завершення будівництва нафто- і газотерміналів.

Річковий транспорт, як і морський, має ряд переваг перед сухопутним. Зокрема, готові природні шляхи, використання течії води можливість одночасного транспортування великих вантажів і пасажирів. Утримання водних шляхів потребує набагато менших капітальних вкладень, до того й перевезення вантажів водним транспортом обходиться дешевше. Річковий транспорт в Україні має давню історію. Це, поперше, судноплавний Дніпро, який був у свій час найпрактичнішою південною частиною важливого шляху “із варяг у греки”, “варязький шлях”, що з’єднував Скандинавію з такими розвиненими у свій час країнами, як Стародавня Греція і Візантія. Цей шлях був головним для розвитку Київської Русі, зокрема для зміцнення її торгових, культурних і релігійних зв’язків. Шлях проходив річками, суди на переміщувалися сушею волоком. На півночі він починався з Варязького (Балтійського) моря і далі йшов Невою через Ладозьке озеро, його притокою р. Волхов, Ільменським озером, його притокою р. Ловать аж до першого 30-кілометрового волоку між нею і притокою Двіни — р. Усв’ятою. Далі шлях продовжувався Двіною та Каспі, між якою і верхів’ям Дніпра судна перетягували сушею на відстані 80 км, і далі шлях продовжувався вже Дніпром до Руського (Чорного) моря.

Напади кочовиків на судна у степових районах і занепад Візантії призвели до того, що цей шлях з часом втратив своє колишнє значення. Після того як Північне Придніпров’я відійшло до Литви (XVI—XVIII ст.), частина дніпровського шляху служила для внутрішніх водних зв’язків, зокрема для перевезення лісу. Нижню частину Дніпра широко використовували запорожці для військових і господарських потреб.

Після будівництва в середині 30-х років Дніпрогесу і затоплення Дніпровських порогів встановилося наскрізне судноплавство на Дніпрі.

XVIII — перша половина XIX ст. — період інтенсивного будівництва каналів у Європі з метою створення транспортних зв’язків між окремими річковими системами. У межах України в той час споруджуються канали для з’єднання басейну Дніпра з басейнами Німану, Вісли і Західної Двіни, тобто чорноморської транспортної артерії — Дніпра — з великими судноплавними річками, що впадають у Балтійське море, через їх верхів’я (чи притоку). У 1768 р. завершено будівництво Огінського каналу, який з’єднав притоку Німану р. Шару з притокою Прип’яті Ясельдою. Споруджено також і Березинський канал, який з’єднав невеликим судноплавним каналом притоку Дніпра Березину із Західною Двіною. У 1775 р. завершено прокладання Дніпровсько-Бузького (Королівського) Каналу, який з’єднав притоку Західного Бугу р. Муховець (басейн Балтійського моря) з притокою Прип’яті р. Пиною (басейн Чорного моря). Перші два канали функціонували недовго. Потягну трасу Дніпровсько-Бузького каналу (приблизно від Бреста до Кобрини) на початку другої половини XIX ст. було реконструйовано. Цей канал функціонує і використовується (правда, обмежено) для зв’язків з Польщею.

Загальна довжина судноплавних річок в Україні становить 4,4 тис. км, у тому числі з освітлювальною і світловідбивною обстановкою 3,9 тис. км. Найдовша внутрішня водна артерія — Дніпро (1200 км).

Річковим транспорт України представлений міжгалузевим державним об’єднанням "Укррічфлот", яке реформувалося в акціонерну судноплавну компанію, що складається з Головного підприємства та 290 структурних одиниць.

Річковим транспортом України перевозяться вантажі Дніпром, Дунаєм, Чорним і Середземним морями із заходу у річкові порти Румунії, Німеччини, Угорщини, Австрії, а також морські порти Туреччини, Греції, Ізраїлю, Франції, Італії.

Для розвитку річкового транспорту необхідно застосувати великовантажні судна у внутрішніх перевезеннях масових вантажів; збільшити частку вантажів у пакезованому вигляді, контейнерах; розширити перевезення в ліхтеровозах; розвивати перевезення експортно-імпортних вантажів у суднах типу річка — море; пом’якшити

чинники сезонної нерівномірності перевезень за рахунок продовження експлуатаційного періоду та організації цілорічної навігації на окремих ділянках; вивести з експлуатації фізично й морально застарій судна та поповнити флот суднами нових типів; розширити обсяги перевезень буксирного флоту вантажопідйомністю 3900 т і більше; оснастити порти високопродуктивних перевантажувальними комплексами для навалочних вантажів, а також засобами малої механізації, що дасть змогу скоротити простої суден, вагонів та автомобілів для обробки, розвинути відомчі причали, оснастити їх сучасною перевантажувальною технікою. Для освоєння намічених обсягів перевезень річковому транспорту на перспективу потрібно 120 тис. т самохідного вантажного і 195 тис. т несамохідного тоннажу.

Для забезпечення стійкої роботи річкового транспорту треба реконструювати суднопіднімальні споруди Запорізького та Херсонського судноремонтно-суднобудівного заводів, окремі об'єкти на Київському судноремонтно-суднобудівному заводі, Чернігівській і Дніпропетровській ремонтно-експлуатаційних базах флоту, трикамерний судноплавний шлюз у Запоріжжі, збудувати Вилковську ремонтно-експлуатаційну базу флоту на Дунаї.

Річковий транспорт. Основні водні артерії України — Дніпро з притоками Прип'ять і Десна, а також Дністер, Південний Буг. Як магістральні річкові шляхи використовуються ділянки Дністровського лиману загальною протяжністю понад 30 км, гирло Дунаю довжиною 152 км, з них з морським устаткуванням — 140 км. Усі інші судноплавні річки — Десна (на північ від Чернігова), Стир, Горинь, Дністер, Самара, Південний Буг, Сіверський Донець, Інгулець, Ворскла, Псьол, Орель — за транспортним використанням належать до малих річок, їх використовують переважно для перевезення будівельних матеріалів, деякої продукції АПК, але суттєвої ролі у розміщенні продуктивних сил вони не відіграють.

Річковий транспорт України системою каналів зв'язаний з річками Білорусі та Польщі, що дає вихід у Балтійське море. Основні вантажно-розвантажувальні роботи здійснюються в річкових портах Києва, Дніпропетровська, Запоріжжя, Дніпродзержинська, Кременчука, Черкас, Нікополя, Чернігова, Херсона, Миколаїв, Рені, Ізмаїла, Кілії, Вилкова.

У структурі перевезень домінують мінеральні будівельні матеріали (будівельний пісок і тверді кристалічні матеріали), цемент, руда, метали і металобрухт, вугілля, продукція АПК. Найбільший обсяг вантажних перевезень здійснюють Київська, Дніпропетровська, Запорізька і Херсонська області.

Трубопровідний транспорт. Цей вид транспорту найбільш економічний і ефективний для транспортування рідкого палива, пального і технологічного газу, хімічних продуктів. Його розвитку сприяє розвиток в Україні нафтової, нафтопереробної і газової промисловості. Початок будівництва трубопровідного транспорту припадає на 20-ті роки ХХ ст., коли в Прикарпатті було побудовано перший в Україні газопровід Дашава — Стрий — Дрогобич (1924).

Трубопровідний транспорт є найекономічнішим засобом транспортування рідкого палива, пального і технологічного газу, різних хімічних продуктів. Це відносно новий вид транспорту. В Україні він виник у 20-ті роки в Прикарпатті, де вперше було побудовано газопровід Дашава — Стрий — Дрогобич (1924 р.).

В Україні діють нафтопроводи Долина (Івано-Франківська обл.) — Дрогобич (Львівська обл.), Битків — Надвірна (Івано-Франківська обл.), Качанівка — Охтирка (Сумська обл.), Тнідинці — Прилуки (Чернігівська обл.) — Кременчук (Полтавська обл.) — Херсон, Кременчук — Черкаси, Самара — Лисичанськ — Кременчук — Херсон, який через Снігурівку підведено до Одеси. Через нього надходить в Україну сибірська нафта. Через територію західних областей (Волинської, Львівської, Закарпатської) В 1963 р. прокладено європейський нафтопровід "Дружба". У 1975 р. став до ладу нафтопродуктопровід Кременчук — Лубни — Київ.

Нафтопровідним транспортом нині поставляється 93,6 % усієї нафти, яку споживає Україна. Нафтопровідний транспорт України має 12 основних нафтопроводів 2,6 тис. км завдовжки. Діаметр труб — 720 мм. Система нафтопроводів забезпечувала доставку нафти в основному з Росії. Однак у зв'язку з різким зменшенням видобутку нафти в Росії виникла потреба в закупівлі на світовому ринку.

Проробляється кілька варіантів транспортування нафти. Найоптимальніший — у порти Одеса та Південний танкерним флотом з країн Близького Сходу й південного Середземномор'я, перевалка її в Одесі й перекачування нафтопроводами на нафтопереробні заводи Херсона, Кременчука й Лисичанська. Частково нафта перероблятиметься на Одеському нафтопереробному заводі, що потребує його реконструкції. Ця схема забезпечує економічну незалежність України завдяки можливості закупівлі нафти у кількох держав і транспортування її безпосереднім в Україну без транзиту через інші країни.

Мережа Нафтопроводів здатна забезпечити зворотне постачання нафти з Одеси. Однак потрібне будівництво другої нитки нафтопроводу, посилення ряду нафтопроводів для пропускання великого обсягу нафти: Одеса -Снігурівка (від 19 до 45 млн т); Снігурівка — Кременчук (від 26 до 37 млн т), а також переобладнання насосних станцій для реверсу нафти.

Одночасно виникає потреба в створенні державного запасу нафти близько 15 млн т. В Україні є геологічні формації, сприятливі для створення підземних сховищ такого обсягу (Дніпропетровське-Донецька западина, Український кристалічний щит).

У перспективі важливе значення для забезпечення України нафтою матимуть поставки з країн Близького і Середнього Сходу. Поставлятиметься вона танкерами до Одеського порту, де через нафтотермінал потраплятиме на Одеський нафтопереробний завод і через систему нафтопроводів — на Херсонський, Кременчуцький і Лисичанський нафтопереробні заводи. Будівництво нафтопроводу з Одеси до нафтопроводу «Дружба» сприяло б поставкам нафти з цих регіонів і Азербайджану в країни Центральної та Західної Європи з наданням Україною транспортних послуг.

Для ефективнішого функціонування галузі потрібно буде модернізувати нафтопроводи ВІД Одеси до Херсона і Кременчука, що дасть змогу збільшити обсяги транспортування, забезпечити реверс нафти.

Газопровідний транспорт. Найбільші газопроводи Шебелинка — Харків, Шебелинка — Брянськ, Шебелинка — Дніпропетровськ — Кривий Ріг — Одеса — Кишинів, Шебелинка — Диканька — західні райони України. З Прикарпаття йдуть газопроводи на Чехію, Словаччину і Польщу. Через крайню східну частину України проходять траси газопроводів Північ ний Кавказ — Москва, північно-кавказький газ споживають також у Донбасі.

В Україні створено мережу продуктопроводів: сіміакопровід Тольятті — Горлівка — Одеса, етиленопровід о. Чепіль (Угорщина) — Калуш.

Газопровідний транспорт України раніше забезпечував доставку газу з Росії (79 %), Туркменистану (5 %) і 16 % за рахунок його видобутку в Україні. Тепер мережею газопостачання охоплено 45 % міських і 8 % сільських населених пунктів України,) чого явно недостатньо.

Загальноприйнятими в європейських країнах є обмеження імпорту енергоносіїв з однієї країни 30—40 % загальної потреби. В цих умовах слід розглянути поряд зі традиційними джерелами Достачання газу в Україну і альтернативні, зокрема закупівлю Іранського газу, постачати який можна кількома) шляхами). Перший — спорудити транзитний газопровід з Ірану) через Кавказ в Україну. Варіант дорогий, крім того, вів не дає гарантії надійності постачання у зв'язку із складною політичною ситуацією у Закавказзі. Другий — використання іранського газу, закупленого Україною споживачами Закавказзя з компенсацією поставками російського газу в

Україну у відповідних обсягах замість поставок їх на Кавказ. При цьому значно скорочується транспортна робота, а нове будівництво обмежується спорудженням газопроводів в Україні й Азербайджані. Третій — поставка іранського газу транзитом газопроводом через Туреччину на експорті у країни Балканського півострова, Південно-Східної і Східної Європи, Нині у ці країни через Україну з Росії транспортується 22 млрд м³ природного газу. У випадку заміщення його можна було б залишати в Україні. Крім того, газотранспортні системи на території Болгарії та Румунії, що вивільняються при цьому, дають змогу подавати реверсом у район Ізмаїлу на Південь України додатково 16— 22 млрд м³ газу, що з урахуванням газу, що залишається, забезпечить сумарні поставки газу в Україну обсягом до 44 млрд м³ на рік. При цьому довжина траси нового газопроводу на території Ірану та Туреччини порівняно з першим варіантом скорочується в 1,5 раза. Реалізація проекту поставки іранського газу в Україну обсягом 25 млрд м³ через країни, СНД потребуватиме 3,4 тис. км труб діаметром 1400 мм.

Основним завданням діючої системи газопроводів, довжина яких становить 33 тис. км, залишається підтримувати їх у працездатному стані. Передбачається завершити спорудження газопроводів Тула — Шостка — Київ, Торжок — Долина, Мар'янівка — Херсон — Крим, Джанкой — Феодосія — Керч, Глібовського підземного сховища газу — Сімферополь — Севастополь. Необхідно і надалі подавати газ для забезпечення потреб малих міст і сільських населених пунктів. Враховуючи, що металургійні заводи України забезпечували трубами весь колишній СРСР, їх потужностей має вистачити для забезпечення власної нафтової і газової промисловості.

Об'єкти транспортної мережі, що мають загальнонаціональне значення, слід інвестувати з державного бюджету, а також залучати іноземних інвесторів, кошти клієнтури, акціонерних товариств.

Мережею газопостачання охоплено приблизно 50% міських поселень і лише 8% сільських, що дуже мало порівняно з європейськими країнами. У перспективі Україна повинна розширити кількість країн-постачальниць газу. Значна роль у цьому належатиме Ірану, який має величезні поклади газу і заінтересований у торгівлі з Україною. З метою вирішення цієї проблеми можливе будівництво газопроводів в Україну через Закавказзя і Північний Кавказ. Є й інший варіант поставок газу з цих регіонів — морським транспортом у зрідженому (скрапленому) вигляді.

Перехід національної економічної системи до ринку передбачає реформи у транспортній інфраструктурі, структурні зміни у сферах виробництва і послуг загалом. Проблеми розвитку транспортного комплексу пов'язані з реформуванням інших галузей, оскільки обсяги продукції промисловості, сільського Господарства, будівництва і торгівлі визначають завантаженість транспортної системи.

Актуальною проблемою) транспортного комплексу є поліпшення стану його виробничої бази. Потрібне оновлення рухомого складу на основі розвитку вітчизняного транспортного машинобудування. Для створення системи інтермодульних перевезень передбачається виробництво спеціалізованих технічних засобів — контейнерів, змінних кузовів, платформ для перевезення автопоїздів.

У перспективі має відбутися поступовий перехід на нові принципи організації та управління транспортним процесом на основі новітніх інформаційних технологій та сучасного маркетингу, запровадження автоматизованих центрів управління доставкою вантажів. Формування і розвиток національної транспортної системи України потребує ефективного державного регулювання діяльності транспортних підприємств за такими напрямками:

- ◆ створення ринку транспортних послуг;
- ◆ забезпечення технологічної та екологічної безпеки транспорту;

◆ активізація міжнародної діяльності транспортних підприємств.

Процес реформування транспортного комплексу України передбачає посилення ролі держави у використанні вантажної бази вітчизняного морського флоту країни як галузі транспортного комплексу з певним валютним ресурсом. Важливим для активізації діяльності транспортних підприємств України є створення власної інформаційної бази щодо кон'юнктури світового фрахтового ринку.

Повітряний транспорт — наймолодший і найшвидкісніший, але поки що дорогий. Поряд з перевезенням вантажів, пошти і пасажирів він використовується для санітарних перевезень, а також для аерофотозйомок, хімічної обробки посівів та боротьби з лісовими пожежами.

Найбільші авіапорти — Бориспіль (Київ), Харків, Донецьк, Дніпропетровськ, Одеса, Вінниця, Львів, Луганськ, Запоріжжя, Сімферополь, Чернівці, Херсон, Миколаїв, Івано-Франківськ. У післявоєнні роки збудовано нові аеровокзали у Харкові, Києві (Борисполі), Львові, Сімферополі, Дніпропетровську, Донецьку, Миколаєві, Одесі, Вінниці, Івано-Франківську, Полтаві, Чернігові, Кіровограді, Тернополі. Повітряний транспорт України об'єднаний у "Авіалінії України", до яких належить 27 авіазагонів, 105 аеродромів, а також підприємства для ремонту авіатехніки.

Повітряний транспорт в основному перевозить пасажирів. Із здобуттям Україною незалежності зросла роль міжнародних перевезень. Відкриваються повітряні лінії до США, Канади, Ізраїлю, Німеччини, Польщі, Австрії та інших країн. Обмежені обсяги паливно-мастильних матеріалів, зменшення польотів на короткі відстані, сучасна тарифна політика, а також розвиток мережі наземних видів транспорту зробили ряд місцевих аеропортів неперспективними, що призвело до закриття їх. Найперспективнішими аеропортами є Бориспіль, Жуляни, Луганськ, Донецьк, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Львів, Одеса, Івано-Франківськ, Сімферополь, Харків, з місцевих аеропортів — Вінниця, Кіровоград, Полтава, Ужгород, Херсон та Керч. Технічно поновити повітряний флот передбачається за рахунок літаків Ту-204, Ту-154 М, В, ЯК-42, Іл-114.

Подальший розвиток усіх видів транспорту України передбачає збільшення загального обсягу перевезення вантажів, пропускної і провізної спроможності залізничних магістралей, будівництво та реконструкцію автомобільних шляхів, під'їзних шляхів з твердим покриттям до сільських населених пунктів, внутрішньогосподарських шляхів з твердим покриттям, спорудження нових та реконструкцію ряду старих залізничних вузлів, станцій, морських та річкових портів, аеропортів, вантажних і пасажирських автопарків, станцій технічного обслуговування, поповнення рухомого складу транспортної системи великовантажними та швидкохідними комфортабельними суднами, літаками та автомобілями, розвиток усіх видів транспорту.



1.7. ВПЛИВ ТРАНСПОРТНОГО ФАКТОРА НА РОЗВИТОК СВІТОВОГО РИНКУ ТОВАРІВ

В умовах зовнішньоекономічної діяльності транспортний фактор як кількісно визначений елемент у вартості продукції грає важливу, а в ряді випадків вирішальну роль при обґрунтуванні доцільності тієї чи іншої зовнішньоторговельної операції. При цьому транспорт і зовнішньоекономічна діяльність знаходяться в тісному взаємозв'язку і взаємній обумовленості, роблячи великий вплив один на одного. Так, підвищення продуктивності транспортних систем приводить до скорочення питомих транспортних витрат, сприяючи розвитку зовнішніх економічних відносин,

утягуючи в сферу міжнародних економічних відносин усі нові і більш віддалені і складні ринки товарів. Разом з тим збільшення масштабів зовнішньої торгівлі і концентрація вантажопотоків на окремих напрямках дозволяють використовувати сучасні транспортні технології, скорочуючи тим самим транспортні витрати на одиницю перевезеної продукції.

Величина провізної плати впливає на встановлення ціни товару, роблячи можливим чи неможливою з економічної точки зору здійснення зовнішньоторговельної операції.

Частка транспортних витрат у ціні товару в середньому досягає 10-12%, а по окремих товарах коливається від 2-5% (електроніка), до 30-40% (будівельні матеріали). У ряді випадків навіть під час перевезення готової продукції, наприклад, великогабової великогабаритної техніки, у залежності від далекості ринків транспортні витрати зростають до 100% вартості устаткування, а іноді і перевищують її.

Залежність ціни товару від ціни його перевезення

Транспортний фактор впливає на ціну товару, виявляючись у виді транспортної складовий, залежної від ціни на транспортну послугу перевезення (тарифів, страхової премії, різного виду зборів, комісійні і ін.).

У міжнародній торгівлі транспортна складова в ціні товару залежить від кон'юнктури міжнародних товарних і транспортних ринків, ринків посередницьких послуг і виступає як міжнародна договірна (між продавцем і покупцем) частина ціни товару, призначена для покриття транспортних витрат при виконанні угоди, що залежить від умов постачання товару, від найближчих для покупця базисних ринків для аналогічної продукції.

Вплив транспорту на ціни товарів позначається в зміні вартості товару після його доставки. При цьому покупець у залежності від базисних умов контракту може оплачувати витрати за перевезення як у виді "транспортної складовий", якщо товар куплений на умовах його доставки продавцем, так і перевізнику, якщо доставку повинний здійснити сам покупець. У першому випадку покупця не цікавить величина транспортних витрат, оплачуваних продавцем перевізнику, але йому небайдужий рівень "транспортної складовий". В другому випадку покупець змушений враховувати витрати за перевезення самим безпосереднім образом, оскільки саме йому має бути укладати договір з перевізником.

Величина транспортних витрат впливає на рішення про закупівлю товару на тім чи іншому ринку як у випадку рівності цін основного і неосновного ринків, так і у випадку їх нерівності. Більш того, покупець може віддати перевагу відносно високій ціні на ринку 1, якщо рівень транспортних витрат під час перевезення товару з цього ринку буде настільки нижче в порівнянні з витратами по постачанню з ринку 2, що сумарні витрати покупця в першому випадку виявляться нижче.

Додатковий прибуток, що витягається країнами, що знаходяться в сприятливому географічному положенні стосовно імпортерів і мають зручні транспортні комунікації, може бути, названа своєрідною формою ренти по місцеві розташування. Неоднакове місце розташування є джерелом додаткового збагачення країн, що знаходяться поблизу від центрів міжнародної торгівлі, за рахунок країн, розташованих на більш віддаленій відстані. Вплив транспортного фактора складається не тільки в тім, що ціни можуть складатися по-різному в залежності від географічного положення країни-покупця, країни продавця і країн-конкурентів, але й у тім, що доставка товару з деяких ринків у райони споживання може бути здійснена по декількох варіантах перевезення, тобто різними маршрутами і різними видами транспорту.

Вплив цін перевезення позначається й у тім, що при продажі товару за ціною, що включає витрати по доставці, продавець несе ризик утрат, зв'язаних з ростом провізної плати. У зв'язку з наявністю такого ризику в контрактах може бути передбачено, що при підвищенні фрахтових ставок понад очікуваний розмір ціна по-

винна бути змінена, а у випадку незгоди покупця компенсувати різницю у фрахті продавець у праві розірвати договір.

Факторами, що визначають на якій ціні (з чи доставкою без її) і в яких пропозиціях відіб'ється зменшення фрахтової ставки, варто вважати ступінь монополізації ринку, еластичність попиту на товар і його пропозицію за ціною, частку даної країни у світовому експорті відповідного товару, наявність замінників товару. Іншими словами, за інших рівних умов, чим більше названа частка і чим уже коло замінників, тим більше імовірність існування причинно-наслідкового зв'язку між зниженням ціни перевезення з портів країни-експортера і зменшенням ціни товару з доставкою на іноземний ринок і тим менший ступінь впливу падіння фрахту на ціну.

Формування транспортної складової в ціні зовнішньоторговельного товару

Досліджуючи вплив транспортного фактора на ціни товарів, варто проводити чітке розмежування між "транспортної складовий", включеної в ціну товару з доставкою, і транспортними витратами, оплачуваними фрахтувальниками перевезень.

Транспортна складова — це договірна питома величина витрат, обумовлена продавцем і покупцем при висновку контракту купівлі-продажу товару і, що включається в ціну товару, призначена для покриття витрат продавця товару при організації доставки вантажу покупцю відповідно до базисних умов контракту купівлі-продажу.

Транспортні витрати — це сума усіх витрат, зв'язаних із транспортуванням вантажу. Ці витрати в залежності від домовленості несуть або продавець, або покупець, а частіше і той, і іншої відповідно до базисних умов постачання.

Зовсім очевидно, що дані величини не є тотожними і тільки на рівні окремих зовнішньоторговельних операцій можливо їхній зразковий збіг. У теоретичному плані величина "транспортної складовий" повинна відповідати частини транспортних витрат, покладених базисними умовами контракту купівлі-продажу на продавця.

Таким чином, розрахувавши попередньо передбачувані транспортні витрати, що повинний буде нести продавець, можна прийняти їх за орієнтовану величину транспортної складової в ціні товару.

До транспортних витрат відносять усі витрати, зв'язані з перевезенням товару. Це:

- ◆ підготовка товару до транспортування на складі відправника (упакування, збереження, виготовлення транспортної документації і т.д.);
- ◆ навантаження товару на транспортні засоби першого перевізника;
- ◆ транспортування вантажу зі складу відправника в пункт передачі товару другому перевізнику;
- ◆ транспортно-експедиторське обслуговування на першому етапі перевезення;
- ◆ оренда транспортного устаткування на першому етапі перевезень (контейнери, засоби пакетування і т.д.);
- ◆ вивантаження товару в пункті перевалки;
- ◆ збереження товару в пункті перевалки;
- ◆ навантаження товару на транспортні засоби другого перевізника;
- ◆ оплата митних податків і зборів;
- ◆ страхування вантажу на випадок його чи псування втрати;
- ◆ транспортно-експедиторське обслуговування й інші види послуг, включаючи необхідні сепараційні й інші матеріали;
- ◆ транспортування вантажу другим перевізником;
- ◆ оренда транспортного устаткування на другому етапі перевезення;
- ◆ вивантаження товару з транспортного засобу другого перевізника;
- ◆ при необхідності використання транспортних засобів третього перевізника з аналогічними витратами.

Орієнтована величина транспортної складової в ціні товару і транспортні витрати, її формуючі, будуть залежати від умов постачання товару. Наприклад:

a) при постачанні товарів на умові EXW (постачання з заводу) мінімальні транспортні витрати будуть у продавця, а максимальні — у покупця товару. У цих умовах у ціну товару включається транспортна складова, що складається з витрат на підготовку товару до перевезення, тобто його упакування, доставка у визначене місце, підготовка необхідної транспортної документації, комісія з транспортно-експедиторському обслуговування;

b) при постачанні товару на базисній умові FCA (вільний перевізник) до вказаних витрат додаються витрати по доставці вантажу в поймаєний пункт, де товар буде переданий перевізнику;

c) при постачанні товару за умовою FOB (вільно на борт), крім вище перерахованих витрат, у транспортну складову можуть входити витрати на вивантаження, збереження товару в порту, транспортно-експедиторське обслуговування, оплата митних зборів, частина витрат на навантаження судна, якщо в контракті не обговорені повні витрати на навантаження товару і його укладання в трюми;

d) при постачанні на умові CIF (вартість, страхівка і фрахт) передбачає включення витрат на фрахтування судна і страхування товару.

Розходження між розмірами "транспортної складовий" і "транспортними витратами" — одна з причин спроб продавця товару дістати додатковий прибуток за рахунок організації доставки товару покупцю. Так, продавець, знаючи, що він може зафрахтувати судно по більш низькій ставці фрахту в порівнянні з міжнародним загальноприйнятим тарифом, буде брати контракт на умовах CIF. У результаті продавець дістане додатковий прибуток за рахунок різниці між "транспортної складовий", що буде розраховуватися за світовими цінами на фрахтовому ринку, і "транспортними витратами" — реальними витратами продавця за перевезення вантажу.

Методи обліку транспортних витрат у ціні товару

Розглянутий вище метод формування зовнішньоторговельної ціни товару з обліком "транспортної складовий". Цей традиційний метод не можна застосовувати не тільки для внутрішньої торгівлі, але й усі в більшій мері в регіональному господарстві, коли інтеграційні процеси охопили практично всі континенти світу. Він не відповідає сучасним тенденціям злиття підприємницьких сфер діяльності (та сама фірма робить, перевозить і продає).

Тому розроблені сучасні методи обліку транспортних витрат у ціні товару у внутрішній торгівлі й у міжнародній:

a) у країнах ЕС постачання товарів в основному здійснюються за цінами франко-станції відправлення, при яких провізні платежі відшкодовує безпосередньо покупець. Вважається, що такі ціни перешкоджають активної конкуренції окремих виробників з місцевими. Инкотермс-2000 рекомендує застосовувати при перевезеннях, включаючи змішані чи комбіновані перевезення, у контрактах купівлі-продажу базисні умови FCA, що передбачають оплату перевезення товару за рахунок покупця;

b) більш обмежене в західноєвропейських країнах мають застосування єдині ціни, що включають усереднену вартість доставки товару. Ці ціни використовуються головним чином для легкої негромістської продукції. Іноді їх називають поштовими тарифами. Вони дозволяють підприємцям успішно конкурувати на далеких ринках;

c) широке поширення одержали так називані зональні ціни — єдині з включенням транспортних витрат по географічних зонах. Ці ціни спрямовані на стабілізацію ринку усередині регіону" (зони) чи району, і, що дуже важливо, на спрощення розрахунку транспортних витрат, коли одне виробництво обслуговує безліч споживачів;

d) для дорогої продукції транспортні витрати поглинаються в її кінцевій ціні. Диференційовані транспортні витрати не включаються в кінцеву ціну, пропонується зовні "безкоштовна доставка" для покупця. Цей метод допомагає виробникам за допомогою "фіксованих цін" розширити географічні границі торгівлі й у той же час забезпечити повне покриття транспортних витрат за рахунок отриманих прибутків;

e) широке застосування у внутрішній і в зовнішній торгівлі одержав метод відображення транспортних витрат у ціні товару шляхом застосування ціни базисних пунктів (чи, як називають у США, ціни основних крапок). При цьому транспортні витрати розраховуються не від "воріт" виробника продукції, а від визначених пунктів, розглянутих усіма конкуруючими виробниками даної продукції в галузі, як основні крапки відліку транспортних витрат. Цей метод загальноприйнятий для однорідних промислових товарів (сталь, цемент, вугілля, скло і т.п.).

У ЕС ціни базових пунктів діють для обмеженої категорії вантажів (наприклад, цементу). По оцінці європейських фахівців, такі ціни посилюють ціноутворення і є дискримінаційними для близько розташованих споживачів, змушених оплачувати витрати "примарного" характеру.

В США знаходять застосування всі розглянуті способи відображення транспортних витрат у цінах на продукцію. Найбільше поширення одержали ціни базисних пунктів, при яких вся однорідна, вироблена в даному районі продукція розглядається як виготовлена в одному базисному пункті. Ціна, установлена для цього пункту, обов'язкова для усіх виробників незалежно від місця розташування і фактичних витрат виробництва. До цієї фіксованої, ціні додаються транспортні витрати від базисного пункту (основної крапки) до споживача продукції.

При наявності декількох регіональних зон збуту кількість базисних пунктів може відповідати їх числу. У більшості випадків регіон одного базисного пункту замикається територією штату. Якщо європейські підприємці вбачають у цінах базисних пунктів дискримінаційні елементи у відношенні витрат на транспортування, то американські бізнесмени, навпаки, вважають, що такі ціни стимулюють максимальне скорочення їхньої, відбивають інтереси підприємців і сприяють процесу укрупнення і злиття підприємств.

Транспортна політика США спрямована на ощадливу витрату перевізної роботи. У цьому ж напрямку діє і характерний зараз для американської економіки процес злиття власності на транспортних і промислових підприємствах. У багатьох галузях промисловості відбувається формування єдиного промислово-транспортного комплексу. Ще порівняно недавно процес транспортування брав на себе магістральний транспорт і незалежне транспортне підприємство. Усі частіше транспортне виробництво змінює власника, переходячи під юрисдикцію промислового підприємця. Промислові і транспортні підприємства погоджуються в один комплекс. Доставка продукції стає частиною єдиного технологічного процесу "транспорт — виробництво — транспорт". Цей процес починається з підвозу сировини і закінчується доставкою готової продукції споживачу. Транспортні витрати включаються в загальні витрати виробництва як внутрішньо-заводські й окремо в ціні на продукцію не фіксуються. Таким чином, продукція транспорту на транспортний ринок надходить не самостійно, оскільки вартість її прирівнюється до вартості промислової продукції в числі інших витрат виробництва. Звідси впливає, що сфера вільного транспортного ринку звужується. Оцінка витрат на транспортування здійснюється в даному випадку не по тарифах, а здобуває монопольний характер, оскільки цілком знаходиться в руках нових власників — транспортно-промислових підприємств. У США, за деякими оцінками, зі сфери ринкового звертання як самостійний вид послуг виключений до 40% перевізної роботи залізниць.

У цих умовах питання про відображення транспортних витрат у цінах на продукцію здобуває інший зміст. При відсутності купівлі-продажу перевезеного ванта-

жу, а також фіксованої і ринкової ціни на перевезення проблема зводиться власне кажучи до виявлення покупцем реальних витрат на транспортування власником транспортних засобів і суб'єктивних дій останнього по формуванню ціни на свою продукцію. У результаті злиття транспортних підприємств із промисловими транспортна складова стає ще більш діючим фактором ціноутворення на товарних ринках.



1.8. Роль і місце України в реалізації транспортної політики Європейського Союзу

Історія України упродовж століть значною мірою залежала від ділової активності на трансконтинентальних торгових маршрутах, що перетинають її територію. Коли ці шляхи "працювали", країна була у силі, динамічно розвивалася, випереджаючи у своєму розвитку багато держав Європи. При згасанні активності на торгових маршрутах Україна, незважаючи на своє винятково вигідне географічне становище, досить швидко перетворювалася на пересічну європейську околицю, а то й зовсім на багато століть зникала з історичної сцени.

У перші роки формування нової незалежної Української держави цей історичний досвід було майже проігноровано. За оцінками англійського інституту Rendall, Україна має найвищий у Європі транспортний транзитний рейтинг 3,11 бала. У сусідній Польщі цей показник становить лише 2,72 бала. Транзитний рейтинг території тієї або іншої країни враховує розвиненість розміщених у ній транспортних систем і мереж, а також рівень і стан їх інфраструктури. Досить велике значення цього показника має ряд країн Центральної та Східної Європи: Угорщина, Румунія, Білорусь, Росія.

Україна прийняла на себе зобов'язання надати частину своєї транспортної мережі для формування 3-го, 5-го і 9-го критських МТК із деякими відгалуженнями по своїй території. Згідно з цим зобов'язанням українська сторона:

- ініціює створення нових МТК - між Балтійським і Чорним морями (Гданськ - Варшава - Ковель - Одеса) та навколо Чорного моря (через країни Чорноморського економічного співробітництва);
- пропонує включити до Євро-Азіатського транспортного коридору (проект TRASECA) паромні переправи: Одеса - Поті та Баку - Туркмен-баши (на Каспійському морі).

Серед основних організаційних заходів, передбачених зобов'язаннями – створення ВАТ "Транспортні коридори України" із змішаною формою власності, основна мета якого – прискорення організації проектних і будівельно-монтажних робіт, пов'язаних із будівництвом та модернізацією національної транспортної мережі, що входить до МТК.

У першочерговому порядку передбачалась також розробка проектів Концепції і Державної програми створення і подальшого функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів. Така Концепція відповідно до Плану першочергових заходів щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні була створена відповідними міністерствами і відомствами. Її розробники виходили з того, що Україна займає зручне (вигідне) для створення МТК геополітичне і гео економічне становище, має розвинуту промисловість, здатну виготовляти й обслуговувати сучасні транспортні засоби, дорожньо-будівельну техніку, а також кваліфіковані кадри та потужний потенціал наукових, проектних і навчальних закладів.

Актуальність розробки і затвердження Концепції обумовлена доцільністю інтеграції транспортної мережі України в систему МТК з метою: залучення додаткових обсягів транзитних перевезень і валютних надходжень; скорочення транспортних витрат; наближення до міжнародних стандартів перевезення пасажирів і вантажів, енергетичних і екологічних показників роботи транспорту; збільшення частки українського експортного потенціалу на міжнародному ринку транспортних послуг шляхом значного підвищення конкурентоздатності вітчизняних перевізників, підтримки оперативної готовності національної транспортної системи до використання її в інтересах підвищення обороноздатності країни.

У Концепції за основу взято прийняті у Європейському Союзі принципи міжнародної транспортної політики. Вони включають: політичні та комерційні аспекти, соціальний прогрес, тарифну політику, організацію перевезень, розвиток інфраструктури і сервісу, перетинання державних кордонів, технічні й технологічні проблеми, лібералізацію і гармонізацію транспортного ринку, екологічні вимоги та безпеку.

У Концепції обґрунтовані географічні напрямки та конкретний перелік транспортних коридорів, їх інфраструктура, варіант розвитку транспортної мережі України, що максимально відповідає вимогам до МТК. У ній також подано прогнозну оцінку обсягів перевезень по кожному транспортному коридору, визначено етапність і пріоритетність створення національної мережі.

Перехід на згадані принципи має здійснюватися послідовно, поетапно, з урахуванням прийняття в Україні відповідної законодавчої та правової бази.

Створення транспортних коридорів і входження їх у міжнародну транспортну систему є Загальнодержавним пріоритетом у розвитку транспортно-дорожнього комплексу. Відповідно до Концепції, єдині підходи у здійсненні державної політики щодо реалізації цього пріоритетного напрямку розробляє Державна комісія з питань транспортних коридорів на чолі з першим віце-прем'єр міністром України.

Концептуальну основу функціонування транспортно-дорожнього комплексу становлять ринкові відносини, найважливішими елементами яких є роздержавлення, демонополізація, цивілізована конкуренція, правова рівність структур усіх форм власності та розширення сфери застосування приватного капіталу.

У Концепції визначено наступні загальні пріоритетні напрями розвитку транспортно-дорожнього комплексу на період до 2015 р.:

- ◆ *розвиток міждержавних транспортних зв'язків;*
- ◆ *інтеграція транспорту України у міжнародну транспортну систему на основі створення відповідної національної нормативної бази, узгодженої з міжнародними документами в даній галузі; впровадження нової техніки і сучасної технології організації перевезень;*
- ◆ *формування ринкового конкурентного середовища в галузі шляхом сприяння створенню підприємств різних форм власності із залученням вітчизняних та зарубіжних інвесторів;*
- ◆ *впровадження у транспортно-дорожню галузь міжнародних рекомендацій та стандартів щодо розвитку взаємовигідного співробітництва з національними і міжнародними організаціями;*
- ◆ *забезпечення безпеки в транспортно-дорожньому комплексі; впровадження ресурсозберігаючих та енергозберігаючих технологій, зменшення питомих паливно-енергетичних витрат, комплексне вирішення проблеми охорони навколишнього середовища;*
- ◆ *створення інформаційних автоматизованих систем управління; розвиток комунікацій у напрямках Європа – Україна – Азія; Північ – Україна – Південь, а та-*

кож інших нових національних транспортних комунікацій; розширення та удосконалення експортних транспортних послуг;

- ◆ *розвиток туристичних послуг* із забезпеченням сервісу на рівні розвинутих європейських країн.

Пріоритетними напрямками у підгалузях транспортно-дорожнього комплексу за видами транспорту є:

по автомобільному транспорту:

- ◆ розвиток міжміських автобусних перевезень; щорічне збільшення обсягів міждержавних перевезень і транзитних перевезень вантажів;

- ◆ щорічне збільшення надходжень коштів до державного та місцевих бюджетів за рахунок зростання обсягів міждержавних транспортних послуг і транзиту;

по залізничному транспорту:

- ◆ реконструкція і модернізація інфраструктури найважливіших магістралей;

- ◆ оновлення рухомого складу;

- ◆ входження національної інфраструктури залізниць у систему міжнародних транспортних коридорів;

по морському транспорту:

- ◆ оновлення і поповнення флоту; створення вільних економічних зон різних типів у морських портах;

- ◆ розвиток круїзного плавання;

- ◆ розвиток експортних послуг флоту та збільшення обсягів переробки транзитних вантажів у портах;

- ◆ нарощування перевезень експортно-імпортних і транзитних вантажів; створення державної системи безпеки судноплавства;

- ◆ удосконалення системи управління і зв'язку;

по річковому транспорту:

- ◆ збільшення обсягу перевезень експортно-імпортних вантажів;

- ◆ збільшення перевезень на туристичних суднах, особливо іноземних туристів;

- ◆ удосконалення системи внутрішніх водних шляхів України;

- ◆ розвиток нормативно-правової бази річкового транспорту для забезпечення інтеграції внутрішніх водних шляхів України в Загальноєвропейську мережу транспортних коридорів;

по автомобільних шляхах:

- ◆ приведення технічного рівня національної мережі автомобільних шляхів у відповідність із міжнародними стандартами та вимогами безпеки;

- ◆ поліпшення транспортно-експлуатаційного стану існуючих шляхів, підвищення рівня їхньої облаштованості й економічності перевезень, приведення їх у відповідність із сучасними вимогами;

- ◆ розширення обсягів будівництва автомобільних шляхів, насамперед у напрямках міжнародних транспортних коридорів;

- ◆ доведення стану штучних споруджень на шляхах до сучасних нормативних вимог;

- ◆ забезпечення високої якості будівельних робіт, ремонту й утримання автомобільних шляхів.

Концепцією передбачаються два варіанти будівництва транспортних коридорів на території України:

- ◆ реконструкція і модернізація існуючої мережі;

- ◆ побудова нової транспортної мережі з повним комплексом інфраструктури відповідно до міжнародних стандартів.

Реконструкція і модернізація існуючої мережі здійснюватиметься переважно на конкурсних засадах із залученням коштів державного бюджету (насамперед із надходжень на дорожні роботи), а також з інших джерел фінансування. Приватний капітал у даному випадку залучається для розвитку окремих об'єктів транспортних коридорів, допоміжної діяльності, сервісу тощо.

Для забезпечення функціонування транспортних коридорів, а саме для переробки контейнерних, контрейлерних та інших вантажів створюються транспортно-складські комплекси (ТСК), що мають наступну класифікацію:

сухопутні прикордонні – Ковель, Франкотранс - Рава-Руська (Жовква) - Мостиська + Чоп, Харків, Луганськ, Донецьк, Чернігів;

сухопутні по території України – Київ, Житомир, Вінниця, Полтава, Суми, Дніпропетровськ, Кіровоград, Черкаси, Сімферополь, Мелітополь, Одеса, Хмельницький, Тернопіль, Рівне, Львів, Івано-Франківськ;

водні – Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ, Одеса, Південний, Миколаїв, Октябрськ, Херсон, Скадовськ, Євпаторія, Севастополь, Ялта, Феодосія, Керч, Бердянськ, Маріуполь, Запоріжжя, Дніпропетровськ, Київ.

Особливості транспортної системи України

Транспортна система України є розвинутим сучасним промислово-господарським комплексом і включає усі види транспорту - автомобільний, залізничний, повітряний, морський, річковий, трубопровідний і шляхи сполучення загального користування. Вона має розгалужену інфраструктуру для надання всієї сукупності транспортних послуг. До найважливіших якісних характеристик цієї системи належать: цілісність вантажів і безпека пасажирів; регулярність і надійність транспортних зв'язків; швидкість; вартість перевезень.

Порівняно з іншими галузями економіки, транспорт має розподілену лінійно-вузлову структуру розміщення основних фондів. Саме транспорту властива мережна структура, що характеризується наявністю двох елементів транспортної мережі – *транспортних вузлів і транспортних магістралей*.

Транспортні вузли поділяються на спеціалізовані (з одним видом транспорту) й інтегровані (з кількома видами транспорту).

Серед транспортних магістралей розрізняють водні і наземні. Останні, у свою чергу, поділяються на автомобільні шляхи і залізничні колії сполучення.

Система морських портів становить другий за важливістю після флоту елемент морського транспортного комплексу України. Вона складається з 19 виробничих одиниць, що розміщені по морському узбережжю країни, у гирлах річок Дунай, Дніпро, Південний Буг, у Каринітській затоці, на узбережжі Криму, на півдні й у північній частині Азовського моря.

За своїм географічним розташуванням та роллю в транспортному обслуговуванні економіки та зовнішньоекономічних зв'язках України її морські порти поділяються на чотири основні групи:

Дунайські порти: Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ;

Причорноморські порти: Белгород-Дністровський, Іллічівськ, Одеса, Південний, Октябрськ, Миколаїв, Херсон, Скадовськ;

Кримські порти: Євпаторія, Севастополь, Ялта, Феодосія;

Азовські порти: Керч, Бердянськ, Маріуполь.

Основні транспортно-виробничі характеристики українських морських портів такі:

- площа території – 1461 га;
- кількість причалів – 189 одиниць;
- протяжність причалів – 29971 р. м;
- площа критих складів – 2203 тис. кв. м;

• проектна пропускна спроможність портів – 119,73 млн тонн вантажу на рік; у тому числі по Дунайському регіону – 26,95 млн тонн, Чорноморському регіону (Причорномор'я та Крим) – 74,09 млн тонн, Азовському регіону – 18,69 млн тонн.

Крім цього, Україна має 12 річкових портів із загальною протяжністю причалів 17457 р. м, з яких на механізовані вантажні та вантажопасажирські причали припадає 11384 р. м.

Судноплавство здійснюється по річках Дунай, Дніпро, Десна, Дністер, Південний Буг, Ворскла, Горинь. Їх глибина сягає 0,7-4,5 м. Експлуатаційна довжина внутрішніх судноплавних шляхів становить 3,2 тис. км, у тому числі по р. Дніпро – 1000 км.

Інфраструктура залізничного транспорту України найбільш багатогалузева і становить понад 45 відсотків усіх основних фондів транспортної галузі.

У складі Державної адміністрації залізничного транспорту – 6 залізниць, 1761 станція, більш як 430 депо, 68 вантажних вагонних депо, 235 пунктів технічного обслуговування.

Рух на залізницях України забезпечується двома видами тяги – електричною і тепловозною. Експлуатаційна довжина першої з них – 8595 км, у тому числі на змінному струмі – 3819 км.

Сортувальна робота виконується на 54 опорних станціях та цілому ряді менших станцій за єдиним планом формування потягів.

Шляхи і шляхове господарство це: 63731 км стрілок, 13878 км безстикувальних шляхів, 55196 тис. одиниць шпал. Середня вага рейки на головних шляхах – 61,4 кг/п.м., середня вантажонапруженість-брутто 27,2 млн ткм/км на рік, частка термоукріплених рейок – 46,1 відсотка.

Вагонне господарство забезпечує обслуговування близько 10 тис. пасажирських і 160 тис. вантажних вагонів різних типів. На цей час електрифіковано 38 відсотків мережі, з них 55 відсотків – постійним і 45 відсотків – змінним струмом.

Загальна протяжність автомобільних шляхів в Україні становить понад 170 тис. км, у тому числі з твердим покриттям – 164 тис. км.

Потенційні можливості Державної корпорації "Укравтодор" в утриманні автошляхів у технологічно нормальному стані дають змогу забезпечити щорічно будівництво і реконструкцію 2500 км і ремонт 30 тис. км доріг. Однак у зв'язку з економічною кризою і недофінансуванням ці потужності використовуються не більше, ніж на 50 відсотків.

Навіть такий надто короткий опис транспортно-дорожнього комплексу України свідчить про його величезні потенційні можливості. Але його технічний стан з кожним роком дедалі погіршується. Тому практично безальтернативним варіантом виводу із кризи цього системоутворюючого для економіки країни комплексу є його включення у систему міжнародних транспортних коридорів.

Інтеграція транспортних мереж України у міжнародну транспортну систему

Вступ України до міжнародних транспортних організацій і структур, ратифікація ряду міжнародних угод, конвенцій та інших документів з питань транспортних систем і перевезень стали першими кроками, з яких почалася інтеграція українського транспортно-дорожнього комплексу в Європейську транспортну систему. Усі його об'єкти розвиваються відповідно до визначених у Концепції пріоритетів і послідовності створення транспортних коридорів.

Автомобільний транспорт має перспективу стійкого зростання, що зумовлено рядом факторів. Це, зокрема, зміна структури розвитку економіки, насамперед галузей-споживачів послуг автоперевезень (легка промисловість, виробництво товарів

широкого вжитку). Іншим фактором сприяння є розвиток малого і середнього підприємництва.

Вантажний автотранспорт дає кращу якість послуг та є більш надійним і безпечним. Порівняно із залізничними перевезеннями, тут легше контролюється цілісність вантажів, дотримання графіка завантаження і руху.

Залізничний транспорт має переваги як перевізник масових вантажів у великих обсягах на далекій відстані (300 км і більше).

У зв'язку зі спеціалізацією автомобільного і залізничного видів транспорту на різних вантажопереваженнях Концепцією не обумовлюється пріоритетність розвитку одного з них по відношенню до іншого. При цьому передбачається, що масові вантажі (паливо, руда, нафта, ліс, будівельні матеріали тощо) будуть перевозитись залізницями, а вантажі невеликого обсягу (особливо ті, що швидко псуються) – автомобілями. Таким чином, обидва види транспорту – *автомобільний і залізничний* – створюватимуть основу для міжнародної національної транспортної мережі України.

Створення МТК не тільки сприяє поліпшенню транспортного обслуговування, але й справляє значний безпосередній вплив на соціально-економічний розвиток смуги прилеглої території шириною 80-130 км. Спорудження автомагістралей та створення сучасної сервісної інфраструктури вздовж них забезпечить роботою сотні тисяч чоловік як на будівництві, так і при експлуатації траси. При цьому виконання розрахованої мінімум на 15-20 років Програми замовлень на дорожньо-будівельні матеріали, машини і механізми сприятиме піднесенню і зростанню окремих секторів економіки, дасть потужний поштовх розвитку великої кількості підприємств транспортного машинобудівного комплексу та промисловості будівельних матеріалів (зокрема по виробництву цементу, металу і металоконструкцій).

За рахунок поліпшення роботи транспорту набудуть прискореного розвитку галузі господарського комплексу регіонів, територією яких проходять автомагістралі. Розширяться можливості переробки продукції на місцях з доставкою її споживачу у відповідному товарному вигляді. Разом з тим, треба мати на увазі, що транспорт має шкідливий вплив на навколишнє середовище. Це насамперед отруйні викиди у повітря, забруднення земель, поверхневих і ґрунтових вод, підвищення шуму.

Створення національної мережі МТК має значно зменшити негативний вплив автотранспорту на навколишні території. Досягатиметься це завдяки істотному поліпшенню умов руху, зменшенню перевантаження автомобільних шляхів, здійсненню на нових автомагістралях певних природоохоронних заходів та підвищенню рівня обслуговування водіїв, пасажирів і автотранспорту.

Забезпечення сприятливих умов руху на магістралях, більш рівномірна швидкість, усунення затримок і необґрунтованих змін режиму руху істотно зменшать шкідливі викиди в повітря.

Більше того, МТК вимагатимуть істотного поліпшення якості двигунів і використання тільки високоякісного палива для них. На автомагістралях транспортних коридорів будуть побудовані водовідстійники і споруди для очищення води.

За рахунок прокладання автотрас поза межами населених пунктів, регулювання забудови в їх зоні, дотримання відповідних правил і параметрів при будівництві житлових і виробничих будівель можна значно знизити шкідливий вплив шуму від руху автотранспорту. Автомагістралі, розташовані поблизу населених пунктів, обов'язково будуть обладнуватися протишумовими спорудами.

Будівництво і функціонування транспортних коридорів по зазначених у Концепції напрямках забезпечується відповідними підприємствами, підпорядкованими Міністерству транспорту України.

Нові автомобільні дороги передаються у користування акціонерам, що вклали гроші в їх будівництво, на термін не менший, ніж потрібно для окупності вкладених капіталів і одержання прибутку. Тому проїзд по цих дорогах буде платним.

Однією з першочергових умов залучення потоків транзитних вантажів для їх проходження через українську територію є ефективна тарифна політика, що враховує постійні зміни міжнародних вимог. Створення і функціонування мережі транспортних коридорів регулюється у міжнародній практиці кількома сотнями різноманітних нормативно-правових актів, технічних документів, конвенцій, вимог, стандартів тощо.

Міжнародна транспортна мережа України і діючі системи перевезення в умовах трансформації економіки вимагають принципових змін в експлуатаційно-технологічній діяльності, а також заміни технічних засобів і устаткування.

Головними вимогами в цих питаннях є:

- ◆ максимальне зниження собівартості перевезень;
- ◆ переоцінка критеріїв у підходах до визначення ефективності перевезень, перехід від об'ємних показників роботи транспорту до фінансово-економічних;
- ◆ забезпечення достатньої швидкості руху транспорту і доставки пасажирів та вантажів;
- ◆ забезпечення збереження вантажів під час перевезення;
- ◆ підвищення якості послуг на транспорті.

Питання прискореного проходження транспорту через пропускні пункти на державному кордоні – мабуть, найскладніше у міжнародних перевезеннях. Для його вирішення необхідно побудувати нову інфраструктуру пропускних пунктів на державному кордоні, яка відповідає б міжнародним стандартам. На маршрутах транспортних коридорів розміщено 12 автомобільних, 11 залізничних і 3 пропускні пункти в морських і річкових портах. Серед автомобільних лише пропускний пункт "Краковець", побудований у 1997 р., цілком відповідає всім без винятку міжнародним вимогам і стандартам. Інші пропускні пункти вимагають істотної реконструкції та будівництва нової інфраструктури.

Реальний стан створення національної мережі МТК

Забезпечення синхронної роботи транспортного коридору залежить значною мірою від успішного вирішення проблеми постійної взаємодії окремих видів транспорту: залізниці з автотранспортними компаніями різних країн як на території України, так і сусідніх держав. Основними чинниками, що істотно впливають на роботу МТК, є:

- ◆ відсутність законодавства, що регламентує спільну діяльність у межах МТК всіх учасників перевізного процесу; невідповідність діючих інформаційних і телекомунікаційних систем як сучасним вимогам, так і запитам недалекого майбутнього;
- ◆ відсутність єдиної для всіх учасників транспортного процесу Євро-Азіатської інформаційної системи обробки, збереження, передачі й утилізації даних про рух пасажирів та вантажів у будь-який момент часу стосовно будь-якої точки транспортного коридору;
- ◆ дотримання відомчого принципу, відсутність робіт із стандартизації та уніфікації процедур митного, екологічного, санітарного й інших видів контролю, що враховують специфіку та вимоги кожної з країн розташування того чи іншого МТК;
- ◆ формування транспортно-тарифних показників коридорів з установами наскрізних ставок на всьому шляху транспортування і комплексних тарифів на всі види вантажних операцій;

◆ створення транспортно-складських комплексів і систем, нагромаджувально-розподільчих комплексів в основних проміжних пунктах проходження вантажів і пасажирів по кожному з МТК.

Робота таких складних об'єктів інфраструктури міжнародних транспортних коридорів в обов'язковому порядку має ґрунтуватися на повсюдному використанні можливостей інформаційних систем забезпечення МТК та стандартизованих документів змішаних перевезень пасажирів і вантажів, на єдиному, погодженому з усіма країнами-учасниками транспортному законодавстві.

Необхідно пам'ятати, що залучення національних транспортних систем до мережі МТК висуває додаткові вимоги до якості, синхронності, злагодженості роботи всієї транспортної галузі країни. Наявність МТК зобов'язує її працювати в такому режимі технології, організації і нормативно-правового забезпечення, який би відповідав європейським стандартам.

Концепція створення і функціонування міжнародних транспортних коридорів в Україні (Постанова КМ України від 14.08.97 № 821) припускає використання всіх вітчизняних морських і річкових портів як складових елементів транспортної мережі України міжнародного використання, що з'єднуються з найближчими до них МТК безпосередньо.

Для розвитку і конкретизації Основних концептуальних положень Кабінетом Міністрів України була схвалена *Програма створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні* (затверджена Постановою Кабміну України від 20 березня 1998 р. № 346). Вона передбачає комплекс першочергових заходів, спрямованих на побудову національної мережі МТК на період до 2005 року. Відповідно до цієї Програми передбачалось створення вільних (спеціальних) економічних зон, розвиток експортних послуг різних видів транспорту зі збільшенням обсягів перевалки транзитних вантажів, розширення географії перевезень експортно-імпортних і транзитних вантажів, створення державних систем безпеки на транспорті.

Дуже значним є обсяг необхідних дослідних робіт, інвестицій у транспортно-складські комплекси. Він зумовлений прискореним переходом на ринкові відносини, що ставить перед транспортом принципово нові завдання і вимагає якісно нових змін в організації транспортного процесу.

Найбільш оптимістичними уявляються позиції України в чорноморському секторі Євро-Азійського ринку портових послуг, особливо завдяки Великій Одесі, що об'єднує найбільші у Чорноморсько-Азовському басейні Одеський, Іллічівський та Південний морські порти. Саме таке об'єднання може прийняти до освоєння вантажопотоки, що надходять з Європи до Центральної та Південно-Східної Азії та у зворотному напрямку. Дуже перспективним для перевалки транзитних вантажів із Росії є Маріупольський порт. Навіть при нинішньому стані матеріально-технічної бази 19 морських портів України мають сумарну пропускну спроможність близько 120 млн тонн по сухих вантажах і до 30 млн тонн сировини нафти і нафтопродуктів. Цей потужний виробничий потенціал поки що використовується на 60-70 відсотків через відсутність вантажної бази.

У системі європейських транспортних коридорів особлива увага приділяється "морським воротам" Європи на Чорному морі.

Паралельно, випереджаючими темпами, має вирішуватися інше масштабне завдання — *створення інтегрованої міжнародної мережі комунікації*. Мета, що ставиться перед такими системами, полягає у забезпеченні всіх учасників транспортного процесу (митниць, транспортних організацій, пунктів перевалки) інформацією про вантаж. Це, у свою чергу, дає можливість підготувати технологічний процес, документацію для наступного просування вантажу, планувати завантаження транспорт-

них засобів. Для клієнтури така система надає достовірну інформацію про місце перебування вантажу, вчасно оповіщає про його прибуття, дозволяє знизити рівні завантаження складських приміщень і фактично реалізувати модель перевізного процесу "gust in time – точно в термін". Єдино правильним у ситуації сьогодення є прийняття у **повному обсязі** стандартів ЄС з інформаційного обміну даними по вантажах.

Необхідно ще раз підкреслити пріоритетність роботи з інформаційного забезпечення й обслуговування транспортного процесу в системі МТК. Стійке функціонування цієї системи вже на перших етапах її формування впливатиме на ефективність перевезень за рахунок: раціонального управління, вироблення нової технології обробки необхідної супровідної документації руху вантажу, створення конкурентоздатних вітчизняних транспортних підприємств, запобігання штрафним санкціям з боку західних і східних партнерів у зв'язку з нестандартним оформленням товаросупровідних документів, більш ефективного використання можливостей вітчизняної транспортної системи при транзиті вантажів у межах МТК. Наслідком цих чинників стане зростання попиту на транспортні послуги насамперед національної мережі міжнародних транспортних коридорів, освоєння нових обсягів перевезень, збільшення валютних надходжень.

Україна ще у недалекому минулому мала досить успішний досвід експлуатації залізничної паромної переправи Іллічівськ-Варна. У рамках реалізації участі української сторони в ЄАТК було відкрито паромну автомобільну переправу Іллічівськ-Поті. Накопичений майже дворічний досвід регулярної експлуатації цієї лінії дав необхідну інформацію для оцінки поточної ситуації з її функціонування.

Перша й основна передумова відкриття регулярного паромного сполучення полягає у наявності відповідної вантажної бази. Обсяги перевезень 1-2 млн тонн, що передбачалися на рівні урядів України і Грузії у грудні 1996 р. при відкритті паромної переправи, виявилися дуже перебільшеними і навряд чи будуть у межах досяжності.

Інша особливість полягає у структурі вантажопотоків, оскільки поки що немає великих контрактних промислових партій вантажів. З України в Закавказзя направляються будівельні матеріали, метал, шини, автотехніка, устаткування, цукор, гречка, зерно, сіль, спирт, соняшникова олія, кондитерські вироби. У зворотному напрямку, крім цитрусових, надходять чай, хурма, горіхи, бавовна, бентоніт, вино, нафтопродукти, вироби легкої промисловості. Все це різноманіття вантажиться відправниками в усілякі види тари і на різні транспортні засоби – у великовантажні автотрейлери, залізничні вагони і цистерни, у 20-ти і 40-фунтові контейнери. Зрозуміло, що жодний тип суден, крім автомобільно-залізничних поромів, не в змозі одночасно перевозити настільки велику номенклатуру вантажів, забезпечуючи при цьому необхідну швидкість навантаження і вивантаження.

Експлуатація залізничної паромної переправи вдвічі ефективніша, ніж автомобільної. Собівартість безперевантажного перевезення з використанням залізничного рухомого складу нижча порівняно з перевезенням того ж вантажу в автотрейлерах у два, а в контейнерах – у півтора рази. Це створює умови для зниження перевізних тарифів і значного збільшення транзитного вантажопотоку.



1.9. ЕКОЛОГІЧНІ ПРОБЛЕМИ МІЖНАРОДНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

Транспортний фактор є одним з найважливіших, бо він посилює дію попередніх факторів: його складова у структурі витрат нерідко дуже висока. Залежно від розмірів транспортних витрат розміщення виробництва тяжіє або до сировини, або до споживача.

Частка транспортних витрат на одиницю вантажу залежить від його вартості й способу транспортування. Дешеві вантажі перевозити на великі відстані не вигідно, бо транспортні витрати не лише стають співставними з вартістю продукції, але й можуть перевершити її. Здебільшого частка транспортних витрат у цих випадках становить 25% і більше.

Тим засобом у вартості дорогих вантажів частка транспортних витрат не перевершує 0,1-1,5%.

Дешеві вантажі доцільно відправляти тими видами транспорту, які забезпечують нижчу вартість перевезення, одиниці вантажу. Це передусім, водний і трубопровідний транспорт. Але морські й річкові шляхи не завжди прокладені там, де це зручно з погляду народного господарства, до того ж річки замерзають, тому масові перевезення вантажів здійснюється переважно залізничним та автомобільним транспортом. При цьому сипкі мінеральні вантажі, ліс, деякі види сільгосппродукції перевозять здебільшого на залізниці, а компактні, малогабаритні – автомобільним транспортом. Виняток становить сільськогосподарська сировина, яка перевозиться на невеликі відстані автомобільним транспортом. Нарешті, вантаж далекого слідування відправляється, як правило, залізницею, а ближнього – автомобільним транспортом.

Автомобільним транспортом, як вже згадувалося, відправляють компактні малогабаритні вантажі, переважно у контейнерах. Він перевозить неметаломістку машинобудівну продукцію, тканин, одяг, взуття, продовольство, а також сільськогосподарську сировину на великі відстані.

Вплив транспортного фактора дається взнаки не лише через вартість перевезень, але й через безпечність території транспортним сполученням. Це виявляється у конфігурації транспортної мережі, щільності доріг, скерованості основних вантажів. Чим вищий економічний розвиток регіону, тим розвиненішою у ньому повинна бути мережа транспортних шляхів.

Наш час характеризується небаченими масштабами розвитку транспортних перевезень – як вантажів, так і пасажирів. Значна частина цих перевезень є безпосередньою складовою частиною процесу виробництва – промислового й сільськогосподарського. Надзвичайна мобільність властива й людям. Зростають швидкість і перевезень, а зараз і масштаби екологічної шкоди, якої вони завдають природі. Один з екологічних законів Б. Коммнера гласить, що за все потрібно платити – за зростаючий об'єм вантажоперевезень, за швидкість і комфорт – великою кількістю пального й матеріалів, забрудненням практично всіх земних сфер. Так, лише один сучасний реактивний пасажирський літак протягом восьмигодинного польоту з Європи в Америку “з’їдає” від 50 до 75 т кисню, викидаючи в атмосферу десятки тонн вуглекислого газу, окисів азоту й інших шкідливих сполук. Легковий автомобіль забирає з повітря кисню в 100 разів, а вантажівка у 200 разів більше, ніж одна людина. Автомобілі є винуватцями 40% забруднень атмосфери великих міст, у тому числі й Києва. Підраховано, що якби з’єднати всі вихлопні труби автомобілів, які бігають вулицями Києва, в одну трубу, то утвориться зловісний кратер діаметром 25 м, з якого вивергається 110 тис. т шкідливих газів на рік. Справа погіршується ще й тим, що автомобільні викиди концентруються в приземному шарі повітря – саме в

зоні дихання, особливо дітей. До того ж вітчизняні автомобілі екологічно набагато “брудніші” багатьох західних моделей: вони витрачають більше пального на 100 км, а отже, більше й забруднюють повітря, їх двигуни часто бувають погано відрегульованими і дають більше шкідливих викидів тощо.

Мережа автомобільних і залізничних доріг займає великі площі землі, які можна було б використовувати більш доцільно – скажімо, для вирощування сільськогосподарських рослин чи лісу. Так, для прокладки навіть найпростішої дороги шириною 4 м на кожні 2,5 км траси потрібно вирубати 1 га лісу! Набагато більшу смугу землі займають сучасні шестирядні швидкісні автотраси. На дорогах гине великі кількості диких тварин – звірів, які потрапляють під колеса, птахів, що стикаються з машинами.

Значного забруднення водному середовищу завдають крупнотоннажні вантажні судна, особливо нафтові танкери. Аварії таких танкерів уже викликали багато екологічних катастроф. Зростаючі об’єми перекачування нафти, нафтопродуктів, природного газу тощо системою трубопровідного транспорту пов’язані з укрупненням діаметра труб і застосуванням все більших тисків при перекачуванні, що загрожує великомасштабними аваріями (вибух бензопроводів, величезна площа земель забруднена нафтою, котра витекає із порушеного нафтопроводу).

Негативно впливають на озоновий шар атмосфери висотні польоти літаків і космічні запуски, польоти військових балістичних ракет. Підраховано, що 100 запусків підряд космічного “човника” Спейс Шаттл (його двигуни дуже негативно впливають на озоновий шар) могли б майже повністю зруйнувати захисний озоновий шар атмосфери Землі.



1.10. МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ ОРГАНІЗАЦІЇ

Традиція європейського співробітництва в транспортній діяльності була започаткована ще до першої світової війни. При цьому в основу була покладена кооперація транспортного законодавства, що регламентувало виготовлення транспортних засобів. В цей же час були укладені перші угоди в галузі міжнародного транспортного права.

Першою транспортною організацією була постійна міжнародна асоціація дорожніх конгресів (МПАДК/РІАКС/АІРСК), заснована ще в 1909 р. у Парижі під час І Світового конгресу. Членами союзу є 67 країн. З 1970 р. союз має статус консультанта при групі ЕКОСОС/ЕКОСОС ООН. Один раз на 4 роки союз проводить Світові дорожні конгреси, які тематично готуються технічними комітетами союзу. Союз не є політичною та комерційною організацією, а тому на конгресі в Марракеше (Марокко), проведеному в 1991 р., проголосив, що у своїй діяльності буде керуватися удосконаленням транспортної політики своїх членів.

У галузі залізничного транспорту діють дві спеціалізовані міжнародні організації, в рамках яких відбувається багатостороннє співробітництво держав. Це Організація співробітництва залізниць (Организация сотрудничества железных дорог — ОСЖД), виконавчий орган якої — Комітет ОСЖД — знаходиться у Варшаві (Польща), та Міжурядова організація міжнародних залізничних перевезень — ОТІФ) із штаб-квартирою у Берні (Швейцарія).

На території країн колишнього СРСР утворено координуючий орган — Раду залізничного транспорту держав-учасниць СНД, у якій беруть участь голови адміністрацій і органів управління залізничним транспортом держав СНД.

Крім міждержавних організацій діє ряд організацій, членами яких є залізниці як суб’єкти приватного права. Це, перш за все, Міжнародний союз залізниць (UIC) та Міжнародний комітет залізничного транспорту (СІТ).

ОСЖД має подвійний статус, оскільки, крім Наради Міністрів, одним із керівних органів цієї організації є Конференція генеральних директорів залізниць, на якій генеральні директори чи їхні представники репрезентують залізниці як суб'єкти приватного права, а прийняті Конференцією рішення не накладають зобов'язань на держави.

Важливі міжнародні організації залізниць і за участю залізниць:

Рада директорів зі спільної експлуатації поромної переправи між портами Варна (Республіка Болгарія), Поті/Батумі (Грузія) й Іллічівськ (Україна);

Співдружність європейських залізниць (ССФЕ);

Міжнародна координаційна рада з трансибірських перевезень (КСТСП);

Союз європейських залізничних промислових підприємств (UNIFE);

Союз європейських залізничних інженерних асоціацій (UEEIV);

Організація залізничної поліції і служб безпеки (COLPOFER).

На розвиток міжнародних залізничних перевезень мають вплив також організації споживачів послуг залізничного транспорту:

Міжнародна федерація асоціацій вантажних експедиторів (FIATA);

Міжнародний союз асоціацій власників спеціальних вагонів (UIP);

Міжнародний союз підприємств комбінованих автомобільно-залізничних перевезень (UIRR);

Європейська рада хімічної промисловості (CEFIC);

Інтерконтейнер-Інтерфріго.

Крім того, в світі функціонують транспортні відділи в наступних організаціях: ЕСКАТО — економічна і соціальна комісія ООН для Азії і країні Тихого океану, ЕКА — економічна комісія ООН для Африки; ЕКЗА — економічна комісія ООН для Західної Азії; ЕКПАК — економічна комісія ООН для Латинської Америки і Карибського басейну; МСЗ — міжнародний союз залізниць; МСАТ — Міжнародний союз автомобільного транспорту; МСТЗК — Міжнародний союз транспорту загального користування; МААТ — міжнародна асоціація автомобільного транспорту; ЄКМТ — Європейська конференція міністрів транспорту; КВТ ЄЕК ООН — Комітет з внутрішнього транспорту ЄЕК ООН; МОС — Міжнародна організація по стандартизації; МАФ — Міжнародна автомобільна федерація; ВОТА — Всесвітня організація туризму і автоспорту; МБК — Міжнародне бюро з контейнерів; МОП — Міжнародна організація праці; МСЗ/ІЛК — Міжнародний союз залізниць; ВФП — Всесвітня федерація профспілок; МТП — Міжнародна торговельна палата; МДФ — Міжнародна дорожня федерація; МРМС — Міжнародна рада митного співробітництва; МІПП — Міжнародний інститут приватного права; МБП — Міжнародне бюро перевезень; МСЕО — Міжнародний союз експедиторських організацій.

Після другої світової війни міжнародне співробітництво щодо розвитку транспортного комплексу здійснюється, перш за все, в рамках Європейської економічної комісії ЄЕК ООН.

Організація Об'єднаних Націй (ООН) — міжнародна організація заснована на основі добровільного об'єднання суверенних держав з метою підтримки і зміцнення міжнародного миру, а також розвитку мирного співробітництва між державами. Статут ООН підписаний в 1945 р. на конференції у Сан-Франциско представниками 50 держав і вступив в дію 24 жовтня 1945 року (дата відзначається, як день ООН). На 1 січня 1999 р. в складі ООН було 163 держави. Головні органи ООН: Генеральна асамблея; Рада безпеки; Економічна і Соціальна рада; Рада з нагляду; Міжнародний суд; Секретаріат, який очолює Генеральний секретар. Місце перебування центральних закладів ООН — Нью-Йорк (США).

Європейська Економічна Комісія була створена в 1947 р., її членами були 32 європейські держави, в тому числі СРСР, УРСР, БРСР, а також США, Канада. В діяльності ЄЕК ООН беруть участь 55 держав Західної, Центральної, Східної Європи, Північної Америки і Центральної Азії. На ці країни припадає 64% світового виробництва і 60% сукупного експорту. Основна мета діяльності комісії — узгоджен-

ня, гармонізація політики держав-учасниць щодо розвитку торгівлі, інтеграції транспортних зв'язків і охорони навколишнього середовища. Діяльністю ЄЕК керує Економічна та Соціальна рада ООН (ЕКОСОС). Основні завдання комісії — розробка заходів щодо закріплення та розширення економічних відносин як між європейськими, так і іншими країнами світу. В практичній роботі ЄЕК сприяє торгівлі між Сходом та Заходом, здійснює довгострокове економічне планування, науково-технічне співробітництво; виступає за проведення загальноєвропейських конгресів, міждержавних нарад з питань співробітництва в галузі охорони навколишнього середовища, розвитку транспорту, спрощення процедур міжнародної торгівлі тощо. Вищий орган ЄЕК — пленарна сесія. Місце знаходження секретаріату комісії — Женева (Швейцарія).

ЕКОСОС була створена в 1946 р., до неї входить 54 постійних членів, третина яких щорічно перебирається Генеральною Асамблеєю ООН. Допоміжними органами Ради є 5 регіональних комісій: ЕЗК, ЭСКАТО, ЗКА, ЗКЗА, ЗКПАК і більш ніж 20 постійних комітетів і комісій: природних ресурсів; планування розвитку; використання досягнень науки і техніки; становища жінок; народонаселення; прав людини тощо.

Вищий орган — сесія — скликається двічі на рік. Штаб-квартира знаходиться у Нью-Йорку.

Важливою міжнародною організацією, яка суттєво впливає на розвиток транспорту є МОП (Міжнародна організація праці). Вона створена в 1919 р., як автономна організація при Лізі націй. З 1946 р. — спеціалізований заклад ООН. Серед 150 членів МОП — були СРСР, УРСР, БРСР, МОП ставить за мету своєї діяльності покращення умов праці і підвищення життєвого рівня населення, встановлення економічної і соціальної стабільності (регламентація робочого часу, наприклад, розповсюдження на транспорті міжнародної угоди ЕСТР, боротьба з безробіттям, встановлення гарантованої оплати праці, захист від хвороб, нещасних випадків і професійних захворювань, охорона праці підлітків і жінок тощо.).

Метою ОТІФ є становлення єдиного правопорядку для перевезень пасажирів, багажу і вантажу в міжнародному прямому залізничному сполученні між державами-членами цієї організації.

Єдиний правопорядок означає систему уніфікованих (однакових) правових норм у різних державах. Прямим сполученням називають перевезення за одним перевізним документом (квитком — для пасажирів, накладною — для вантажів) від місця відправлення до місця призначення.

Систему правових норм для регулювання міжнародних залізничних перевезень у рамках СОТІФ складають такі документи, затверджені 1999 року на п'ятій Генеральній асамблеї ОТІФ у рамках Протоколу про модифікацію чинної Конвенції:

Нова базова Конвенція (СОТІФ);

Додаток А — Правила до договору про міжнародне перевезення пасажирів (СІV);

Додаток В — Правила до договору про міжнародне перевезення вантажів (СІМ);

Додаток С — Правила перевезення небезпечних вантажів (RІD);

Додаток D — Правила до договору про використання вагонів і локомотивів (СUV);

Додаток E — Правила до договору про використання інфраструктури (СUI);

Додаток F — Угода про затвердження технічних норм і прийняття єдиних технічних правил (APTU);

Додаток G — Угода про технічний допуск залізничних технічних засобів (ATMF).

Іншою правовою системою, яка регулює міжнародні вантажні залізничні перевезення на Євразійському континенті, є Угода про міжнародне вантажне сполучення (СМГС), яка укладено між частиною держав-членів ОСЖД.

Міжнародний союз залізниць (UIC) засновано 1922 року, і відтоді він став найбільшою залізничною організацією як за кількістю членів, так і за спектром їхньої діяльності. Завданням UIC, крім сприяння міжнародному співробітництву залізничних компаній, є реалізація заходів, що забезпечують розвиток залізничного транспорту. UIC забезпечує і розвиває взаємозв'язок залізниць, насамперед, на загальноєвропейському рівні, сприяє їхній взаємодії і тим самим — підвищенню конкурентоспроможності, особливо, в міжнародних сполученнях. З цією метою під егідою UIC на залізницях-учасниках союзу впроваджуються прогресивні технологічні й організаційні методи.

UIC розробляє загальні принципи дій, спрямованих на підвищення ролі залізничного транспорту. Це досягається за допомогою:

- ◆ затвердження норм, інструкцій і рекомендацій;
- ◆ представництва членів UIC і захисту їх інтересів у сторонніх організаціях;
- ◆ розробки проектів, які відносяться до галузі пасажирських і вантажних перевезень, а також науково-дослідних робіт;
- ◆ обміну інформацією та накопиченого практичного досвіду;
- ◆ укладання угод з міжнародними організаціями і координації дій тих із них, що спеціалізуються на вирішенні специфічних проблем залізничного транспорту.

Найважливішими елементами організаційної структури UIC є:

- ◆ Генеральна Асамблея і Європейська Асамблея (усі залізничні компанії Європи);
- ◆ адміністративна рада;
- ◆ керівний комітет;
- ◆ виконавча міжнародна рада;
- ◆ сектор Схід-Захід і сектор високошвидкісного руху;
- ◆ дослідницькі організації (комісії, комітети, спеціальні групи);

Європейський науково-дослідний інститут залізничного транспорту (ERRI).

Повноваження Генеральної Асамблеї — вищої інстанції UIC — реалізуються прямо або відповідно до порядку передачі повноважень, передбачених статутом UIC.

До функцій сектора Схід-Захід належить прискорення взаємодії центрально- і східноєвропейських залізниць із західноєвропейськими.

Членство в UIC є трирівневим. Перший рівень — дійсні члени, як правило, залізниці держав. Другий рівень представляють асоційовані члени — переважно неєвропейські транспортні компанії. Третій рівень представляють підприємства й установи залізничного транспорту. Державна адміністрація залізничного транспорту України — Укрзалізниця — є дійсним членом UIC з 1992 року.

ОСЖД — Організація співробітництва залізниць створена в 1956 році і спершу охоплювала країни, які входили до Ради економічної взаємодопомоги (РЕВ/СЭВ). З припиненням діяльності СЭВ ОСЖД зберігла зв'язок між залізницями країн Центральної і Східної Європи, Китаю і Монголії, вона розширила зони свого впливу. ОСЖД плідно взаємодіє з UIC та найбільшими транспортними компаніями світу, прийнявши їх у свою систему на правах приєднаних підприємств.

Членами ОСЖД є транспортні міністерства (залізниці) країн: Азербайджану (АЗ), Албанії (ГСГ), Біларусі (БЧ), Болгарії (БДЖ), Угорщини (МАВ), В'єтнаму (ДСВН), Грузії (ГР), Ірану (РАИ), Казахстану (КЗХ), Киргизії (КРГ), Китаю (КЖД), КНДР (ЗЧ), Куби, Латвії (ЛДЗ), Литви (ЛГ), Молдови (ЧФМ), Монголії (МТЗ), Польщі (ПКП), Росії (РЖД), Румунії (ЧФР), Словаччини (ЖСР), Таджикистану (ТДЖ), Туркменії (ТРК), Узбекистану (УТИ), України (УЗ), Чехії (ЧД), Естонії (ЭВР). У статусі спостерігачів в ОСЗ перебувають залізниці Німеччини (ДВ), Греції (ЦХ), Франції (СНЦФ), Фінляндії (ВР), Югославії (ЮЖ). Статус приєднаних підприємств мають понад 20 фірм, організацій і установ.

Головна мета діяльності ОСЖД полягає в розвитку міжнародних сполучень і впровадженні досягнень науково-технічного прогресу в галузі залізничного транспорту, включаючи комбіновані перевезення.

Основними завданнями діяльності ОСЖД є:

- ◆ співробітництво при здійсненні міжнародних залізничних перевезень між країнами Європи й Азії з урахуванням комбінованих перевезень;
- ◆ співробітництво з проблем, пов'язаних із транспортною політикою, економічними, правовими й екологічними аспектами залізничного транспорту;
- ◆ ведення справ щодо правових документів, пов'язаних з міжнародними перевезеннями, серед яких: Угода про міжнародне пасажирське сполучення (СМПС), Угода про міжнародне вантажне сполучення (СМГС), договір про Правила користування вагонами в міжнародному сполученні (ППВ), договори про Міжнародний залізничний пасажирський тариф (МПТ), договори про Правила розрахунку за перевезення в міжнародному пасажирському і вантажному сполученнях;
- ◆ формування загальних принципів єдиного міжнародного транспортного права;
- ◆ розвиток співробітництва щодо визначення правил експлуатації і технічних умов, а також з модернізації ліній, на яких здійснюються міжнародні перевезення;
- ◆ вирішення економічних проблем міжнародного співробітництва залізниць-членів ОСЖД;
- ◆ співробітництво з іншими міжнародними організаціями, які займаються питаннями залізничного транспорту та комбінованих перевезень.

Вищим керівним органом ОСЖД на урядовому рівні є Нарада Міністрів. Керівним органом ОСЖД на рівні залізниць є Конференція Генеральних директорів. Нарада Міністрів і Конференція приймають рішення щодо програм робіт, необхідних витрат, місць проведення сесій і засідань, розподілу місць голів комісій і фахівців між членами ОСЖД у Комітеті.

Комітет є виконавчим органом ОСЖД. Він забезпечує діяльність ОСЖД у період між сесіями Нарadi Міністрів і відносно Конференції виконує функції Секретаріату. Комітет очолює голова, а його членами є представники, призначені Нарadoю Міністрів. Комітет видає Бюлетень ОСЖД.

Робочими мовами ОСЖД є російська та китайська мови. Кожен член ОСЖД має право користуватися іншими мовами, забезпечивши переклад на будь-яку з робочих мов. У міжнародних контактах можуть застосовуватися також англійська і німецька мови.

Рада залізничного транспорту було створено у 1992 року главами урядів Співдружності Незалежних Держав. Ця Рада складається з керівників адміністрацій і органів керування залізничним транспортом країн СНД. Як асоційовані члени у роботі Ради беруть участь керівники залізничних адміністрацій Латвії та Болгарії. Залізничні адміністрації Литви й Естонії беруть участь у роботі Ради за окремими договорами.

Метою діяльності Ради є координація роботи залізничного транспорту на міжнародному рівні, узгодження умов і принципів його роботи для забезпечення функціонування і розвитку транспортно-економічних зв'язків між країнами СНД, а також третіми державами, прийняття нормативних документів.

Рішенням Ради створено робочі органи:

- ◆ тарифна конференція повноважних представників залізничних адміністрацій, основне завдання якої полягає в проведенні погодженої тарифної політики, розробленні рекомендацій щодо рівня ставок за перевезення;
- ◆ постійно діюча Комісія повноважних фахівців вагонного господарства залізничних адміністрацій, яка розробляє єдині технічні рішення, нормативи, здійснює практичні заходи, спрямовані на забезпечення працездатності вантажних вагонних парків;

- ◆ інформаційно-технічний центр з обліку вагонного та контейнерного парків, їхнього технічного стану, котрий займається інформаційним забезпеченням і цілісністю парків вантажних вагонів і контейнерів;

- ◆ комісія фахівців з інформатизації залізничного транспорту, яка розглядає питання координації розроблення та впровадження автоматизованих систем керування й інших робіт, пов'язаних з інформаційним забезпеченням виробничих процесів;

- ◆ комісія з взаємодії залізничних адміністрацій в галузі охорони здоров'я;

- ◆ рада з претензій для розгляду спірних справ про відшкодування збитків від несхоронності вантажів. Робота, що проводиться в рамках Ради, дає змогу;

- ◆ зберігати технологічну цілісність залізничної мережі України, країн СНД і Балтії;

- ◆ зберігати загальний інформаційний і тарифний простір;

- ◆ створити нормативну базу, що регулює умови перевезень пасажирів і вантажів у міждержавному залізничному сполученні;

- ◆ залучати додаткові обсяги перевезень, зокрема транзитом через територію України;

- ◆ координувати експлуатаційну діяльність залізниць з метою забезпечення економічних зв'язків України з країнами СНД і Балтії.

За час діяльності Ради прийнято погоджені рішення щодо розподілу парку вагонів і контейнерів, умов перевезень пасажирів і вантажів у міждержавному сполученні, тарифної політики, порядку взаєморозрахунків, взаємної відповідальності залізниць, безпеки руху, єдиних технічних вимог до утримування рухомого складу та колійного господарства, спільних науково-дослідних робіт.

Міжурядовою організацією спеціалізованого закладу ООН є *Міжнародна морська організація* — ІМО. Конвенція про створення ІМО підписана на конференції з питань мореплавства в Женеві в 1949 р., сама ж організація створена в 1958 р. В організацію входило 127 держав. Мета діяльності ІМО — співробітництво між державами в галузі міжнародного мореплавства і торгівлі, забезпечення можливих норм безпеки на морі, допомоги щодо відміні дискримінаційних заходів, встановлених урядом окремої держави. В межах ІМО діють комітети з безпеки на морі; юридичних питань; охорони морського середовища; технічного співробітництва. Діяльність ІМО має в основному консультативний і дорадчий характер. ІМО складає проекти міжнародних конвенцій, скликає міжнародні конференції з питань мореплавства. Вищий орган — асамблея, що скликається раз на два роки. На асамблеї обирається керівний орган ІМО — рада. Штаб-квартира розташована в Лондоні (Великобританія);

Міжурядовим закладом при ООН є Міжнародна організація цивільної авіації — ІКАО. Вона займається питаннями співробітництва держав і розробкою стандартів в галузі цивільної авіації, узагальненням досвіду держав-членів в підготовці і підвищенні кваліфікації кадрів. Заснована в 1944 р. Почала функціонувати з 1947 р. СРСР був членом ІКАО з 1970 р. Вищий орган — асамблея. Місцезнаходження — Монреаль (Канада).

Основною робочою групою з автомобільного, морського і залізничного транспорту є Комітет по внутрішньому транспорту Європейської Економічної комісії ООН (КВТ ЄЕК ООН), створений в 1947 р. Діяльність Комітету спрямована на забезпечення дотримання в Європі правил, які регламентують дорожній рух, з метою підвищення безпеки руху на дорогах (наприклад, Конвенція про дорожній рух).

Документи КВТ розсилаються урядам, спеціалізованим закладам, урядовим і неурядовим організаціям, які беруть участь в роботі Комітету і його допоміжних органів, але вони не повинні надаватись газетам та періодичним виданням. В складі допоміжних органів КВТ є підкомітет (основна робоча група) з автомобільного транспорту, а також робочі групи з: митних питань; статистики транспорту; перевезень небезпечних вантажів; перевезення вантажів, що швидко псуються; конструкції транспортних засобів; безпеки руху тощо. Крім країн-членів ЄЕК в роботі КВТ і

його допоміжних органів беруть участь урядові і неурядові міжнародні організації. Основна робоча група по автомобільному транспорту працює над заходами по спрощенню міжнародних автомобільних перевезень між країнами Східної та Західної Європи, вирішує питання перегляду положень Конвенції щодо договору міжнародних перевезень пасажирів та багажу (КАПП), приймає рішення по розширенню мережі доріг категорії "Е" для здійснення перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом в міжнародному сполученні. Робоча група з безпеки дорожнього руху періодично переглядає правові документи щодо дорожнього руху та здійснює обмін інформацією про правила дорожнього руху, що діють в країнах-членах ЄЕК. Робоча група з конструкції транспортних засобів приймає правові засади в цьому напрямку. Робоча група з митних питань, пов'язаних з транспортом, реалізує заходи щодо застосування положень Конвенції про міжнародні перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП. Робоча група з тенденцій і економіки транспорту надає країнам-членам ЄЕК інформацію щодо загальних тенденцій національної транспортної політики і готує рекомендації з розвитку транспортної інфраструктури в Європі.

В останні роки в Європі розвитку транспорту надають велику увагу транспортні організації, які започатковані в рамках ЄС.

У грудні 1991 року глави держав і урядів країн-членів ЄС в голандському м. Маастріхт ухвалили рішення про заснування Європейського Союзу. Згідно з договором, всі країни-учасниці ЄС зобов'язуються вести спільну зовнішню політику і політику безпеки. В 1999 році на зміну європейській валютній системі (ЄВС) введена єдина євровалюта. Європейський Союз не є федерацією, а тому європейські органи мають лише право регулювання, що не досягається в рамках політики окремих держав. Це положення зафіксоване в Маастріхтському договорі, як принцип субсидіарності. ЄС не прагне стати відокремленим клубом для західноєвропейців, він відкритий для інших держав Європи. З державами, в яких здійснюються реформи, в тому числі і з Україною, ЄС розпочав переговори про їх входження до Співтовариства. До ЄС сьогодні входять: Німеччина, Франція, Італія, Бельгія, Голландія, Люксембург, Великобританія, Ірландія, Данія, Греція, Іспанія, Португалія.

З 1 січня 1992 року на території країн-членів ЄС почав діяти європейський *внутрішній* ринок. В межах Співтовариства скасовано митні й економічні кордони. З 1993 року на всій території ЄС, з його 340 мільйонним населенням, діє вільне пересування товарів, осіб, капіталу і послуг. Країни-члени передали до компетенції ЄС значну частину своїх суверенних прав і завдань. Він веде спільну політику, зокрема в таких галузях, як аграрний сектор (для 96% всієї продукції), торгівля з третіми державами, сприяння відсталим регіонам, транспортна, науково-дослідна, технологічна та екологічна політика, а також співробітництво в зовнішньо-політичних питаннях.

В Маастріхтському договорі міститься спеціальна угода про створення, розширення загальноєвропейських транспортних коридорів та мереж автострад.

В Комісії Європейського співробітництва за діяльність транспорту відповідає Генеральна дирекція VII, для чого була створена Робоча група автострад (РГА/MWG).

РГА працює за наступними напрямками: висвітлює проблеми транспортної мережі і дослідження в області транспорту; проводить стандартизацію технологій ділянок автострад; організовує менеджмент транспорту на загальноєвропейських транспортних магістралях; впроваджує заходи щодо охорони навколишнього середовища; землеулаштування; фінансування програм тощо.

Актуальним є розробка РГА документу про подальше співробітництво під назвою "Trans-European networks towards a master plan for the road network and road traffic" ("Зальноєвропейські мережі — шлях до головної схеми дорожньої мережі і транспортних засобів").

Крім того в Європі створені і функціонують наступні транспортні міжнародні організації: Європейська конференція міністрів транспорту (ЕКМТ/СЕМТ), штаб-квартира в Парижі, створена в 1953 р.; Європейське товариство (ЄЕС), штаб-квартира в Брюсселі, створене в 1957 р.; Організація економічного товариства та розвитку (ОЕСР/ОЕСД), штаб-квартира в Парижі, створена в 1961 р., яка виникла на базі організації Європейського економічного співтовариства (ОЕЗС), заснованого в 1948 р. Європейський Союз (ЕС/EU), допомагає розвиватися співробітництву в європейській економічній зоні між ЄС і країнами Європейської асоціації вільної торгівлі (ЕАСТ/ЕФТА).

Результатом діяльності цих організацій було підписання угод з технологічного обладнання транспортних засобів, регулювання дорожнього руху, уніфікації та вдосконалення транспортного законодавства різних країн.

Організацією міжнародних автомобільних перевезень у світі займаються як урядові, так і неурядові організації. Урядові організації створюються шляхом укладання відповідних міжурядових угод, а неурядові — за рішенням національних асоціацій, союзів, бюро тощо, які об'єднуються за професійною ознакою.

Обов'язкова умова функціонування неурядових організацій полягає в тому, щоб законність їх рішень визнавалася і на державному рівні. Дуже часто рішення неурядових міжнародних організацій отримують офіційне ухвалення міждержавних або національних урядових організацій. Для успішної діяльності таких неурядових організацій органи державного управління створюють спеціальні гарантійні фонди. Неурядові міжнародні організації часто мають статус консультативних органів при міжурядових об'єднаннях, наприклад, при комісіях і радах ООН.

Принципи побудови міжнародних неурядових організацій можуть мати як комерційний, так і некомерційний характер. В іншому випадку їх діяльність не спрямована на отримання прибутку і забезпечується за рахунок відрахувань учасників.

В 1997 році Україна стала учасником Європейської Конференції міністрів транспорту (ЄКМТ), яка займається розвитком і узгодженням транспортної політики країн-учасниць. ЄКМТ забезпечує функціонування системи багатосторонніх квот на дозволи для транспортного обслуговування країн-учасниць.

Міжнародний союз автомобільного транспорту (МСАТ) є неурядовою некомерційною організацією і був заснований у березні 1948 року у Женеві професійними автошляховими і автотранспортними об'єднаннями і асоціаціями європейських країн. Зараз членами МСАТ є всі держави Європи, багато країн Азії, Північної і Південної Америки — всього понад 120 національних союзів автоперевізників.

Згідно із ст. 2 Статуту МСАТ головна мета його діяльності — захист, розвиток і процвітання у всіх країнах національного і автомобільного міжнародного транспорту, захист інтересів професійних транспортників і полегшення їх праці.

Вищим органом МСАТ є загальні збори його членів. В Президію входять президент МСАТ і 8 її членів. Поточна діяльність по управлінню роботою Союзу здійснюється генеральним секретаріатом, який очолює генеральний секретар.

Міжнародний союз автомобільного транспорту складається із трьох секцій, які очолюють відповідні бюро: пасажирських перевезень; вантажних перевезень; перевезень за особистий рахунок.

Рішення готуються за участю груп експертів, які працюють в комісіях і робочих групах: міжнародній, технічній, юридичній, з дорожньої безпеки, митних та інших питань.

МСАТ виступає як представник перевізників при розгляді і уніфікації правових норм щодо організації праці і відпочинку водіїв, безпеки дорожнього руху тощо. Важливе місце займає в діяльності МСАТ робота по спрощенню митних формальностей. МСАТ займається упорядкуванням податків і зборів від перевезень.

Як професійне об'єднання автотранспортників МСАТ приділяє велику увагу вирішенню практичних питань роботи водіїв: технічному обслуговуванню і ремонту, розміщенню водіїв і пасажирів у готелях, наданню медичної допомоги тощо.

МСАТ відповідає за організацію перевезень згідно Митної Конвенції про міжнародні перевезення вантажів з використанням книжок МДП, забезпечуючи національні асоціації перевізників необхідною документацією. Таким чином, МСАТ є неурядовою організацією щодо міжнародних автомобільних перевезень і бере участь у вирішенні питань митного оформлення, які входять в одну з найбільш пріоритетних сфер контролю державними службами за діяльністю транспортних організацій.

Міжнародна федерація експедиторських асоціацій (ФІАТА) є неурядовою некомерційною організацією. Вона створена в 1926 році у Відні і зараз об'єднує транспортно-експедиторські фірми з 150 країн. Штаб-квартира цієї організації знаходиться в Цюриху. Як професійне об'єднання експедиторських фірм, які забезпечують організацію перевезень вантажів в міжнародному сполученні, ФІАТА є консультативним органом при Раді ООН з торгівлі і розвитку (ЮНКТАД).

ФІАТА представляє транспортно-експедиторські фірми в різних міжнародних органах і забезпечує захист інтересів експедиторів на міжнародному рівні, займається поширенням і підвищенням якості транспортно-експедиторських послуг, організовує підвищення кваліфікації експедиторів.

Керує ФІАТА Генеральна асамблея, яка скликається раз в два роки. Щорічно збирається для організації поточної роботи Виконавчий комітет, в якому кожна країну-учасницю представляє чотири делегати.

Дев'ять технічних комітетів ФІАТА розробляють рекомендації щодо уніфікації транспортних документів і типових умов експедиціювання та страхування. В їх роботі велика увага приділяється раціональній організації навантажувальних — розвантажувальних операцій, взаємодії при перевезенні вантажів різними видами транспорту.

ФІАТА організовує щорічну виставку і займається видавничою діяльністю, за допомогою якої здійснюється обмін інформацією та розповсюджуються раціональні методи і технології транспортно-експедиційного обслуговування.

Координаційна транспортна нарада (КТН) держав-учасниць СНД започаткована 30 грудня 1991 р. в Мінську на нараді прем'єр-міністрів урядів 11 незалежних держав СНД, де була підписана угода щодо принципів та умов взаємовідносин в галузі транспорту.

Положення про КТН було затверджене рішенням Президії Міждержавного економічного комітету (МЕК) Економічного союзу від 26 грудня 1995 року. На КТН були покладені функції формування єдиного транспортного простору, розробки концепції визначення узгодженої тарифної політики на транспорті, розробки та реалізації програми спільного використання транспортних інфраструктур, розробки концепції розвитку транспорту на основі прогнозу потреб в транспортних послугах, інвестиційної політики, розробки єдиних принципів побудови тарифів, проектів законодавчих та підзаконних актів, стандартів і норм. Крім того, ним визначається порядок функціонування на території сторін, що домовляються, всіх видів транспорту незалежно від форм власності, створення правових, економічних і організаційних умов для добросовісної конкуренції і взаємного інвестування капіталів, формування та проведення на транспортно-дорожньому комплексі єдиної науково-технічної політики, в тому числі в галузі екології і безпеки руху, розробки і укладення угод про надання на взаємній основі технічної допомоги транспортним засобам, членам їх екіпажів і пасажиром, що постраждали від аварій або дорожньо-транспортних пригод тощо.

КТН розглядає на своїх сесіях питання, що відносяться до автомобільного, повітряного, морського, внутрішнього водного транспорту і дорожнього господарства. Сесія КТН відбувається два рази на рік.

7 липня 1994 року в м. Алма-Ата КТН була прийнята Концепція основних напрямків скоординованої транспортної політики держав-учасниць СНД, яка покладена в основу діяльності цього органу.

В рамках КТН створена підгалузєва міждержавна нарада державних автотранспортних адміністрацій і асоціацій міжнародних автомобільних перевізників. Основними задачами цієї наради є:

- ◆ розробка положень щодо надання технічної допомоги, сервісного обслуговування, заправки паливом транспортних засобів;
- ◆ підготовка пропозицій, пов'язаних з упорядкуванням процедур перетину кордонів і скорочення простоїв;
- ◆ уніфікація вимог щодо професійної підготовки менеджерів та водіїв;
- ◆ інформаційне забезпечення органів управління автомобільним транспортом держав-учасниць СНД;
- ◆ науково-технічне співробітництво в галузі автомобільного транспорту;
- ◆ узгодження тарифної політики на транспорті.



2. ВЗАЄМОДІЯ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННІ ВАНТАЖІВ

2.1. ОСОБЛИВОСТІ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ

Залізничний транспорт. Відіграє провідну роль у здійсненні внутрішньодержавних і значну — у зовнішньодержавних економічних зв'язках України. На нього припадає основна частина грузообороту і перевезень пасажирів. Цей вид транспорту поєднує у собі важливі техніко-економічні показники: регулярність руху і високу швидкість перевезень, велику пропускну і провізну спроможність.

В Україні сформувалась мережа великих залізничних вузлів з розвинутим станційним і складським господарством: Харків, Лозова, Дебальцеве, Ясинувата, Волноваха, Полтава, Київ, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Одеса, Жмеринка, Козятин, Тернопіль, Львів, Ковель, Коростень, Чоп та інші. Частина залізничних вузлів пов'язана з іншими видами транспорту, що сприяє формуванню транспортних вузлів змішаного типу. В цих вузлах відбувається перевалка вантажів з одного транспорту на інший і координація їх діяльності. До них належать: Київ, Черкаси, Кременчук, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Херсон, Миколаїв, Одеса, Маріуполь, Керч.

Залізничний транспорт України займає четверте місце у світі після Росії, США і Канади за обсягом вантажообороту. Залізниці перевозять близько 300 млн. т вантажів і 540 млн. чол. пасажирів. У структурі перевезення вантажів переважають вугілля, в тому числі кокс, руди чорних та кольорових металів і самі метали, лісові вантажі, будівельні матеріали, а саме: цемент, машини та устаткування, продукція АПК.

Автомобільний транспорт — це найбільш маневрений і ефективний вид транспорту для перевезення масових вантажів дрібними партіями на близьку відстань. Цей вид транспорту розпочинає і закінчує транспортний процес на морському, річковому і залізничному транспорті. Автотранспорт забезпечує функціонування і територіальну організацію всіх галузей народного господарства, і насамперед, галузей АПК, які займають важливе місце в економіці України.

В міру створення міждержавних автомагістралей значення автотранспорту постійно зростає у здійсненні міждержавних зв'язків, зокрема з Росією, Білорусією, Молдовою, країнами зарубіжної Європи. Щорічно автомобільним транспортом перевозиться понад 1250 млн. т вантажів (69% від усього вантажу України) і 3300 млн. чол. пасажирів (майже 50% усіх пасажирів України).

Розвиток автомобільного транспорту та його територіальна організація залежать від галузевої структури народного господарства, її територіальної організації, природних умов, зокрема рельєфу. Названі чинники визначають напрями та щільність автошляхів.

Довжина автошляхів загального користування становит більш ніж 170 тис. км, в тому числі з твердим покриттям — 165 тис. км; їх середня густина по Україні складає 272 км/тис. км². Найбільш високий цей показник — в західних області України — 300-380 км/тис. км². Найважливішими автомагістралями України є: Київ — Полтава — Харків — Ростов-на-Дону, Київ — Москва, Київ — Санкт-Петербург, Київ — Одеса, Москва — Харків — Запоріжжя — Сімферополь, Київ — Житомир — Рівне — Львів — Ужгород, Київ — Дніпропетровськ — Донецьк — Маріуполь та ін. Близько третини автошляхів з твердим покриттям в Україні мають капітальний тип покриття, переважно на шляхах загальнодержавного і міждержавного значення. При цьому переважає перехідний тип покриття (гравійні, шосе, асфальтовані, брукові).

В сільській місцевості важливе значення мають автошляхи місцевого та внутрішньогосподарського підпорядкування. Майже 30% цих автошляхів не мають ще твердого покриття і в період несприятливих погодних умов становляться слабoproхідними. Внаслідок цього народногосподарський комплекс України, і зокрема галузі АПК, мають великі матеріальні збитки.

Щоб досягти забезпеченості України автошляхами рівня європейських країн, необхідно побудувати і модернізувати майже 200 тис. км автошляхів, у тому числі 60% у сільській місцевості. У міждержавних зв'язках необхідним є будівництво автомагістралей світового рівня з бетонним або асфальтобетонним покриттям і багаторядним рухом. Досвід США, Німеччини, Японії свідчить, що саме під час економічних криз будівництво автошляхів набувало пріоритетного значення завдяки можливості створення нових робочих місць і високій ефективності капіталовкладень.

Автомобільний транспорт України потребує значного технічного оновлення, оптимізації структури парку за вантажопідйомністю, типами кузова, наявністю спеціалізованих транспортних засобів, особливо малої вантажопідйомності. Необхідним є підвищення питомої ваги дизельних двигунів на автомобілях вітчизняного виробництва, вдосконалення системи технічного обслуговування та ремонту автомобілів за рахунок розвитку мережі сервісного обслуговування, створення нових і модернізації старих авторемонтних заводів.

Морський транспорт. Цей вид транспорту є порівняно дешевим; він відіграє надзвичайно важливу роль у формуванні зовнішньоекономічних зв'язків України, особливо з країнами далекого зарубіжжя. Загальна довжина морської берегової лінії, яка практично не замерзає, становить більше 1000 км. Багато є зручних бухт, які сприяли формуванню 18 морських портів, серед яких найбільш важливими є Одеса, Іллічівськ, Ізмаїл, Південний, Миколаїв, Севастополь, Ялта, Феодосія, Керч на березі Чорного моря та Маріуполь і Бердянськ на березі Азовського моря. Крім того, є 8 судноремонтних заводів, які будують невеликі судна.

Основа морського транспорту України становлять Чорноморське (ЧМП), Азовське (АМП) морські пароплавства, а також Українсько-Дунайське (УДП) пароплавство. Сумарна вантажність транспортного флоту України становить більше ніж 5 млн. т, а пасажирського флоту — майже 10 тис. місць; вона є однією із найбільших у Європі.

У структурі вантажних морських перевезень значно переважають наймасовіші вантажі, які займають чільне місце і у структурі експортно-імпортних поставок України. Це руди чорних і кольорових металів, кам'яне вугілля, кокс, нафта і нафтопродукти, мінерально-будівельні матеріали.

Каботажні перевезення займають незначне місце в загальному обсязі перевезень. У зв'язку з тим, що вони здійснюються на невелику відстань (в середньому не більше як на 130—150 км), частка їх у вантажообороті незначна. Зокрема, в Азовському морському пароплаванні в структурі цих перевезень домінує керченська залізна руда, що надходить на металургійні підприємства м. Маріуполя, а у зворотному напрямі — донецьке кам'яне вугілля і кокс. У каботажних перевезеннях серед вантажів переважають мінеральні будівельні матеріали.

Експортно-імпортні перевезення вантажів морським транспортом здійснюються в середньому на відстань до 8 тис. км і більше, внаслідок чого їх частка у вантажообороті морського транспорту перевищує 95%.

Найбільшу кількість міжнародних перевезень здійснюють чорноморські порти Одеси, Іллічівська і Південний.

На Одеський порт припадає більше п'ятої частини вантажо-обороту морського транспорту України. Основними вантажами тут є руди, нафта і нафтопродукти, будівельні матеріали, хлібні вантажі, цукор, цитрусові та ін. Іллічівський порт розташований за 20 км від Одеси і є її дублером. Працює він переважно на за-

безпечення експортних поставок. У вантажообороті цього порту високу частку займають метали, кам'яне вугілля, будівельні матеріали, залізна і марганцева руди. Порт Південний обслуговує в основному припортовий завод і спеціалізується на забезпеченні експорту аміаку.

В Чорноморському пароплаванні значний обсяг вантажних робіт виконують Миколаїв, Херсон, які спеціалізуються на відправленні залізної і марганцевої руд, будівельних матеріалів. Через Миколаївський морський порт імпортуються боксити. З листопада по березень ці порти припиняють навігацію через замерзання Дніпровського і Бузького лиманів.

Порти Азовського пароплавання — Маріуполь, Бердянськ і Керч спеціалізуються переважно на експорті залізної і марганцевої руд, чорних металів, кам'яного вугілля, цементу.

Порти Українсько-Дунайського пароплавання — Рені, Ізмаїл, Кілія і Вилкове відіграють важливу роль у здійсненні економічних зв'язків з країнами зарубіжної Європи, особливо Дунайського басейну.

Таким чином, через морські порти на експорт надходить кам'яне (коксівне) вугілля, кокс, залізна і марганцева руди, чорні метали, хімічні продукти, зокрема аміак, цемент, цукор, деякі види машин та інші товари. Україна імпортує машини та обладнання, мінерально-сировинні ресурси, зокрема боксити, фосфорити, також продукцію сільського господарства і т. д. В перспективі жливе значення можуть мати нафта, нафтопродукти, газ у зрі-їєному (скрапленому) вигляді. Але їх імпорту стане можливим еля завершення будівництва нафто- і газотерміналів. Для освоєння нових вантажопотоків необхідно поповнити флот спеціалізованими суднами, в першу чергу танкерами і метановозами. країньський флот досяг критичного віку, і якщо не буде здійснено його радикального оновлення, то за 6—10 років його витіс-їть іноземні конкуренти.

Потреба України (окрім танкерів та метановозів) становить близько 120 нових вантажних транспортних суден вантажопід'ємністю більше ніж 1 млн. т і 10—12 пасажирських суден на тис. місць. Маючи власну добре розвинуту суднобудівну промисловість, Україна може щорічно оновлювати свій флот. Поряд цим потрібна модернізація та реконструкція морських портів, крема Одеського, Іллічівського, Південного, Миколаївського, Маріупольського та ін.

Більш інтенсивне використання паромних переправ Іллічівськ — Варна, Одеса — Батумі, через Керченську протоку дозволить розкрити можливості торгового флоту України і надання Україною транспортних послуг іншим країнам. Пасажирські переведення здійснюють 17 морських портів. Але значення морського транспорту для перевезення пасажирів є незначним і дещо скорочується.

Річковий транспорт. Поряд з морським с одним з найдеше-їїх, оскільки використовує природні транспортні магістралі — судноплавні річки.

Загальна довжина судноплавних річок в Україні становить оільше ніж 4 тис. км, у тому числі з освітлювальною і світловід-бивною обстановкою — 3,9 тис. км. Основні водні артерії — Дніпро та його притоки Прип'ять і Десна, Дністер, Південний Іуг. Як магістральні річкові шляхи використовуються також ді-їанки Дністровського лиману загальною протяжністю більше ніж 30 км, а також гирло Дунаю довжиною 152 км, з них з морським устаткуванням — 140 км.

Усі інші судноплавні річки — Десна (на північ від Чернігова), Стир, Горинь, Дністер, Самара, Південний Буг, Сіверський Донець, Ігулець, Ворскла, Псьол, Орель — за транспортним використанням належать до малих річок. Загальна протяжність судноплавних ділянок р. Десна — 575 км. Вона відіграє важливу роль у перевезеннях вантажів Чернігівської області. При збільшенні гарантійних глибин у нижній течії. Десна може мати велике значення для економічних зв'язків області з областями середньої і нижньої течії Дніпра. Річки Стир (судноплавні ділянки — 280

км) і Горинь (210 км) обслуговують внутрішньообласні перевезення Волинської і Рівненської областей.

Дністер (судноплавні ділянки більше ніж 120 км) судноплавний у межах Вінницької, Івано-Франківської, Тернопільської, Хмельницької і Чернівецької областей.

У Дніпропетровській області для судноплавства використовують малі річки — Самару і Орель, у Полтавській — Сулу і Псьол, у Харківській і Луганській — Сіверський Донець.

Малі річки використовуються переважно для перевезення будівельних матеріалів, деякої продукції АПК і суттєвої ролі у розміщенні продуктивних сил не відіграють.

Основу річкового транспорту України становить акціонерна судноплавна компанія «Укррічфлот», яка складається з Головного підприємства та 290 структурних одиниць.

Річковий транспорт України системою каналів зв'язаний з річками сусідніх держав: Білорусі і Польщі (басейн Дніпра з'єднується з басейном Вісли, Дніпро-Бузьким каналом), що дає вихід у Балтійське море.

Основні вантажо-розвантажувальні роботи здійснюються в таких річкових портах, як Київ, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Дніп-родзержинськ, Кременчук, Черкаси, Нікополь, Чернігів, а також Херсон, Миколаїв, Рені, Ізмаїл, Кілія, Вилково. В названих портах річковий транспорт працює у тісному взаємозв'язку із залізничним і морським транспортом. Завдяки використанню суден типу ріка—море вантажі перевозяться по Дніпру, Чорному морю, Дунаю і далі в річкові порти Румунії, Болгарії, Угорщини, Австрії, Німеччини; по Чорному і Середземному морях — в морські порти Туреччини, Греції, Італії, Франції, Ізраїлю та інших країн Середземномор'я.

У структурі перевезень вантажів переважають мінеральні будівельні матеріали (будівельний пісок і тверді кристалічні матеріали), цемент, руда, метали і металобрухт, вугілля, продукція АПК. Найбільший обсяг вантажних перевезень мають Київська, Дніпропетровська, Запорізька і Херсонська області.

Для подальшого розвитку річкового транспорту необхідно збільшити питому вагу спеціалізованих суден типу ріка—море, що сприятиме розширенню зовнішньоекономічних зв'язків, а також великовантажних суден для внутрішніх перевезень масових вантажів; поглибити фарватери ряду рік, зокрема Десни; пом'якшити чинники сезонної нерівномірності перевезень за рахунок продовження експлуатаційного періоду та організації цілорічної навігації на півдні; вивести з експлуатації фізично і морально застарілі судна із заміною їх новими.

Трубопровідний транспорт. Цей вид транспорту є найбільш економічним і ефективним для транспортування рідкого палива, пального і технологічного газу, хімічних продуктів. Його розвиток обумовлений розвитком в Україні нафтової, нафтопереробної газової промисловості. За останні десятиліття трубопровідний транспорт розвивався найбільш швидкими темпами. Довжина трубопроводів загального користування досягла 43 тис. км. Обсяг відправлених вантажів — 246 млн. т, в тому числі газу — 174 млн. т, нафти і нафтопродуктів — 68 млн. т, аміаку — 4 млн. т. Вантажооборот трубопровідного транспорту за період 2000 — 2006 рр. залишався майже стабільним.

Нафтопровідний транспорт України — це 12 основних нафтопроводів загальною протяжністю біля 3,0 тис. км. Діаметр труб — 720 мм. Нафтопровідна мережа представлена трансєвропейським нафтопроводом «Дружба», протяжність якого в межах України — 680 км. По ньому нафта з Росії через територію України поставляється в країни Центральної Європи (Словаччини і Угорщини). Решта нафтопроводів має внутрішньодержавне і міждержавне значення і забезпечує

нафтопереробні заводи України |нафтою, основна частка якої поки що надходить з Росії. Зокрема, це нафтопроводи Самара — Лисичанськ — Кременчук — Херсон Мічуринськ — Кременчук. Через ці нафтопроводи в Україну надходить сибірська нафта.

Важливе значення мають нафтопроводи, які поставляють вітчизняну нафту на нафтопереробні заводи: це Гнідинці — Розбишівське — Кременчук довжиною 395 км; Кременчук — Херсон (428 км), Долина — Дрогобич (58 км), Битків — Надвірна (15 км), Качанівка — Охтирка.

В перспективі важливе значення для забезпечення України нафтою будуть мати її поставки з країн Близького і Середнього Сходу. Ця нафта буде поставлятися танкерами до Одеського порту, де через нафтотермінал здійснюватиметься її перевалка на Одеський нафтопереробний завод і через систему нафтопроводів — доставка на Херсонський, Кременчуцький і Лисичанський нафтопереробні заводи. Крім того, будівництво нафтопроводу з Одеси до нафтопроводу «Дружба» могло б сприяти поставкам нафти з названих регіонів і Азербайджану в країни Центральної і Західної Європи з наданням Україною транспортних послуг названим країнам. Необхідна модернізація нафтопроводів, що йдуть від Одеси до Херсона і Кременчука з метою збільшення обсягів транспортування нафти по них, а також переобладнання насосних станцій на них для реверсу нафти.

Газопровідний транспорт є не лише найбільш ефективним, а й фактично єдиним видом транспорту в Україні для транспортування газу. Загальна протяжність газопроводів України сягає 33 тис. км. Основу становлять магістральні газопроводи, збудовані в 50-х і 60-х роках для експорту газу з України: Дашава — Київ — Москва, Шебелинка — Брянськ, Шебелинка — Остро-гожськ — Москва, Дашава — Мінськ — Вільнюс — Рига. Три перших газопроводи нині використовуються для поставок в Україну газу з Росії та Туркменистану. Для газифікації країни були збудовані такі газопроводи: Дашава — Дрогобич, Дашава — Стрий, Дашава — Долина — Львів, Угорськ — Івано-Франківськ, Шебелинка — Харків, Шебелинка — Дніпропетровськ — Кривий Ріг — Одеса — Кишинів, Шебелинка — Київ — Краси-лів — західні райони України. З Прикарпаття йдуть газопроводи в Польщу, Словаччину, Чехію. Через територію України прокладено магістральні газопроводи з Оренбурга, Західного Сибіру, якими Росія експортує газ у Західну Європу.

В Україні створено мережу продукте проводів: аміакопровід Тольятті — Горлівка — Одеса, етиленопровід Чепіль (Угорщина) — Калуш.

Завершується спорудження газопроводів Торжок — Долина, Тула — Шостка — Київ, Джанкой — Феодосія — Керч, Глібовське — Сімферополь — Севастополь.

Мережею газопостачання охоплено близько 50% міських поселень і лише 8% сільських поселень України, що дуже мало порівняно з європейськими країнами.



2.2. ЗМІШАНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ: ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Системи змішаних перевезень

Розрізняють мультимодальні, інтермодальні і комбіновані перевезення. Під мультимодальними перевезеннями розуміють перевезення, у яких беруть участь як мінімум два різних види транспорту. Отже, будь-який перевізний процес носить мультимодальний характер. *Інтермодальні* — це мультимодальні перевезення, у процесі яких вантаж до місця призначення перебуває в тому самому знімному

модулі — вантажній одиниці, якими є контейнери, знімні кузови, напівпричепи, автотранспортні засоби.

Інтермодальні перевезення, у процесі яких значна частина рейсу припадає на залізничний або морський транспорт, а початковий і кінцевий максимально короткі відрізки шляху здійснюються автомобільним транспортом, мають назву комбінованих перевезень.

Згідно визначенням Європейської угоди АGTC, *комбіновані перевезення* — це інтермодальні перевезення, у рамках яких велика частина рейсу припадає на залізничний, внутрішній водний або морський транспорт, а початковий і кінцевий відрізки шляху, на яких використовується автомобільний транспорт, є максимально короткими.

Таким чином термін «інтермодальність» застосовується для описання системи транспортування, яка припускає використання двох або більше видів транспорту для перевезення однієї й тієї самої вантажної одиниці або вантажного автотранспортного засобу в рамках комплексного транспортного ланцюга (від дверей до дверей) без перевантаження самого вантажу при зміні виду транспорту.

Комбіновані перевезення мають і такі характерні ознаки:

- координація і контроль виконання перевезення з боку оператора комбінованих перевезень — експедитора;
- наявність договору між оператором і власником вантажу про транспортування вантажу з обумовленого місця відправлення до місця призначення, що оформлюється документом комбінованого перевезення і супроводжує вантаж протягом усього процесу перевезення;
- роль оператора як юридичної особи у стосунках із власником вантажу і субпідрядником, який виконує перевезення, роботи і послуги за угодами з оператором;
- прийняття оператором відповідальності перед власником вантажу на весь період транспортування вантажу;
- застосування в розрахунках за перевезення наскрізних ставок тарифу, що включають вартість усіх перевезень і послуг, які виконуються у процесі доставки вантажу.

Необхідність розвитку міжнародних комбінованих перевезень обумовлюють:

- ◆ нагальна потреба у скороченні витрат обігу та торгівлі, що викликає необхідність впровадження транспортних технологій, які поєднують відносно високу швидкість і помірну вартість доставки вантажів;
- ◆ лібералізація цін на енергоносії потребує впровадження нових технологій перевезень, які забезпечать економію;
- ◆ тенденція до втрати залізницями традиційних транспортних ринків через відсутність з їх боку пропозицій щодо надання сучасних видів послуг і технологій, які забезпечують конкурентоспроможні умови перевезень;
- ◆ конкуренція між підприємствами автомобільного та залізничного транспорту, особливо на міжнародних маршрутах середньої дальності;
- ◆ різке скорочення обсягів міжнародної торгівлі країнами-учасницями ОСЖД, що викликало недовикористання наявної виробничої бази національних залізниць;

◆ екологічні вимоги національних законодавств до транспортних підприємств щодо скорочення шкідливих викидів, вихлопних газів і шуму, а також безпека руху транспортних засобів.

В рамках комбінованого транспорту впроваджено інші види вантажних одиниць — знімні кузови й автомобільні напівпричепи — разом із технологіями їх транспортування і перевантаження. У сфері застосування комбінованих перевезень з використанням водного і сухопутного видів транспорту перевагу надано змішаним автомобільно-залізничним перевезенням.

Змішані перевезення являють собою один з напрямків технічного прогресу, що швидко розвивається на залізничному транспорті. Спостерігається загальна тенденція до розвитку технологій змішаних перевезень, які сполучають переваги автомобільного та залізничного транспорту. Їх обсяг складає 20... 25 % загальних вантажних перевезень західноєвропейських і північноамериканських залізниць.

Обсяги комбінованих перевезень у країнах Європейського Союзу зросли за період 1970... 1995 рр. на 50 % і, згідно з прогнозами, до 2010 року орієнтовно збільшаться ще на 40 %. Для забезпечення цих перевезень реалізується Програма активізації комбінованого транспорту. Основна її мета — переведення вантажопотоків з автомагістралей на інші види транспорту і створення збалансованішої транспортної системи, котра знижує екологічне навантаження і забезпечує розвиток міжнародних інтермодальних перевезень.

Роль змішаних перевезень на європейському транспортному ринку по країнах і окремих напрямках залежить від багатьох чинників. Досвід показує, що є можливості для істотного збільшення частки комбінованого транспорту в перевезеннях на ряді важливих транспортних напрямків. Для цього необхідно створити відповідні базові умови і вжити належних директивних заходів. Комбінований транспорт може відіграти важливу роль у досягненні цієї мети шляхом переорієнтування значних транспортних потоків з автомобільного на інші види транспорту. Цього можна досягти, наприклад, групуючи вантажі, що перевозяться автомобілями, у такі значні транспортні одиниці як маршрутні поїзди.

Важливим напрямком транспортної політики, з якими пов'язують перспективи сталого розвитку транспорту в Європі, є стимулювання комбінованих перевезень як найбільш ефективних і екологічно безпечних перевізних технологій. Переорієнтування у теперішній системі розподілу перевезень вантажів за видами транспорту в Європі — з автомобільного транспорту на залізничний, внутрішній водний або каботажні перевезення — дало б змогу підвищити транспортну ефективність у деяких галузях економіки.

Змішані перевезення сприяють також підвищенню продуктивності праці на транспорті, що надає можливість залізницям, наприклад, Північної Америки тримати тарифи на рівні у 2...3 рази нижчому від європейського.

Використання залізничних вагонів для перевезень напівпричепів (трейлерів) і контейнерів зі збором і доставлянням їх за допомогою автотранспорту має переваги порівняно з перевезеннями самим лише автотранспортом. Широке застосування інтермодальних перевезень забезпечує більш збалансовану національну транспортну інфраструктуру й уповільнює зношування автомобільних шляхів. Крім того, кількість аварій, викликаних утомою водіїв автотранспорту, можна знизити завдяки полегшенню режиму роботи водіїв — їм не потрібно буде долати великі відстані, проводячи тривалий час поза домівкою.

Ще одна з переваг комбінованих перевезень — значно ефективніше використання палива. Залежно від рівня обслуговування при комбінованих перевезеннях

паливо використовується у 1,4... 3,4 рази ефективніше, ніж при прямих перевезеннях автотранспортом.

Розвиваються перевезення вантажів прискореними контейнерними поїздами, включаючи міжнародні маршрути.

На сьогодні склалася певна система техніко-технологічної класифікації комбінованого транспорту. Вона дає змогу подати цілий спектр послуг, що може потенційно надавати новий вид транспорту.

Контейнерні перевезення припускають перевезення власне контейнерів стандартів 180, а також знімних (обмінних) кузовів. Знімний кузов вантажного автомобіля не має постійного жорсткого зв'язку з шасі і може легко зніматися з нього. Так само, як і контейнери, знімні кузова можуть перевантажуватися з автотransпортного засобу на залізничний і навпаки за допомогою кранів. Зовні знімні кузова з брезентовим верхом подібні до кузовів автомобілів.

Контрейлерні перевезення пов'язані з перевезеннями автотранспортних засобів — великовантажних автопоїздів (тягачів з напівпричепами й автомобілів з причепами), а також окремих напівпричепів. При перевезеннях повних автопоїздів використовуються спеціалізовані платформи. На залізницях колії 1520 мм з цією метою застосовуються платформи з пониженими вантажними площадками (ПВП), а на залізницях колії 1435 мм — платформи типу «RoLa». Основними залізничними транспортними засобами є вагони з кишнями, платформи з низько розташованими навантажувальними площадками.

Бімодальні перевезення здійснюються за допомогою спеціальних напівпричепів, пристосованих до експлуатації як на автомагістралях, так і на залізницях.

Вибір найбільш ефективного варіанту перевезення автомобільних напівпричепів залізницею здійснюється за схемою, яка передбачає порівняльний аналіз особливостей способів перевезення. При цьому використовуються визначені критерії — оцінні показники, основою яких є відомості про конструктивні особливості транспортних і перевантажувальних засобів, їх технічні можливості, а також умови експлуатації.

Тривалість перевезення залежить від тривалості обслуговування і перебування вантажу на терміналі, точності доставки вантажу на термінал і вивезення його з терміналу, часу виклику засобів транспорту, циклічності курсування поїздів, часу роботи обслуговуючого персоналу, обмеження руху автотранспорту наприкінці тижня й у нічний час, місткості прикордонних станцій, чіткості роботи митних служб. Зазначені чинники, а також кількість і розташування терміналів впливають на ціну перевезення, яка безпосередньо впливає з витрат на перевезення.

Розглядаються три групи оцінних показників, пов'язаних з терміном перевезення, вартістю й організаційно-технічними заходами. До першої групи показників належать: швидкості руху, припустимі за маршрутом проходження; габаритні обмеження; час вантажно-розвантажувальних операцій. Другу групу складають показники вартості перевезення: ціна вагона; вартість його утримування; витрати на будівництво терміналу; вартість перевантаження; витрати на утримання персоналу. До третьої групи належать такі показники: багатофункціональність системи перевезень; співвідношення нетто/брутто; річний пробіг у завантаженому стані; екологічна безпека.

Вантажні одиниці

В системі комбінованих перевезень найбільш використовуваною вантажною одиницею є контейнер — це спеціальний укріплений ящик для перевезення ванта-

жу, придатний для штабелювання і горизонтального або вертикального навантаження-перевалювання.

Контейнер це універсальний транспортний засіб, оскільки його однаково зручно перевозити морським, річковим, залізничним і автомобільним транспортом. В даний час експлуатується декілька типів великотоннажних контейнерів. У табл. 2.3 наведено основні параметри типових контейнерів.

Друге за значенням місце у системі комбінованих перевезень займають вантажні одиниці у вигляді знімних кузовів і автомобільних напівпричепів. Використання цих вантажних одиниць для перевезень вантажів потребує застосування спеціального рухомого складу з додатковим устаткуванням для їх закріплення. Оскільки знімні кузова, як правило, не можна складувати штабелюванням, то для накопичення необхідної партії таких вантажних одиниць з метою завантаження на маршрутний поїзд необхідні більші за площею складські приміщення. Внаслідок зниженої міцності конструкції знімних кузовів і широкого використання тентів знижується захищеність вантажів у процесі транспортування. Крім того, інфраструктура, рухомий склад й обладнання, що використовуються для роботи з великотоннажними контейнерами, не можуть механічно застосовуватися для організації перевезень вантажів знімними кузовами і напівпричепами.

Водночас, використання знімних кузовів надає низку переваг, серед яких: більш раціональне співвідношення вантажопідйомності і власної маси (знімний кузов вдвічі легший, ніж контейнер); краще використання об'єму при перевезеннях вантажів на європіддонах; незначне збільшення габариту завантаження. Останніми роками створено конструкції знімних кузовів, які можуть штабелюватися і підніматися з зачепленням зверху. Деякі знімні кузова оснащено відкидними опорами, на які вони спираються, коли не перебувають на транспортному засобі.

Термінальне господарство

Термінали є основними елементами транспортного обслуговування в системі комбінованих перевезень, а їх належне розташування — істотна умова розвитку комбінованого транспорту.

Підйомно-транспортне устаткування терміналів багато в чому визначає продуктивність вантажно-розвантажувальних операцій. На контейнерно-контрейлерних терміналах застосовуються як козлові крани, так і фронтальні навантажувачі. Основні параметри кранів і навантажувачів визначаються з урахуванням технології переробки великотоннажних контейнерів.

При перевантаженні контейнерів козовими кранами використовуються захоплювачі (спредери), які взаємодіють з контейнерними фітінгами. Контрейлери (напівпричепи) не пристосовані до традиційного перевантаження контейнерними кранами. Тому фітінгові спредери не можуть використовуватися для кранового перевантаження контрейлерів.

Для козових кранів перспективних конструкцій висоту підйому рекомендується приймати не менше 13,5 м, розмір прольоту — до 40 м, робочий виліт консолі — до 9,2 м, боковий проліт — 14... 16 м і більше. Вантажопідйомність кранів повинна складати: на спредері для контейнерів — до 35 т, на кліщовому захоплювачі для контрейлерів — 41 т. При цьому навантаження на колесо не повинно перевищувати 300 кН.

За кордоном перевантаження кранами контрейлерів на залізничних терміналах здійснюється з використанням комбінованих захоплювачів. Подібні захоплювачі обладнані шарнірними цангами, виконаними у вигляді кліщів. Кліщові захоплювачі

використовуються також на фронтальних навантажувачах для перевантаження як контрейлерів, так і великотоннажних контейнерів.

Фронтальні навантажувачі широко застосовуються на перевантажувальних терміналах. При оцінці ефективності устаткування терміналів фронтальними навантажувачами необхідно враховувати такі положення:

- розмір складської площі контейнерної площадки;
- параметри покриття площадок;
- умови розміщення вантажних одиниць;
- вартісні показники;
- готовність до оперативного виконання вантажно-розвантажувальних операцій;
- фахові навички обслуговуючого персоналу при виконанні вантажних операцій, технічного обслуговування та ремонту;
- забезпечення запасними частинами та матеріалами;
- стійкість роботи в зимових умовах.

Міжнародні комбіновані перевезення

Розвиток міжнародних транспортних коридорів (МТК) тісно пов'язан з комбінованими перевезеннями. На основі Європейської Угоди про найважливіші лінії міжнародних комбінованих перевезень і відповідних об'єктів (AGTC) у рамках ОСЖД підписано Угоду про організаційні й експлуатаційні аспекти комбінованих перевезень у сполученні Європа-Азія. В Угоді підкреслюється важлива роль комбінованих перевезень для поліпшення якості транспортних послуг, безпеки перевезень вантажів і зменшення несприятливих наслідків для навколишнього середовища. Зазначається, що для підвищення ефективності міжнародних комбінованих перевезень у напрямку Європа-Азія та їх принадності для споживачів істотне значення має встановлення правових норм, які визначають узгоджений план розвитку комбінованих перевезень й інфраструктури на основі міжнародних параметрів і стандартів.

Актуальність упровадження технологій комбінованих перевезень для України посилюється завдяки вигідності географічного розташування. З найважливіших залізничних ліній міжнародних комбінованих перевезень (МКП) через Україну пролягають такі:

АСЕ-30	(Медика, Польща) - Мостиська - Львів;
А-30	Київ - Харків - Куп'янськ - Тополі - (Соловей, Росія);
АСЕ-40	(Чієрна над Тісоу, Словаччина) - Чоп;
АСЕ-50	(Захонь, Угорщина) - Чоп - Львів - Красне -Тернопіль - Жмеринка - Фастів - Київ - Конотоп -Зерново - (Суземка, Росія);
А-50	Фастів - Дніпропетровськ - Червоноармійськ -Дебальцеве - Червона Могила - (Гуково, Росія);
А-50/1	Жмеринка - Котовськ - Роздільна - Одеса -Іллічівськ - (Варна, Болгарія);
А-50/2	Фастів - Дніпропетровськ - Червоноармійськ -Ясинувата -

	Квашино - (Успенська, Росія);
A-50/3	Дніпропетровськ - Лозова - Червоний Лиман -Харків;
A-54	Чоп - Дяково - (Хелмеу, Румунія);
A-95	(Бендери, Молдова) - Роздільна - Козятин;
A-95/1	Жмеринка - Могилів Подільський - (Волчинець, Беларусь);
АСЕ-851	Львів - Вадул-Сирет - (Вікшани, Румунія).

Європейська економічна Комісія ООН (ЕСЕ) запропонувала консолідовану міжрегіональну мережу комбінованого транспорту. Згідно з цією пропозицією виділяються три головні залізничні маршрути Азія-Європа.

Північний маршрут:

- (а) А-207 (ОСЖД) з Корейського півострова - А-20 (Транссиб) через Хабаровськ, Іркутськ, Новосибірськ, Москву -
 - (і) С-Е 10 (АОТС) у Фінляндію,
 - (II) С-Е 20 (АОТС) у Польщу,
 - (ІІІ) С-Е 50 (АОТС) в Угорщину;
- (б) А-205 (ОСЖД) з Пекину – А-20 (Транссиб) через Каримську, Іркутськ, Новосибірськ, Москву -
 - (і) С-Е 10 (АОТС) у Фінляндію,
 - (II) С-Е 20 (АОТС) у Польщу,
 - (ІІІ) С-Е 50 (АОТС) в Угорщину;
- (в) А-204 (ОСЖД) з Тяньцзіня, Пекину через Улан-Батор - А-20 (Транссиб) через Заудинський, Іркутськ, Новосибірськ, Москву -
 - (і) С-Е 10 (АОТС) у Фінляндію,
 - (II) С-Е 20 (АОТС) у Польщу,
 - (III) С-Е 50 (АОТС) в Угорщину;
- (г) А-50 (ОСЖД) із Ляньюньгана -
 - (І) Алмати - Астрахань - Єкатеринбург - Дніпропетровськ - Фастів -
С-Е 50 (АОТС) в Угорщину,
 - (II) А-203 через Акмолу - Єкатеринбург - А-20 через Москву -
(-) С-Е 10 (АОТС) у Фінляндію,
(-) С-Е 20 (АОТС) у Польщу,
(-) С-Е 50 (АОТС) в Угорщину.

Центральний маршрут (Шовковий шлях):

- А-50 (ОСЖД) з Ляньюньгана - Алмати - А-500/1 через Ташкент, Бухару-

- (І) А-503 через Ашгабат - поромна лінія - А-701 через Баку -
 - (-) Тбілісі - А-701/1 або А-701/2 через Батумі або Поті - поромна лінія - С-Е 562 (АОТС) до Констанци,
 - (-) Єреван або Тбілісі - С-Е 97 (АОТС) через
 - (=) С-Е 70 через Стамбул в Європу,
 - (=) С-Е 70 і С-Е 74 через Ізмір в Європу,
 - (=) С-Е 70, С-Е 97 і С-Е 562 через Самсунг - поромна лінія до Констанци;
- (ІІ) А-503 через Сарахс, Машад, Тегеран - С-Е 70 (АОТС) через
 - (-) С-Е 70 через Стамбул в Європу,
 - (-) С-Е 70 і С-Е 74 через Ізмір в Європу,
 - (-) С-Е 70, С-Е 97 і С-Е 562 через Самсунг - поромна лінія до Констанци.

Південний маршрут:

- Читтагонг/Дака - Делі - Лахор - Тегеран, Рази-
- (І) С-Е 70 через Стамбул в Європу,
- (ІІ) С-Е 70 і С-Е 74 через Ізмір в Європу,
- (ІІІ) С-Е 70, С-Е 97 і С-Е 562 через Самсунг - поромна лінія до Констанци

Для технічного забезпечення міжнародних комбінованих перевезень головну увагу приділено двом групам інфраструктурних об'єктів — залізничним лініям і терміналам. Для комбінованих перевезень міжнародними транспортними коридорами важливого значення набувають технічні характеристики залізничних ліній. Ці лінії, як правило, мають бути двоколійними або багатоколійними з автоматичним блокуванням. При невеликих розмірах пасажирського сполучення комбіновані перевезення можуть здійснюватись і на одноколійних лініях. В усіх випадках резервна наявності пропускної спроможності повинен не менше як удвічі перевищувати необхідну для комбінованих перевезень кількість поїздів. Таким чином, лінії МКП повинні мати достатню пропускну спроможність і забезпечувати точне дотримання графіків руху.

Організація маршрутних поїздів за напрямками з великим вантажопотоком надає можливість істотно скоротити обсяг робіт, а отже, й витрати на формування і розформування поїздів. При цьому необхідно спростити процедуру прикордонного та митного контролю, а на прикордонних переходах, де стикаються залізниці з різною шириною колії — удосконалити складну технологію пропускання поїздів.

У тих випадках, коли неможливо організувати курсування поїздів прямого сполучення, припускається формування поїздів з груп вагонів, які прямували б до одного пункту призначення. Необхідно також намагатись якомога максимально скоротити прості прямих поїздів на маршрутах проходження, у тому числі на прикордонних переходах.

Рухомий склад має відповідати зазначеним вище стандартам щодо швидкості руху та навантаження на вісь, а також забезпечувати можливість перевезення усіх вантажних одиниць з урахуванням вагових норм і дотриманням габаритних вимог.

Поїздам комбінованих перевезень необхідно надавати максимального пріоритету. Графік їх руху варто складати так, щоб він відповідав вимогам споживачів стосовно надійності та регулярності перевезень.

Пропускна спроможність ліній МКП повинна задовольняти потреби відправлення, прибуття і пропускання транзитних комбінованих поїздів на станціях формування поїздів і обміну групами вагонів. Розрахунки пропускної спроможності під'їзних, прийомовідправних, маневрових і сортувальних колій необхідно здійснювати, виходячи з умови практично повної відсутності непродуктивних простоїв вагонів і поїздів.

Сутність вимог до технічних параметрів терміналів вантажних станцій пов'язана, головним чином, з їх розташуванням на мережі транспортних комунікацій і полягає в тому, щоб забезпечувався безперешкодний доступ до них як залізницею, так і автомобільними шляхами. Технологія роботи кожного терміналу має бути погодженою з технологією залізничних станцій, які опрацьовують швидкісні поїзди для комбінованих перевезень.

Для завантаження і розвантаження контрейлерів, автомобільних напівпричепів і причепів термінали необхідно обладнувати перевантажувальними засобами залежно від типу застосовуваного спеціалізованого рухомого складу. У межах залізничної мережі термінали треба забезпечити стійким зв'язком з магістральними лініями, а у випадку перевезень групами вагонів — доступом до швидкісних поїздів комбінованих перевезень.

Термінали як об'єкти, що мають важливе значення для МКП, розміщено в таких пунктах на території України: Батєво (Чоп), Біла Церква, Бердянськ, Вінниця, Дарниця (Київ), Дніпропетровськ, Житомир, Запоріжжя, Іллічівськ, Київ, Луганськ, Маріуполь, Нікополь, Одеса, Полтава, Рубіжне, Скнилів (Львів), Усатове (Одеса), Харків, Херсон, Хмельницький, Черкаси, Чернігів, Ясинувата (Донецьк).

Технологічні зупинки поїздів комбінованих перевезень на проміжних станціях слід використовувати для одночасного проведення робіт, що потребують стоянок (наприклад, прикордонний, митний і санітарний контроль).

На пунктах перестановки і перевантаження вагонів необхідно впроваджувати ефективні, з огляду на витрати часу і засобів, технології. Тривалість зупинок на таких пунктах повинна бути якомога меншою. Для цього треба також мати достатню кількість наявних технічних засобів для замінювання ходових частин або перевантаження вантажів різної номенклатури.

На залізнично-поромних переправах у портах тривалість зупинок при комбінованих перевезеннях повинна бути мінімальною. Цього можна досягти створенням відповідної інфраструктури залізничних станцій у поромних портах і, крім того, шляхом удосконалення методів організаційно-розпорядчої роботи.

Поромні судна, використовувані для комбінованих перевезень, за своїми типами і розмірами повинні відповідати вантажним одиницям і вагонам, що перевозяться, а також забезпечувати швидке завантаження і розвантаження, схоронність вантажних одиниць і вагонів. Габаритні обмеження, навантаження на вісь та інші нормовані параметри залізничних поромів мають відповідати показникам для ліній МКП.

Контрейлерні перевезення

Контрейлерні перевезення — це комбіновані перевезення, які переважно здійснюються автомобільним і залізничним транспортом. Сутність технології контрейлерних перевезень полягає в інтегруванні в єдину транспортну систему засобів

автомобільного та залізничного транспорту. Змішані перевезення сполучають у єдиному транспортному ланцюгу два домінуючі види наземного транспорту — автомобільний і залізничний. Контейнерні перевезення на ринку транспортних послуг приваблюють можливістю реалізувати принцип "від дверей до дверей". При контейнерних перевезеннях як вантажні одиниці використовуються обмінні кузови і напівпричепи, а також повні автопоїзди-тягачі з напівпричепами або автомобілі з причепами.

У процесі контейнерних перевезень доставляння вантажів залізницею виконується, як правило, маршрутними поїздами за жорстким розкладом. Кожен поїзд курсує між двома вантажними терміналами. У контейнерні поїзди включаються пасажирські вагони для розміщення водіїв і обслуговуючого персоналу.

При міжнародних контейнерних перевезеннях маршрути руху поїздів організуються так, щоб кількість і тривалість зупинок для дотримання митних формальностей були мінімальними. Це, зокрема, досягається за рахунок виконання митних процедур у пунктах технічного обслуговування вагонів при виконанні операцій навантаження і розвантаження.

Залежно від вантажних одиниць, які перевозяться, застосовуються різні типи рухомого складу та технічне обладнання вантажних терміналів.

Велику увагу розвитку змішаних перевезень приділяють такі міжнародні організації, як Європейська Економічна Комісія ООН та Міжнародний союз автомобільного транспорту (МСАТ). При МСАТ діє спеціальна комісія зі змішаних перевезень. Важливу роль у розвитку цього виду перевезень відіграє Міжнародний союз компаній зі змішаних автомобільно-залізничних перевезень (UIRR.). До нього входять автомобільні перевізники, транспортно-експедиційні фірми, підприємства-виробники транспортної техніки, а також представники європейських залізниць.



2.3. ТРАНСПОРТНО-ТЕХНОЛОГІЧНІ СИСТЕМИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

Загальні положення

У загальному випадку перевезення вантажу від відправника до одержувача передбачає виконання груп операцій щодо вибору видів транспорту та сполучень, підготовки вантажу до перевезень, доставки його на термінал магістрального транспорту, виконання навантажувально-розвантажувальних та складських робіт, транспортування та передачі вантажу з одного виду магістрального транспорту на інший, перевезення вантажу з терміналу магістрального виду транспорту до адресата. При виконанні кожної групи операцій можуть варіюватись технічні засоби, способи та методи організації роботи, тощо.

Комплекс взаємоузгоджених технічних, технологічних, економічних, організаційних, комерційних і правових рішень, які забезпечують найбільш ефективне перевезення вантажів називається транспортно-технологічною системою доставки вантажів.

Загальної визнаної класифікації транспортно-технологічних систем доставки вантажів не існує. За вітчизняною термінологією виконання перевезень вантажів одним видом транспорту називається доставкою в прямому сполученні. При участі у перевезеннях декількох видів транспорту, система носить назву доставки у змішаному сполученні. Різновидністю цієї системи є доставка у прямому змішаному сполученні, при якій перевезення виконуються різними видами транспорту за єдиним транспортним документом. При передачі вантажу в пунктах перевалки з

одного виду транспорту на інший разом з вантажною місткістю, в яку вантаж був улаштований у пункті відправлення, сполучення називається безперевантажним.

Визначення різновидів змішаних перевезень можуть бути сформульовані в залежності від кількості задіяних видів транспорту, виду сполучення (міжнародне, національне), виду вантажного місця, характеру відповідальності за перевезення всіх її учасників, порядку управління та інших чинників.

У фаховій вітчизняній та зарубіжній літературі зустрічається поряд з різною термінологією для визначення однієї і тої самої транспортно-технологічної системи доставки вантажів, однакова термінологія для визначення різних систем доставки вантажів. Наприклад, на загальноєвропейській конференції міністрів транспорту країн ЄС (1994 р.) було прийняте рішення, відповідно до яких інтермодальним вважається перевезення одним видом транспорту, але з перевантаженням опломбованого контейнера в шляху проходження. У 1997 р. ця міжнародна організація при визначенні інтермодальності вказувала можливість домінування одного виду транспорту над іншим, що вже передбачає задіяними у виконанні перевезень не менше двох видів транспорту.

Найбільш структуризованими з точки зору класифікації транспортно-технологічних систем є термінологія UNCTAD (United Nation Conference on Trade and Development). За якою:

➤ Інтермодальним є перевезення вантажу декількома видами транспорту, при якому один із перевізників організує доставку від пункту відправлення через один або більш перевалочних пунктів до пункту призначення, але не приймає на себе відповідальність за перевезення на весь шлях доставки. У залежності від розподілу між учасниками відповідальності за перевезення видаються різноманітні види транспортних документів.

➤ Мультимодальним є перевезення в тому випадку, якщо їх організатор відповідає за вантаж вздовж всього шляху доставки, незалежно від кількості задіяних видів транспорту, при оформленні єдиного перевізного документа.

➤ Комбінованими є перевезення вантажу у одному і тому ж самому вантажному місці або транспортному засобі, шляхом комбінації сполучень різних видів транспорту.

➤ Юнімодальним (одновидовим) є перевезення вантажів, здійснюване одним видом транспорту, і одним або декількома перевізниками. У випадку декількох перевізників один із них може видати наскрізний коносамент, що охоплює все перевезення.

➤ Сегментованим (роздільним) є перевезення коли перевізник-організатор приймає на себе відповідальність лише за частину перевезення, яке безпосередньо ним виконується. У цьому випадку він видає коносамент на інтермодальне або комбіноване перевезення.

Змішанні перевезення вантажів часто визначають, як вид вантажних перевезень транспортним конвеєром, що організований послідовно різними видами транспорту між відправником та одержувачем вантажів, але з обов'язковим збереженням транспортного упакування в процесі перевантаження з одного транспортного засобу на інший. Є також визначення змішаних перевезень, як планомірної взаємодії або систематичної кооперації різних видів транспорту в організації транспортних конвеєрів.

У європейських країнах найчастіше пов'язують перспективу розвитку змішаних перевезень з передачею вантажних перевезень, що виконуються на значну відстань, з автомобільного транспорту на більш ресурсозберігаючий і екологічно безпечний залізничний транспорт. Для окремих транспортних зв'язків, економічних центрів і регіонів, раціональним учасником змішаних перевезень може бути водний транспорт.

При перевезеннях на великі відстані часто використовують послідовно декілька видів транспорту, що потребує узгодження класифікації вантажу та його упакування. Основною метою пакування є збереження вантажу. На вантаж, під час транспортування, діють значні поздовжні, вертикальні та бокові сили. Ці сили значно більші за величиною на залізничному транспорті, ніж на автомобільному. При транспортуванні залізницею, на вантаж додатково діють удари при переформуванні поїздів на сортувальних гірках (де негайна зупинка викликає сили більші у 3-8 разів за силу тяжіння). Але найбільші сили за величиною та різномаяттям характерні для морських перевезень (під час штормів, тощо). Тому узгодження конструкції та параметрів транспортної тари, при вмішаних перевезеннях, має важливе значення. Розробка раціональної тари пов'язана ще з відмінністю різних видів транспорту за вантажопідйомністю та геометричними розмірами вантажних просторів рухомого складу (різниця досягає 5-10 разів і більше). Крім цього, транспортна тара потребує узгодження з конструкцією навантажувально-розвантажувальних засобів.

Технологія безперевантажних перевезень дозволяє в 2,0-2,5 рази скоротити витрати коштів за рахунок механізації операцій, збільшити швидкість доставки, зменшити імовірність пошкодження вантажу. Недолік цієї технології – велика маса тари.

Класичними системами безперевантажних сполучень є пакетні і контейнерні перевезення.

Пакетний спосіб перевезень ґрунтується на укрупненні наборів штучних та довгомірних вантажів. Для транспортування, штучні вантажі пакують шляхом їх скріплення (зв'язки) або укладання в тару. Необхідною умовою використання пакетних перевезень є використання універсальної та спеціалізованої тари 1 піддонів. Параметри та конструкція піддонів стандартизовані, а тари - вибирають з урахуванням вимог до перевезень вантажу, можливостей рухомого складу та навантажувально-розвантажувальних механізмів.

При виборі виду тари вантажовідправники часто керуються не забезпеченням схоронності вантажу, а скороченням витрат на пакування.

При рішенні питання про вибір виду пакунку, який відповідає умовам перевезення і перевантаження, необхідно враховувати: напрямок перевезення; тривалість; умови; транспортні і перевантажні засоби, що використовуються; кількість перевантажень.

Транспортна упаковка повинна виконувати три основні функції: захист, забезпечення зручності у поведінці з вантажем, інформативність.

Захистна функція упаковки заключається в забезпеченні схоронності споживчої якості вантажу в умовах зміни навколишнього середовища і у попередженні втрат, пошкоджень або порчі вантажу. Тара повинна попереджати пошкодження вантажу, які виникають у процесі перевезень, перевантаження і збереження від ударів, тиску і коливань.

Для зручності у поведінці з вантажем транспортна упаковка повинна мати форму і розміри, які сприяють ефективному перевантаженню, збереженню на складах і розміщенню на транспортних засобах. Форма і міцність транспортної тари повинна забезпечити щільне прилягання один до одного поряд розташованих вантажних місць і їх безпечно укладання одне на одне.

Інформаційна функція реалізується шляхом маркування тари для ідентифікування вантажів, їх належності до визначеної партії вантажу, позначення маси, розмірів і обсягу, реквізитів відправника і адресата. Наносять також умовні вказівні знаки, які інформують про особливості у поведінці з вантажем, його захист і наявність небезпечних вантажів.

Найбільшого поширення в світі отримав контейнерний спосіб перевезень. Незважаючи на те, що перші контейнери були використані в 20-х роках ХХ століття, тільки із запуском першої регулярної лінії в 1963 році, почався бурхливий розвиток

контейнерних перевезень. Їх виконання пов'язано з організацією відповідних терміналів та проміжних пунктів перевалки.

Ідея використання контейнера передбачає: об'єднання багатьох упаковок у одне відправлення, швидке виконання перевантажень, послаблення вимог до упаковки, зменшення крадіжок, спрощення складання документів, зниження вартості перевезень. За конструкцією контейнер уявляє собою металеву коробку, яка повинна узгоджуватись за вантажопідйомністю та внутрішнім об'ємом з характеристикам транспортуємих вантажів. Крім цього, контейнер за своїми параметрами повинен бути узгоджений з габаритними та ваговими обмеженнями рухомого складу, максимальним використанням вантажопідйомності та площі вантажної платформи транспортних засобів, мати мінімальну власну вагу, забезпечувати збереження вантажів, безпеку руху транспортних засобів, можливість механізованого виконання навантажувально-розвантажувальних робіт.

Завдяки роботі міжнародної організації з стандартизації (ІСО, сьогодні у більшості випадків використовуються стандартизовані контейнери.

Контейнери ІСО мають поперечний переріз 2,5х2,5 м із шкалою довжин 3, 6, 9 і 12 м. Контейнери бувають тонкостінні (без теплоізоляційного ефекту), ізолюючі (не мають системи регулювання температури) та рефрижератори.

В Україні і країнах СНД найбільше розповсюдження мають середньотонажні контейнери вантажопідйомністю 3 та 5 т, а в розвинених країнах Європи, Америки та в Японії – великотонажні контейнери довжиною 6,1 та 12,2 м. Їх використання сприяє швидкому розвитку внутрішніх і міжнародних перевезень дрібних партій вантажів за безперевантажною технологією. На базі стандартних універсальних контейнерів, розроблені також спеціальні варіанти: рефрижераторні контейнери, контейнери-цистерни, контейнери для небезпечних вантажів.

Близькою до системи контейнерних перевезень є система перевезень із застосуванням змінних кузовів. Вони мають розміри, що припускають розміщення 12 або 18 вантажних одиниць на європіддонах. Їх довжина знаходиться в межах від 7,15 до 7,82 м. Перевагою цього виду технічних засобів є зведення до мінімуму маси тари та оптимальне використання вантажопідйомності рухомого складу. При цьому використовуються також відносно легкі залізничні платформи і не виникає проблем з габаритними залізничними обмеженнями. Тому на долю перевезень у змінних кузовах у Європі припадає майже половина загального обсягу змішаних перевезень.

У Західній Європі змішані сполучення, при яких на залізничних платформах перевозять вантажні модулі (автомобілі, причепи, напівпричепи, змінні кузова) отримали об'єднану назву контрейлерних перевезень.

Контрейлерні перевезення передбачають транспортування автомобільних вантажних модулів залізницею. При цьому, від складу відправника вантажний модуль доставляється на залізничну платформу. Залізниця транспортує його до станції призначення, де відбувається доставка до складу адресата.

На залізничному етапі доставки вантажів перевезення виконують за розкладом, переважно у нічний час. Поїзди рухаються з швидкістю до 100 км/год і користуються пріоритетом при організації залізничного руху. Завантаження поїздів здійснюють, як правило, в інтервалі з 18.00 до 22.00. Автотранспортне підприємство, яке бажає відправити вантаж вечірнім поїздом, зобов'язане повідомити про це компанію-перевізника до полудня. Звичайно, безпосередньо на терміналах здійснюють митні формальності і ветеринарний контроль. Частіше всього такі перевезення виконують маршрутними поїздами прямого сполучення до визначеного пункту (терміналу), на якому формуються такі ж поїзди до нового місця призначення. При контрейлерних перевезеннях на терміналах вживається як вертикальний, так і горизонтальний спосіб завантаження вантажних модулів на залізничні платформи.

Вертикальний спосіб вимагає використання порталних кранів із спеціальними захватами або спеціально сконструйованих пневматичних стрілових навантажувачів великої вантажопідйомності. Вантажний модуль повинен мати спеціальні фітінги або канти для захоплення їх при завантаженні, а його конструкція повина бути посилена. Час вертикального перевантаження не перевищує 4-5 хвилин.

Горизонтальне завантаження (накочуванням) здійснюється у двох основних варіантах. У першому варіанті, вантажні модулі насувають з торцевої рампи на спеціальну залізничну платформу, де їх закріплюють ланцюгами або спеціальними захватами. Термін завантаження одного вантажного модуля складає біля 20 хвилин. Платформа може, як і у разі вертикального завантаження, мати загиблення для коліс модуля ("кишені").

У другому варіанті застосовують залізничні вагони з поворотною платформою. Платформу повертають при допомозі електродвигуна під кутом 40° - 50° до перевантажувального майданчика. Потім на платформу в'їжджає автопоїзд. Після залишення вантажного модуля, тягач з'їжджає з іншого боку платформи на майданчик. Платформу повертають у початкове положення і надійно фіксують. На неповоротній частині вагону змонтовано опорно-зчепний пристрій, за допомогою якого відбувається автоматичне стопоріння і фіксація вантажного модуля через шкворень. Напівпричепи повною масою до 34 т, можуть транспортуватись без додаткової опори знизу, більш як 34 т — з додатковою опорою. Весь процес завантаження займає 10 хвилин. Вагони можуть завантажувати незалежно один від одного. При необхідності можливо завантажувати не весь залізничний поїзд, а тільки окремі платформи.

При контрейлерних перевезеннях використовують залізничні платформи, що мають колеса звичайного розміру (діаметром 950 мм), або зменшеного (діаметром 330-360 мм) і відповідно зниженої навантажувальної висоти. Вагони у підлозі мають "кишені" для ко-лес Напівпричепи, щоб знизити його верхній габарит.

Нове покоління вагонів з низькою навантажувальною площадкою включає в себе восьмивісну платформу довжиною 18,6 м для вантажних автомобілів з причепами або шестивісну платформу довжиною 14,5 м — для напівприцепів.

За кордоном, контрейлерні перевезення розвиваються інтенсивними темпами. Збільшення обсягів таких перевезень у Європі, складає у середньому 20% на рік. Великий обсяг контрейлерних перевезень виконується в Німеччині (біля 50% від загального їх обсягу у Європі). В інших країнах Західної Європи, США і Канаді контрейлерні перевезення складають до 15-25% загального обсягу перевезень залізничного транспорту.

Недоліком цієї системи є необхідність перевозити залізницею достатньо велику масу вантажного модуля, а також необхідність створення та утримання парку спеціалізованих залізничних платформ для можливості вписування вантажних модулів у габарити рухомого складу залізниці.

Відома система трейлерних перевезень, які уявляють собою систему переміщення залізничних вагонів на трейлерних возах (автомобільних причепах) по автомобільним шляхам від залізничної станції до складу адресата. Такі перевезення не мають широкого розповсюдження і використовують тоді, коли у адресатів вантажів не має під'їзних колій залізниці. У цьому випадку на трейлерний візок укладають рейки для накочування вагону із звичайної залізничної колії. Трейлерні перевезення потребують створення потужних тягачів та конструктивно складних важких трейлерів, а також обладнання для скочування вагонів із залізничних колій на причепи і навпаки. Крім цього, переміщення вагонів вулицями та дорогами потребує особливих умов перевезень, бо не додержуються габаритні розміри, зменшується пропускна спроможність (здатність) дороги, порушуються правила дорожнього руху.

Основна перевага трейлерних та контрейлерних перевезень заключається в ліквідації проміжних навантажувально-розвантажувальних робіт, що забезпечує збереження вантажу, швидку доставку, відносно малі витрати.

Подальшим розвитком трейлерних та контрейлерних систем є роудлейдери. Роудлейдер – контрейлер з комбінованою або змінною ходовою частиною для руху по автомобільним шляхам та залізничним коліям. При використанні простих пристосувань за короткий проміжок часу залізничний вагон перетворюється в автомобільний причеп. Нове технічне рішення знімає проблему "мертвої ваги" та коштовного підйомного обладнання. Роудлейдер має на обох кінцях стандартні залізничні та автомобільні вузли для з'єднання з автомобілем та локомотивом. У порожньому стані роудлейдер має вагу 18 т. Його вантажопідйомність – 20т. Це відповідає співвідношенню корисного вантажу та ваги конструкції найбільших 38т вантажних дирижаблів.

При роудлейдерних перевезеннях використовують модернізовані напівпричепи, під які підкочують спеціальні двовісні залізничні візки. Залізничні візки мають звичайні зчіпки і буферні пристрої. На рейковому шляху напівпричепи через візки з'єднують у поїзд. Сила тяги і гальмовні сили передаються від візка напівпричепу, потім наступному візку і напівпричепу і так далі. У зв'язку з цим, рами напівпричепів повинні бути посилені, що призводить до збільшення власної маси напівпричепів і зменшенню їх вантажопідйомності приблизно на 1т. Встановлення одного напівпричепу на залізничні візки займає не більше 5 хвилин.

У межах одного виду транспорту існують наступні види безперевантажних перевезень:

- перестановка залізничних вагонів з візка однієї ширини колії на візок іншої ширини, при русі по коліях з різною шириною;
- перевезення вантажів судами типу "ріка-море" у прямому річково-морському сполученні.

У останні роки широко стали застосовувати контейнеровози, ліхтеровози, судна з горизонтальним навантаженням та інший спеціалізований рухомий склад.

Ліхтер уявляє собою несамохідне морське судно для перевезення вантажів, а також для безпричальних вантажних операцій при навантаженні або розвантаженні на рейді суден з великим осадом, які не можуть увійти у порт. Використовують судна-ліхтеровози трьох типів: а) ліхтери на судно піднімають і знімають потужним судновим краном; б) ліхтери буксиром заводять на опущену у воду кормову платформу, яка ліфтом піднімається на потрібну палубу; в) судно уявляє собою самохідний плавучий док, у середину якого ліхтери заводять по воді.

Інша різновидність кораблів - це ролери, які забезпечують навантаження самохідних або рухомих вантажів горизонтальним способом. До них відносяться залізничні та автомобільні паромні переправи. На Україні діють переправи: Керченська, Іллічівськ-Варна, Одеса-Поті, Іллічівськ-Дерінджер та інші.

На переправі Іллічівськ-Варна працюють пароми довжиною більш 180 м, шириною 26 м, водовміщенням 22 тис. т. На двох палубах та у трюмі судна розміщують 108 вагонів. Для їх подачі у трюм та на верхню палубу застосовується ліфт вантажністю 170 т. Для прибрання вагонів з майданчика ліфта паром обладнаний двома маневровими локомотивами. Для передачі вагонів з однієї колії на іншу на верхній та трюмній палубах у носовій частині судна встановлені поворотні сектори. Закріплення вагонів на коліях здійснюється особливим обладнанням. Перехідним мостом, що з'єднує паром з причалом та рухом вагонів управляють автоматично з пульта, розміщеного на паромі.

Взаємний зв'язок термінів і різновидів змішаних перевезень національної і американської термінологічних систем наведено на рис. 2.1.

Перевезення у змішаному сполученні організують на основі термінальної системи доставки вантажів. Термінал уявляє собою пункт у транспортній системі призначений для виконання різноманітних робіт пов'язаних із забезпеченням переміщення вантажів. Іноді у фаховій літературі під терміналом розуміють спеціалізовану ділянку транспортного вузла.



Рис. 2.1. Взаємний зв'язок термінів і видів сполучення національної і американської термінологічних систем.

Сукупність терміналів об'єднаних системою технологічних, технічних, інформаційних, правових та економічних стосунків, які забезпечують перевезення вантажів, утворює термінальну систему доставки вантажів.

Основними функціями термінальної системи є концентрація та розсіювання вантажопотоків, забезпечення безперервного руху вантажів з високою швидкістю, зменшення вартості перевезень, зберігання вантажів. Частиною термінальної системи яка забезпечує функцію розсіювання і концентрації вантажопотоків іноді у фаховій літературі називають фідерною системою перевезень.

Діяльність з консолідації вантажопотоків сприяє укрупненню партій вантажів. Окремі підприємства направляють партії вантажів на термінал, де відбувається їх переформування за напрямками доставки і накопичення об'єднаних партій вантажів у певному напрямку. Потім збірну партію вантажів відправляють потужним рухомим складом до терміналу призначення. Об'єднання партій вантажів може приносити вигоду при раціональному управлінні транспортними фірмами провізною здатністю завдяки більш повному використанню потенційних можливостей транспортних засобів. При цьому необхідно зважати на можливу шкоду об'єднання партій вантажів із-за затримок пов'язаних з очікуванням повного заповнення транспортних засобів. З іншого боку, об'єднання транспортних партій (з одним пунктом призначення) може поліпшувати сервіс, так як ці партії вантажів не потребують переформування на кожному проміжному терміналі розташованому на шляху до кінцевого пункту призначення.

Іншим способом зменшення вартості перевезень є розсіювання вантажного потоку. Ця діяльність направлена на поділ великих партій вантажів на дрібні, зручні для доставки у кінцеві пункти призначення транспортом малої потужності.

Об'єднання і розсіювання транспортних потоків виконується одночасно у багатьох видах терміналів. Крім цього, сервісні послуги терміналу включають операції: завантаження, відправлення, зберігання, обслуговування транзитних вантажів, захист вантажів від впливу навколишнього середовища, а також маршрутизацію, систему надання інформації, інвентаризацію, тощо. Багато типів терміналів передбачають сервісне обслуговування транспортних засобів і їх екіпажів.

При перевезеннях на великі відстані часто використовують послідовно декілька видів транспорту, що потребує узгодження класифікації вантажу та його упакування. Основною метою пакування є збереження вантажу. На вантаж, під час перевезень, діють значні поздовжні, вертикальні та бокові сили, які на порядок різняться за видами транспорту. Розробка раціональної тари пов'язана ще з відмінністю різних видів транспорту за вантажопідйомністю та геометричними розмірами вантажних просторів рухомого складу (різниця досягає 5-10 і більше разів). Крім цього, транспортна тара потребує узгодження з конструкцією навантажувально-розвантажувальних засобів.

При виборі виду тари вантажовідправники часто керуються не забезпеченням схоронності вантажу, а скороченням витрат на пакування. Тому необхідно приділяти особливу увагу обґрунтуванню вибору тари, яке виконується з врахуванням: напрямку, тривалості і умов перевезень; задіяних транспортних і перевантажувальних засобів; кількості перевантажень.

Транспортна упаковка повинна виконувати три основні функції: захист, забезпечення зручності у поведінці з вантажем, інформативність. Захисна функція упаковки заключається в забезпеченні схоронності споживчої якості вантажу в умовах зміни навколишнього середовища і у попередженні втрат, пошкоджень або порчі вантажу. Для зручності у поведінці з вантажем транспортна упаковка повинна мати форму і розміри, які сприяють ефективному перевантаженню, збереженню на складах і розміщенню на транспортних засобах. Форма і міцність транспортної тари повинна забезпечити щільне прилягання один до одного поряд розташованих вантажних місць і їх безпечне укладання одне на одне. Інформаційна функція реалізується шляхом маркування тари для ідентифікування вантажів, їх належності до

визначеної партії вантажу, позначення маси, розмірів і обсягу, реквізитів відправника і адресата. Крім цього, наносять умовні вказівні знаки, які інформують про особливості у поведінці з товаром, його захист і наявність небезпечних вантажів.

У залежності від виду вантажу, його тари, обсягу і географії перевезень можуть використовуватись різні транспортно-технологічні системи перевезень, що реалізуються у межах термінальної системи доставки вантажів у прямому і змішаному видах сполучення (рис. 2.2).

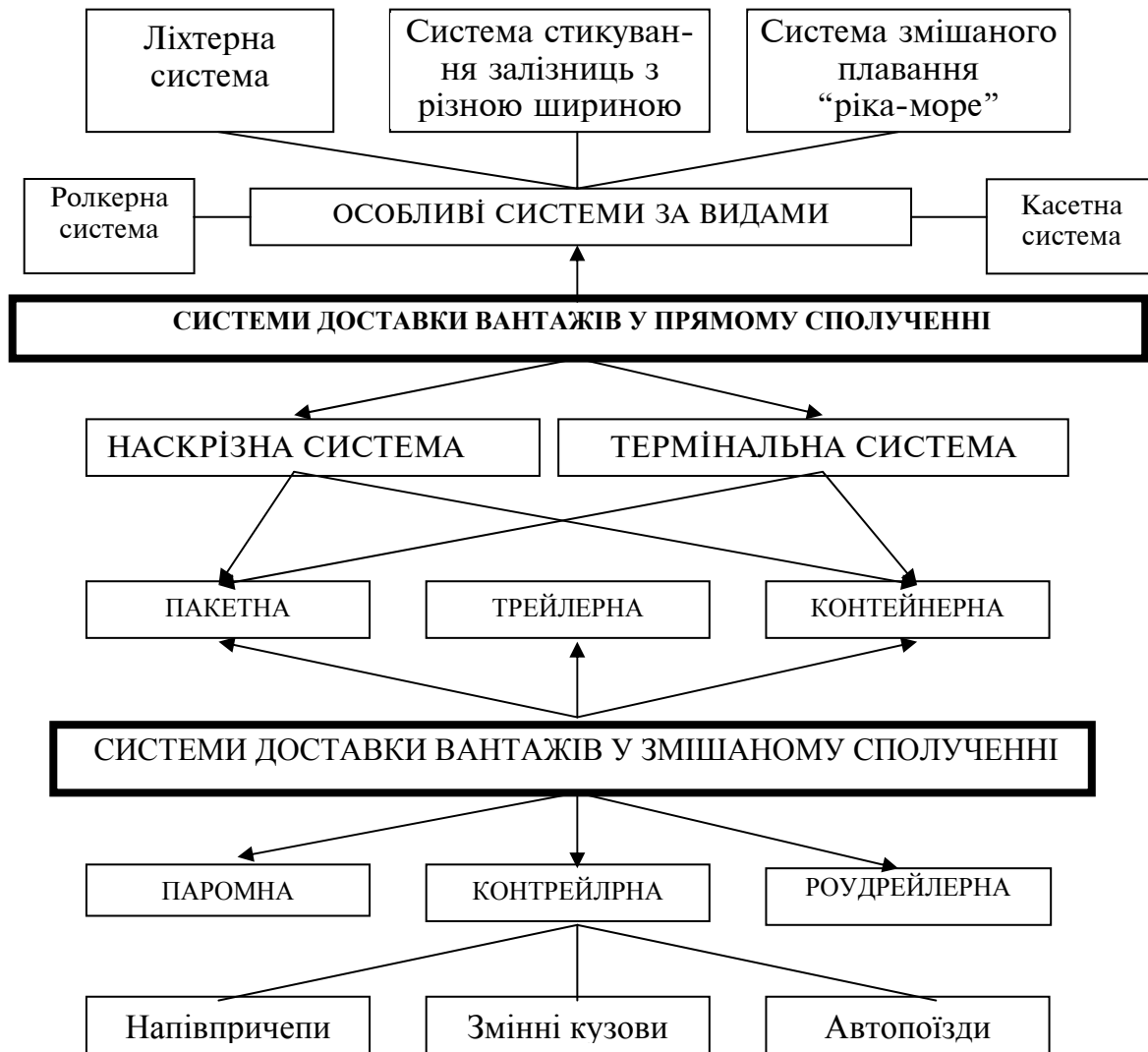


Рис.2.2. Транспортно-технологічні системи доставки вантажів

Пакетна система перевезень. Використовується для перевезень тарно-штучних та довгомірних вантажів, сформованих за допомогою засобів пакування у транспортні пакети, що забезпечують у процесі перевезень схоронність вантажів, можливість механізованого виконання вантажних робіт та ефективного використання вантажопідйомності та місткості транспортних засобів. Вантажі пакують шляхом їх скріплення (зв'язки) або укладання в тару. Засоби кріплення вантажів повинні мати контрольні знаки відправника та виключати можливість вилучення окремих вантажних місць.

Необхідною умовою використання пакетних перевезень є використання універсальної та спеціалізованої тари і піддонів. Параметри та конструкція піддонів

стандартизовані, а тари — вибирають з урахуванням вимог до перевезень вантажу, можливостей рухомого складу та навантажувально-розвантажувальних механізмів.

Основні характеристики засобів укрупнення вантажних місць:

- піддони плескаті, стійкові та ящикові: розмірами 800×1200 мм та 1200×1000 мм вантажопідйомністю 1 т; розмірами 1200×1600 мм та 1200×1800 мм вантажопідйомністю 2,0 і 3,2 т;
- обв'язки металеві і стрічкові, вантажопідйомністю 1,0; 3,0 і 7,5 т;
- стропа напівжорсткі розмірами: 1300×1300 мм, 2800×1350 мм, 2650×1200 мм, 2650×1400 мм, вантажопідйомністю до 7,5 т;
- строп-стрічки вантажопідйомністю 0,5 — 1,5 т.

Продуктивність вантажних робіт з пакетованими вантажами складає від 100 до 300 т/год. Маса транспортного пакету для перевезень в критих вагонах і контейнерах не повинна перевищувати 1 т, розміри пакету, сформованого з окремих вантажних місць з використанням піддону 800×1200 мм, не більше 840×1240 мм.

Контейнерна система перевезень. Використовується для перевезень генеральних та цінних вантажів. Ідея використання контейнера передбачає: об'єднання багатьох упаковок у одне відправлення, швидке виконання перевантажень, послаблення вимог до упаковки, зменшення крадіжок, спрощення складання документів, зниження вартості перевезень. За визначенням комітету ТК-104 ІСО контейнер є елементом транспортного обладнання і за своїми незмінними технічними параметрами повинен бути узгоджений з габаритними та ваговими обмеженнями транспортних засобів, максимальним використанням вантажопідйомності та площі вантажної платформи транспортних засобів, мати мінімальну власну вагу, забезпечувати збереження вантажів, безпеку руху транспортних засобів, можливість механізованого виконання навантажувально-розвантажувальних робіт.

Контейнери поділяють на дві групи: загального призначення (універсальні) і спеціального призначення (спеціалізовані). За масою контейнери розрізняють малотоннажні до 2,5 т, середньотоннажні — від 2,5 до 10 т і великотоннажні — більше 10 т.

Універсальні контейнери стандартизовані за типами, розмірами і вантажопідйомністю (таблиця 2.1). На базі стандартних універсальних контейнерів, розроблені також спеціалізовані варіанти: рефрижераторні контейнери, контейнери-цистерни, контейнери для небезпечних вантажів.

2.1. Типи, габаритні розміри і вантажопідйомність універсальних контейнерів

Типорозмір	Розмір, фут	Розміри*, мм			Маса бруто,		Об'єм, м ³
		Зовнішні	Внутрішні	Дверного прорізу	Брутто	Тари	
1AA	40	L=12192 B=2438 H=2591	l=12027 b=2330 h=2350	— 2286 2261	30,48	3,4- 3,6	66,6
1A	40	L=12192 B=2438 H=2438	l=12027 b=2330 h=2197	— 2286 2134	30,48	3,4- 3,6	62,4
1BB	30	L=9125 B=2438 H=2591	l=9030 b=2330 h=2350	— 2286 2261	25,40	2,8- 3,0	50,0

* L, l — довжина, B, b — ширина, H, h — висота.

Типорозмір	Розмір, фут	Розміри*, мм			Маса бруто,		Об'єм, м ³
		Зовнішні	Внутрішні	Дверного прорізу	Брутто	Тари	
1В	30	L=9125 B=2438 H=2438	l=9030 b=2330 h=2197	— 2286 2134	25,40	2,8- 3,0	48,0
1СС	20	L=6058 B=2438 H=2591	l=5867 b=2330 h=2350	— 2286 2261	24,00	2,1- 2,2	32,7
1С	20	L=6058 B=2438 H=2438	l=5867 b=2330 h=2197	— 2286 2134	24,00	2,1- 2,2	30,6
1D	10	L=2991 B=2438 H=2438	l=867 b=2330 h=2197	— 2286 2134	10,20	1,2- 1,3	14,2
1E	—	L=1968 B=2438 H=2438	l=1800 b=2330 h=2197	— 2286 2134	7,40	1,0- 1,1	10,2
1F	—	L=1460 B=2438 H=2438	l=1325 b=2330 h=2197	— 2286 2134	5,50	0,5- 0,7	6,8
3A	—	L=2100 B=2650 H=2450	l=1950 b=2515 h=2128	— 1950 2100	5,00	0,9- 1,0	10,4
3B	—	L=2100 B=1325 H=2400	l=1980 b=1225 h=2128	— 1225 2090	5,00	0,5- 0,6	5,16
3С	—	L=2100 B=1385 H=1400	l=1980 b=2225 h=2128	— 1225 1090	2,25	0,5- 0,6	2,7

Спеціалізовані контейнери для перевезення швидкопсувних вантажів (тонкостінні (без теплоізоляційного ефекту), ізолюючі (не мають системи регулювання температури) та рефрижератори) мають такі самі зовнішні габаритні розміри, як універсальні, але відрізняються вантажопідйомністю, а саме: типи 1А, 1АА – вантажопідйомність відповідно 23 і 28 т; 1С – 16,5 т; 1СС – 17,69 т.

Для насипних, рідких та газоподібних вантажів використовують контейнери-цистерни трьох типів (таблиця 2.2).

2.2. Типи, габаритні розміри і вантажопідйомність контейнерів-цистерн

Тип контейнера	Габаритні розміри [♦] , мм	Вантажопідйомність, т
1В	9125×2438×2438	22,30
1С	6058×2438×2438	18,22
1D	2991×2438×2438	8,66

[♦] L, — довжина, B, — ширина, H, — висота.

Досвід використання контейнерних систем свідчить про наявність двох основних проблем. Перша проблема пов'язана з інформаційним потоком, який супроводжує перевезення. Якщо документи не будуть встигати за переміщенням контейнерів, або транспортні засоби будуть довго чекати на виконання формальностей, або виникнуть затримки пов'язані з пошуком контейнера, то всі переваги контейнерних перевезень будуть зведені нанівець. Тому, запровадження контейнерної системи без підсистеми її інформаційної підтримки — недоцільне.

Друга проблема пов'язана з відсутністю балансу обсягів прямих і зворотних перевезень, коли в одному напрямку є вантаж, а в зворотному — немає, виникає проблема порожніх пробігів.

Контейнерна система перевезень потребує значних капітальних вкладень на створення окремих ліній (спеціалізовані термінали, транспортні засоби, склади, тощо), але дозволяє в 2,0-2,5 рази скоротити витрати коштів за рахунок механізації операцій, збільшити швидкість доставки, зменшити імовірність пошкодження вантажу. Недолік цієї технології — велика маса тари.

Контрейлерна система перевезень. У Західній Європі змішані сполучення, при яких на залізничних платформах перевозять вантажні модулі (автомобілі, причепа, напівпричепа, змінні кузови) отримали об'єднану назву контрейлерних перевезень.

Контрейлерні перевезення передбачають транспортування автомобільних вантажних модулів залізницею. При цьому, від складу відправника вантажний модуль доставляється на залізничну платформу. Залізниця транспортує його до станції призначення, де відбувається доставка до складу адресата. На залізничному етапі доставки вантажів перевезення виконують за розкладом, переважно у нічний час. Поїзди рухаються з швидкістю до 100 км/год і користуються пріоритетом при організації залізничного руху. Завантаження поїздів здійснюють, як правило, в інтервалі з 18.00 до 22.00. Автотранспортне підприємство, яке бажає відправити вантаж вечірнім поїздом, зобов'язане повідомити про це компанію перевізника до полудня. Звичайно, безпосередньо на терміналах здійснюють митні формальності і ветеринарний контроль. Частіше всього такі перевезення виконують маршрутними поїздами прямого сполучення до визначеного пункту (терміналу), на якому формуються такі ж поїзди до нового місця призначення. При контрейлерних перевезеннях на терміналах використовують як вертикальний, так і горизонтальний спосіб завантаження вантажних модулів на залізничні платформи.

Вертикальний спосіб вимагає використання портальних кранів із спеціальними захватами або спеціально сконструйованих пневматичних стрілових навантажувачів великої вантажопідйомності. Вантажний модуль повинен мати спеціальні фітінги або канти для захоплення їх при завантаженні, а його конструкція повинна бути посилена. Час вертикального перевантаження не перевищує 4-5 хвилин.

Горизонтальне завантаження (накочуванням) здійснюється у двох основних варіантах.

У першому варіанті, вантажні модулі насувають з торцевої рампи на спеціальну залізничну платформу, де їх закріплюють ланцюгами або спеціальними захватами. Термін завантаження одного вантажного модуля складає біля 20 хвилин.

У другому варіанті застосовують залізничні вагони з поворотною платформою. Платформу повертають при допомозі електродвигуна під кутом 40°-50° до перевантажувального майданчика. Потім на платформу в'їжджає автопоїзд. Після відчеплення вантажного модуля, тягач з'їжджає з іншого боку платформи на майданчик. Платформу повертають у початкове положення і надійно фіксують. На неповоротній частині вагону змонтовано опорно-зчепний пристрій, за допомогою якого відбувається автоматичне стопоріння і фіксація вантажного модуля через шкворень. Напівпричепа повною масою до 34 т, можуть транспортуватись без додаткової опори знизу, більш як 34т — з додатковою опорою. Весь процес завантаження займає

10 хвилин. Вагони можуть завантажувати незалежно один від одного. При необхідності можливо завантажувати не весь залізничний поїзд, а тільки окремі платформи.

При контрейлерних перевезеннях використовують залізничні платформи, що мають колеса звичайного розміру (діаметром 950 мм), або зменшеного (діаметром 330-360 мм) і відповідно зниженої навантажувальної висоти. Вагони у підлозі мають "кишені" для коліс напівпричепа, щоб знизити його верхній габарит. Нове покоління вагонів з низькою навантажувальною площадкою включає в себе восьмивісну платформу довжиною 18,6 м для вантажних автомобілів з причепами або шестивісну платформу довжиною 14,5 м — для напівпричепів.

Різновидом системи контрейлерних перевезень є перевезення із застосуванням змінних автомобільних кузовів. Вантажопідйомність автомобільних змінних кузовів змінюється в межах мають від 2 т до 20 т, при відношенні маси кузова до вантажопідйомності в межах 0,10-0,25, а довжина кузова — від 3,77 м до 7,82 м. Автотранспортні засоби для завантаження змінних кузовів обладнані безкрановими механізмами, які збільшують масу базового шасі на 10-20%. Перевагою цієї системи перевезень є зведення до мінімуму маси тари, раціональне використання вантажопідйомності автотранспортних засобів та їх уніфікація, механізація виконання вантажних робіт. При цьому використовуються також відносно легкі залізничні платформи і не виникає проблем з габаритними залізничними обмеженнями. Тому на долю перевезень у змінних кузовах у Європі припадає майже половина загального обсягу змішаних перевезень. При повній масі змінного сталевого кузова 18,0т маса тари кузова складає всього 2,55т. Сьогодні у Європі використовується 100-120 тисяч змінних кузовів. Частка кузовів, що перевозяться залізницею складає до 20-25%.

Змінні автомобільні кузови поділяють на дві групи: загального призначення (універсальні) і спеціального призначення (спеціалізовані за видами вантажів).

Змінні кузови, так як і контейнери, є об'єктами стандартизації. При конструюванні змінних кузовів для змішаних перевезень використовується європейський стандарт ЕН-284. Стандартні змінні кузови можуть встановлюватися на всіх спеціалізованих вагонах і автомобілях, що забезпечені перевантажувальними пристроями, які використовуються у європейських країнах. Найважливіше значення для взаємної заміни змінних кузовів мають окремі конструктивні елементи, які також стандартизовані: стійки, кутові накладки, фітінги для захвату кузова при його перевантаженні.

Недоліком системи перевезень з використанням змінних кузовів є збільшення маси базового шасі, що підвищує собівартість перевезень.

Виконані наукові дослідження вказують, що мінімальний обсяг перевезень вантажів при якому раціонально виконувати контрейлерний спосіб доставки вантажів з застосуванням маршрутних поїздів складає 40-50 тис.т на рік.

За кордоном, контрейлерні перевезення розвиваються інтенсивними темпами. Збільшення обсягів таких перевезень у Європі, складало до 2000 року у середньому 20% на рік. Великий обсяг контрейлерних перевезень виконується в Німеччині (біля 50% від загального їх обсягу у Європі). В інших країнах Західної Європи, США і Канаді контрейлерні перевезення складають до 15-25% загального обсягу перевезень залізничного транспорту.

За останніми технічними норми для перевезень у змішаному сполученні передбачено: формування поїзду — не більше 1 години; час очікування автотранспортного засобу — не більше 20 хвилин; час зміни колії — мінімальний; легкий доступ до терміналів автошляхами та залізницею; максимальний час перетину кордону — 20 хвилин для поїзду.

Недоліком цієї системи є необхідність перевозити залізницею достатньо велику масу вантажного модуля, а також необхідність створення та утримання парку спеціалізованих залізничних платформ для можливості вписування вантажних модулів у габарити рухомого складу залізниці.

Трейлерна система перевезень. Ця система перевезень передбачає переміщення залізничних вагонів на трейлерних возах (автомобільних причепах) по автомобільним шляхам від залізничної станції до складу адресата. Такі перевезення не мають широкого розповсюдження і використовують тоді, коли у адресатів вантажів не має під'їзних колій залізниці. У цьому випадку на трейлерний візок укладають рейки для накочування вагону із звичайної залізничної колії. Трейлерні перевезення потребують створення потужних тягачів та конструктивно складних важких трейлерів (причепів), а також обладнання для скочування вагонів із залізничних колій на причепи і навпаки. Крім цього, переміщення вагонів вулицями та дорогами потребує особливих умов перевезень, бо не додержуються габаритні розміри, зменшується пропускна спроможність (здатність) дороги, порушуються правила дорожнього руху.

Основна перевага трейлерних та контрейлерних перевезень заключається в ліквідації проміжних навантажувально-розвантажувальних робіт, що забезпечує збереження вантажу, швидку доставку, відносно малі витрати.

Роудрейлерна система перевезень. Подальшим розвитком трейлерних та контрейлерних систем є роудрейлерні (інколи — бімодальні). Роудрейлер — контрейлер з комбінованою або змінною ходовою частиною для руху по автомобільним шляхам та залізничним коліям. При використанні простих пристосувань за короткий проміжок часу залізничний вагон перетворюється в автомобільний причеп. Нове технічне рішення знімає проблему "мертвої ваги" та коштовного підйомного обладнання. Роудрейлер має на обох кінцях стандартні залізничні та автомобільні вузли для з'єднання з автомобілем та локомотивом. У порожньому стані роудрейлер має вагу 18т. Його вантажопідйомність — 20т.

При роудрейлерних перевезеннях використовують модернізовані напівпричепи, під які підкочують спеціальні двовісні залізничні візки. Залізничні візки мають звичайні зчіпки і буферні пристрої. На рейковому шляху напівпричепи через візки з'єднують у поїзд. Сила тяги і гальмівні сили передаються від візка напівпричепу, потім наступному візку і напівпричепу і так далі. У зв'язку з цим, рами напівпричепів повинні бути посилені, що призводить до збільшення власної маси напівпричепів і зменшенню їх вантажопідйомності приблизно на 1т. Встановлення одного напівпричепу на залізничні візки займає не більше 5 хвилин.

Система залізничних перевезень із стикуванням колій різної ширини. В країнах світу ширина залізничних колій неоднакова. Ліквідація перевантаження з одного вагону в інший у пунктах стикування залізниць з різною шириною колій досягається шляхом заміни колісних візків з використанням спеціального обладнання.

Система змішаного плавання "ріка-море". Використовується при перевезеннях на річках, внутрішніх морях і поблизу морської берегової лінії спеціалізованими судами призначеними для виконання таких робіт.

Ліхтерна система перевезень. Призначена для перевезень навалних, насипних і генеральних вантажів морським транспортом. Ліхтер уявляє собою несамохідне морське судно для перевезення вантажів, а також для безпричальних вантажних операцій при навантаженні або розвантаженні на рейді суден з великим осадом, які не можуть увійти у порт. Завантаження ліхтерів виконується на міліні, у причалів річкових портів. Із завантажених ліхтерів формують поїзди, які буксири приводять у морський порт з подальшим завантаженням на ліхтеровози. Використовують судна-

ліхтеровози трьох типів: а) ліхтери на судно піднімають і знімають потужним судновим краном; б) ліхтери буксиром заводять на опущену у воду кормову платформу, яка ліфтом піднімається на потрібну палубу; в) судно уявляє собою самохідний плаваючий док, у середину якого ліхтери заводять по воді.

Вантажопідйомність поширених ліхтерів наведена у таблиці 2.3.

2.3. Типи, габаритні розміри і вантажопідйомність ліхтерів

Тип ліхтера	Габаритні розміри*, мм	Вантажопідйомність, т
BACAT	16830×5330×3800	140
LASH	18750×9500×4300	370
“Sea bee”	19718×10668×5156	850
“Danube Sea”	38250×11000×5300	1070
“Capri 200H”	60960×10670×3450	2000
“Trimariner”	61100×24400×5180	7000

На судна типу LASH завантажується 48-89 ліхтерів, “Sea bee” – 26 – 39 ліхтерів, BACAT – 12 – 79 ліхтерів.

Ролкерна система перевезень. Використовується на морському транспорті для перевезення пакетованих та непакетованих тарно-штучних вантажів, що улаштовані у вантажні платформи на колісному ході, які переміщують спеціалізовані транспортні засоби. Навантаження морських суден (ролкерів) виконується горизонтальним способом через бортові, носові або кормові отвори по перехідним пристроям (апарелям). Поширені типи вантажних платформ (ролтрейлери) наведені в таблиці 2.4.

2.4. Типи, габаритні розміри і вантажопідйомність вантажних платформ

Тип платформи	Габаритні розміри, мм	Вантажопідйомність, т
Одновісна	6100×2500×600	25
Двовісна	12250×2500×820	60
Чотиривісна	12250×2600×900	100

Для перевезень за цією системою використовують автомобільні напівпричепи, як вантажні платформи і морські судна місткістю від 10 тис.м³ до 20 тис.м³, а також – від 50 тис.м³ до 60 тис.м³. Морські судна укомплектовують спеціальною самохідною вантажною технікою.

Касетна система перевезень. Використовується на морському транспорті для перевезення укрупнених вантажних місць – касет, що мають вагу 500 і більше т. Використовують касети двох типів: платформа і плаваюча секція. Касету у виді платформи формують на причалі, а потім за допомогою крану встановлюють у трюм або на палубу судна. Касета у виді плаваючої секції є складовою частиною самохідного судна. Вантажопідйомність касет становить від 1000 т до 2250 т.

Паромна система перевезень. Призначена для перевезень залізничних вагонів і автотранспортних засобів на спеціалізованих судах-паромах, дедвейтом від 5 тис. до 20 тис. т. Накочування вагонів на паром виконується через корму судна. Для їх подачі у трюм та на верхню палубу застосовується ліфт. Для прибирання вагонів з майданчика ліфта паром має маневрові локомотиви. Для передачі вагонів з однієї

* L, — довжина, В, — ширина, Н, — висота.

колії на іншу на верхній та трюмній палубах у носовій частині судна встановлені поворотні сектори. Закріплення вагонів на коліях здійснюється особливим обладнанням. Перехідним містком, що з'єднує паром з причалом та рухом вагонів управляють автоматично з пульта, розміщеного на поромі.

Доставка вантажів у вагонах-фрейдерах (товарні вагони) з використанням паромних переправ інколи називається фрейджерною системою перевезень.

Крім розглянутих, у фаховій літературі іноді при розгляді змішаного сполучення виділяють окремо систему перевезень з використанням сухопутних мостів. Серед яких виділяють підсистеми "міні брідж", "мікро брідж" і "ленд брідж". Загальним в організації перевезень по системі "брідж" є те, що перевезення здійснюються по єдиному тарифу, вантажі перевозяться по єдиному коносаменту або іншому документі, а розподіл прибутків між морськими перевізниками, що беруть на себе зобов'язання по доставці вантажів "від дверей до дверей", і сухопутними перевізниками, що виступають клієнтами морських перевізників, обмовляються в тарифі.

Система "мікро бріджу" (microbridge - мікро міст) полягає в перевезенні вантажів морським шляхом з іноземного порту в порт призначення, звідки вантажі доставляються залізничних або автомобільних транспортом у внутрішні пункти країни.

Система "міні брідж" (mini bridge — малий міст) передбачає перевезення вантажу по одному морському коносаменту з порту однієї країни до порту іншої, потім залізницею в другий порт цієї країни, при цьому перевезення закінчується на залізничній станції. Його основою служить наскрізний тариф на все сполучення.

Система "ленд брідж" (land bridge — сухопутний міст) включає перевезення контейнерів через материк за маршрутом море-суша, але в цьому випадку залізниця за роботу одержує визначену ставку від судноплавної лінії. При цьому, із порту однієї країни контейнери перевозять морським шляхом у порт іншої, де перевантажують на наземні види транспорту і доставляють на протилежне узбережжя, звідки перевозять морем у порти третіх країн.

Крім розглянутих, мають місце перевезення по системі "мото брідж", при якій вантаж з іноземного порту доставляється морем у порт іншої країни, а потім до одержувача перевозиться автомобільним транспортом.

Існують перевезення, які називають "airbridge" — повітряний міст і полягають у організації водно-повітряного сполучення.

Якщо управління переміщенням вантажних одиниць незалежно від характеру участі в ньому різноманітних видів транспорту здійснюються з одного диспетчерського центру то перевезення називаються централізованими (амодальними).



2.4. ТЕХНОЛОГІЧНА ВЗАЄМОДІЯ ЯК КОМПЛЕКСНА СИСТЕМА ЕКСПЛУАТАЦІЇ РІЗНИХ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ

Товарорух — це діяльність по плануванню, перетворенню в життя і контролю за фізичним переміщенням вантажів від місць їх походження до місць користування з метою задоволення нестатків споживачів і з вигодою для себе.

Для переміщення вантажів фірми організують збереження, вантажну обробку і транспортування товарів, щоб вони виявилися доступними для споживача в потрібний час і в потрібному місці. Для виконання цієї роботи формується система товароруху Система міжнародного товароруху — це комплекс, що включає:

- технічні засоби, комунікації і пристрої усіх видів транспорту;

- складське господарство промислових фірм, їх філій, торгово-посередницьких і інших компаній;
- матеріально-технічну базу стивідорних, брокерських і агентських фірм;
- облаштованості транспортно-експедиторських компаній для здійснення операцій по підгрупі, комплектації відправлень і др.;
- матеріально-технічну базу лізингових компаній, що здають в оренду контейнери;
- технічні засоби інформаційно-керуючих систем.

Названа система охоплює сукупність технологічних, організаційних, правових, спеціальних і інших відносин, що виникають у ході транспортного, складського, інформаційного й іншого забезпечення міжнародних зв'язків. Система товароруку, що виходить за рамки якої-небудь однієї країни, може бути визначена як міжнародна система.

У вітчизняній економічній літературі найбільше часто використовується поняття "транспортне забезпечення", що по своїй суті майже ідентично вище приведеної дефініції. Під транспортним забезпеченням розуміється сукупність елементів, що знаходяться в тісній взаємодії і складають єдину систему, що поєднує операції, зв'язані з виробництвом і звертанням продукції транспорту "Транспортне забезпечення варто розглядати як систему, що є сукупністю технічних, технологічних елементів, економічних, комерційно-правових, організаційних впливів, форм і методів керування транспортними операціями і процесами на всіх етапах і рівнях виробництва, споживання і звертання продукції, що забезпечує суспільне відтворення і раціональне функціонування економіки".

В даний час відправники вантажу розглядають транспорт і розподіл товарів як взаємозалежні види діяльності, що здійснює спеціалізована компанія. Прагнення скоротити до мінімуму запаси має на увазі збільшення попиту на перевезення, що, крім усього, повинні забезпечити "збереження на колесах". Цьому сприяє прогрес в області спрощення й автоматизації обробки великого обсягу документів, що супроводжують діяльності в області перевезень. Акцент переноситься з витрат і якості окремих транспортних систем на загальні витрати, якість, надійність і керованість взаємозалежних систем у якості єдиного комплексу перевезень (наприклад, морський і повітряний транспорт в сполученні з залізничним, автомобільним і внутрішнім водною, а також комбіновані методи в рамках сухопутних транспортних систем, таких як залізнично-автомобільні, автомобільно-водні перевезення й ін.). Ці зміни привели до поділу транспорту на дві головні галузі. Великі компанії займаються організацією перевезень, тобто координують зв'язку в рамках системи товароруку і поєднують процес перевезення зі сполученою діяльністю. Більш дрібні транспортні компанії спеціалізуються на окремих видах чи перевезень на забезпеченні супутніх операцій (складські, перевантажувальні, стивідорні, лізингові, постачальницькі й ін.). У результаті таких змін основна увага приділяється оптимізації послуг у рамках систем товароруку в цілому, а не інтересам окремих видів транспорту.

Процес матеріально-технічного постачання також змінився. Виробництво, покупка і чи продаж постачання товарів уже не мають на увазі використання створених задалегідь запасів. Постачання чи сировини готових виробів у сьогодення час здійснюються саме в той момент, коли вони необхідні. При цьому запаси скорочуються до мінімуму і на транспортних операторів лягає відповідальність за забезпечення необхідних запасів.

Оскільки розміри партій вантажів зменшуються, а частота відправлень збільшується, перевізники змушені прагнути забезпечити відповідний рівень використання вантажопідйомності своїх транспортних засобів. Для досягнення цієї мети

найчастіше приходиться збирати й укрупнювати партії вантажу з відносно великих по площі районів. Таким чином, у даний час вантажі в основному поєднуються в чи партії розділяються в центрах розподілу. Результати досліджень свідчать про економічну рентабельність такої системи товароруку. Вона має конкретні переваги з погляду економії енергії й охорони навколишнього середовища. Оскільки сфера діяльності транспортні компанії розширюється, вони займають домінуюче положення в рамках системи товароруку і беруть на себе відповідальність за її організацію в цілому. У результаті матеріально-технічне постачання усі в більшому ступені переходить у функції транспортних компаній. Крім своїх первісних функцій по забезпеченню перевезень, ці компанії пропонують послуги загального користування, що включають складування, обробку всієї перевізної документації організацію розподілу, фінансові й адміністративні питання, зв'язані з товароруком.

Уряд не має прямого відношення до конкретних елементів систем товароруку. Його увага в більшому ступені зосереджено на розвитку рамок, у межах яких може бути створена така система. Тимчасові рамки урядових рішень в області товароруку є більш тривалими, чим у підприємств, що особливо справедливо в області транспорту і матеріально-технічної інфраструктури. Для сприяння більш широкому поширенню концепції товароруку уряди змушені враховувати аспекти, що виходять за межі сфери транспортного сектора. Наприклад, питання структурної політики в промисловості і торгівлі зважаються за допомогою застосування концепції логістичних систем товароруку. Уряди несуть особливу відповідальність за забезпечення сумісності і взаємозв'язку транспортних систем сусідніх країн, що забезпечує основу для максимального використання переваг концепції міжнародних систем товароруку.

На рівні підприємств постійно починаються зусилля, спрямовані на раціоналізацію своєї діяльності за допомогою оптимізації запасів, скорочення часу обробки матеріалів, автоматизації і введення робототехніки, подальшого поділу праці і т.д. Здійснюючи ці міри, підприємство приймає рішення як на стратегічному рівні (охоплює принципи, які варто дотримувати протягом тривалого періоду часу), так і на оперативному, коли розглядаються питання організаційного характеру, вплив яких у часі обмежений.

Концепція міжнародних логістичних систем товароруку охоплює транспортну систему в цілому як таку, але окремі види транспорту. У неї також входять питання матеріально-технічного забезпечення, що, у свою чергу, охоплюють усі види діяльності, зв'язані з потоками матеріальних цінностей (перевезення, збереження, передача інформації і виробництво).

Одним з основних напрямків інновацій міжнародного транспортного процесу є удосконалювання структури міжнародних транспортних систем. При створенні логістичної системи товароруку в міжнародному масштабі виникають наступні проблеми:

- ◆ регулювання і спрощення митних і технологічних процедур при переході матеріальних потоків через границі;
- ◆ уніфікація вимог, правил, тарифів, параметрів і стандартів до технології і технічних засобів при збереженні суверенітетів і визнанні державами пріоритетів міжнародних угод, що регулюють принципи логістики;
- ◆ акцент на якісні показники (доставка "точно під час") при забезпеченні і схоронності вантажів і на одержання високого економічного ефекту;
- ◆ значні інвестиції в транспортні інфраструктури, зв'язані з керуванням матеріальними й інформаційними потоками;
- ◆ орієнтація на вільні ринкові відносини в сфері економіки і при формуванні ринку транспортних послуг.

При переході від національних до наднаціональних систем логістики більш ефективно використовуються раніше закриті "просторові" потенціали економік країн-членів об'єданого ринку. У подібні процеси інтеграції за умови переходу до вільної ринкової економіки можуть включатися країни Центральної і Східної Європи.

Відсутність міжнародних логістичних систем товароруку приводить до багаторазових перевантажувальних операцій, тривалим затримкам вантажів і транспортних засобів на прикордонних станціях і, як наслідок, до порушення термінів постачання, тобто негативно впливає на кон'юнктуру збуту.

Створення логістичних міжнародних систем товароруку зв'язано з дорогими заходами. Товарний ринок багатомоноклатурної продукції вимагає створення мережі регіональних проміжних розподільних центрів у різних країнах. Фахівцями підраховано, що збитки унаслідок відомої автономії і завзятого захисту економічного суверенітету в країнах ЄС до кінця 80-х рр. склали близько 400 млрд. дол. у рік.

До основних бар'єрів у логістичних системах товароруку відносяться прикордонні переходи. В умовах Загального ринку практично скасовується прикордонний контроль, скорочуються витрати за рахунок зменшення штату прикордонних служб, знижуються витрати, обумовлені затримками вантажів у процесі виконання прикордонних процедур. Сумарна економія від цих заходів складає до 15 млрд. дол. у рік.

При побудові логістичних систем товароруку в рамках загального економічного простору гармонізуються технологічні і технічні системи в сфері перевезень. До них відносяться: граничні навантаження і довжина вагонів, автомобілів, контейнерів, піддонів, провізні спроможності залізничних і автомобільних магістралей.

Таким чином, при побудові міжнародних логістичних систем зважуються наступні питання:

- створення вільного ринку перевезень без утруднень у відношенні його місткості і загрузки;
- застосування тарифів, що плавають, рекомендованими органами загального ринку;
- розробка правил, здатних захищати загальний транспортний ринок;
- лібералізація транспортних процедур при переході вантажів через границі держав-учасників Загального ринку;
- узгодження провізної спроможності магістрального транспорту і продуктивності залізничних і складських пристроїв;
- розвиток логістичних послуг у сфері перевезень вантажів, у тому числі при комісуванні, упакуванню, маркіруванню, збереженні, оформленні замовлень і т.п.;
- здійснення в наднаціональному масштабі правил, форм і стандартів, обов'язкових для членів співтовариства.

В області міжнародної логістики першорядного значення набувають проблеми регіонального поділу інвестицій.

У залежності від призначення і способу експлуатації міжнародні інфраструктури можна класифікувати в такий спосіб:

◆ інфраструктури, що є міжнародними за своїм характером. В основному, це спорудження, що служать як сполучні ланки між національними системами автомобільних чи залізниць (тунелі, мости і т.д.). Ці спорудження завжди зводяться на основі двосторонньої угоди між державами, і звичайно фінансуються цими країнами;

◆ об'єкти інфраструктури, що перетинають території двох чи більш країн. Цілком природно, що будь-яка транспортна інфраструктура використовується для

місцевих перевезень, перевезень на невеликі відстані і міжнародні перевезення. Фінансування спорудження таких інфраструктур звичайно здійснюється на основі спеціально розроблених систем для кожного випадку окремо;

◆ об'єкти міжнародної інфраструктури є спорудженнями, що знаходяться на території того самого держави, забезпечують значний обсяг міжнародних перевезень. Так, аеропорт, у якому змушені здійснювати проміжних посадку літаки при далеких перельотах, є об'єктом інфраструктури, що представляє інтерес на міжнародному рівні. Будівництво таких об'єктів найчастіше здійснюється на основі міжнародних проектів;

◆ деякі транспортні інфраструктури можуть вважатися міжнародними за своїм характером чи в зв'язку з політичним значенням, що додається ним, навіть якщо вони служать для забезпечення лише незначної частини міжнародних перевезень. До цієї категорії можна віднести внутріконтинентальні автомагістралі (Панамериканська, Транс'європейська, Транссахарська та інш.). Фінансування будівництва таких об'єктів здійснюється зацікавленими країнами і міжнародними організаціями.



2.5. ТРАНСПОРТНІ ОСОБЛИВОСТІ БАЗИСНИХ УМОВ ПОСТАВКИ

Часто сторонам контракту невідомі відмінності в торговельній практиці країн. Це тягне за собою непорозуміння, спори і звертання в суди, а також втрату часу і грошей. Для елімінації подібних проблем Міжнародна торговельна палата вперше в 1936 р. опублікувала міжнародні правила тлумачення торговельних термінів, відомих як "Інкотермс - 36". Доповнення і зміни вносилися після цього в 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 і 2000 роках з метою приведення правил у відповідність з поточною міжнародною **торговельною практикою**.

Метою "Інкотермс" є розробка збірника міжнародних правил тлумачення торговельних термінів, що найбільш часто зустрічаються в зовнішній торгівлі. Завдяки цьому невпевненість в однаковому тлумаченні подібних термінів у окремих країнах може бути зведена нанівець або в значній мірі зменшена.

Терміни Інкотермс-2000:

EXW — ФРАНКО-ЗАВОД (місце зазначене) [EX WORKS];

FCA — ФРАНКО-ПЕРЕВІЗНИК (місце зазначене) [FREE CARRIER];

FAS — ФРАНКО ВЗДОВЖ БОРТУ СУДНА (порт доставки зазначений) [FREE ALONGSIDE SHIP];

FOB — ФРАНКО-БОРТ (порт відвантаження зазначений) [FOB FREE ON BOARD (NAMED PORT OF SHIPMENT)];

CFR — ВАРТІСТЬ і ФРАХТ (порт призначення зазначений) [CFR COST AND FREIGHT (NAMED PORT OF DESTINATION)];

CIF — ВАРТІСТЬ, СТРАХУВАННЯ і ФРАХТ (порт призначення зазначений) [COST, INSURANCE, FREIGHT (NAMED PORT OF DESTINATION)];

CPT — ПЕРЕВЕЗЕННЯ ОПЛАЧЕНЕ ДО (місце призначення зазначене) [CARRIAGE PAID TO (NAMED PLACE OF DESTINATION)];

CIP — ПЕРЕВЕЗЕННЯ і СТРАХУВАННЯ ОПЛАЧЕНІ ДО (місце призначення зазначене) [CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO (NAMED PLACE OF DESTINATION)];

DAF — ПОСТАВКА ДО КОРДОНУ (місце зазначене) [DELIVERED AT FRONTIER (NAMED PLACE)];

DES — ДОСТАВЛЕНО ФРАНКО-СТРОП СУДНО (порт призначення зазначений) [DES DELIVERED EX SHIP (NAMED PORT OF DESTINATION)];

DEQ — ДОСТАВЛЕНО ФРАНКО-НАБЕРЕЖНА (мито сплачене) (порт призначення зазначений) [DELIVERED EX QUAY (DUTY PAID) (NAMED PORT OF DESTINATION)];

DDU — ДОСТАВЛЕНО, МИТО НЕ СПЛАЧЕНЕ (місце призначення зазначене) [DELIVERED DUTY UNPAID (NAMED PLACE OF DESTINATION)];

DDP — ДОСТАВЛЕНО, МИТО СПЛАЧЕНЕ (місце призначення зазначене) [DELIVERY DUTY PAID (NAMED PLACE OF DESTINATION)].

У "Інкотермс-2000" всі терміни поділені на чотири групи і на десять напрямків. Кожний напрямок зобов'язання продавця "дзеркально" узгоджений з відповідним обов'язком покупця. Узагальнена характеристика термінів та розподіл витрат наведені у таблицях 2.5 – 2.7.

2.5. Характеристика груп "Інкотермс-2000"

Група	Характеристика
E	Продавець надає товар покупцю безпосередньо у своїх приміщеннях.
F	Продавець зобов'язується надати товар в розпорядження перевізника, який забезпечується покупцем.
C	Продавець зобов'язується укласти договір перевезення, однак без прийняття на себе ризику випадкової загибелі або пошкодження товару або будь-яких додаткових витрат після навантаження товару.
D	Продавець несе всі витрати і приймає на себе всі ризики до моменту доставки товару в країну призначення.

2.6. Узагальнена характеристика термінів "Інкотермс-2000"

Термін	Вид транспорту	Обов'язки		Транспортний контракт	Місце поставки	Перехід ризиків	Поділ витрат	Страховання
		Експортні	Імпортні					
1	2	3	4	5	6	7	8	9
EXW	Всі	По*	По	По	Завод продавця	Місце поставки		—
FAS	Водний	По	По	По	Вздовж борту судна в порту	Місце поставки		—
FOB	Водний	Пр	По	По	Судно в порту	Корабельна огорожа		—
FCA	Всі	Пр	По	По	Місце передачі перевізнику	Місце поставки		—
CFR	Водний	Пр	По	Пр	Судно в порту	Корабельна огорожа	Порт призначення	—

* Умовні позначення: Пр — продавець; По — покупець.

Термін	Вид транспорту	Обов'язки		Транспортний контракт	Місце поставки	Перехід ризиків	Поділ витрат	Страховання
		Експортні	Імпортні					
1	2	3	4	5	6	7	8	9
CPT	Всі	Пр	По	Пр	Місце передачі 1-му перевізнику	Місце поставки	Місце призначення	—
CIF	Водний	Пр	По	Пр	Судно в порту	Корабельна оголошка	Порт призначення	Пр
CIP	Всі	Пр	По	Пр	Місце передачі 1-му перевізнику	Місце поставки	Місце призначення	Пр
DAF	Всі	Пр	По	Пр	Кордон	Кордон		—
DES	Водний	Пр	По	Пр	Судно в порту призначення	Місце поставки		—
DEQ	Водний	Пр	Пр	Пр	Набережна порту призначення	Місце поставки		—
DDU	Всі	Пр	По	Пр	Місце призначення	Місце призначення		—
DDP	Всі	Пр	Пр	Пр	Місце призначення	Місце призначення		—

2.7. Розподіл витрат між продавцем і покупцем

Умови "Інкотермс-2000"	Витрати з доставки товару								
	Підготовка товару до відвантаження	Доставка до основного перевізника (порт)	Експортні ліцензії, дозволи, митні платежі	Перевантаження на основний транспортний засіб	Перевезення міжнародним транспортом	Страховання при перевезенні	Розвантаження в пункті призначення	Імпортні ліцензії, дозволи, митні платежі	Доставка на склад одержувача
EXW	Пр	По	По	По	По	—	По	По	По
FAS	Пр	Пр	По	По	По	—	По	По	По
FOB	Пр	Пр	Пр	Пр	По	—	По	По	По
FCA	Пр	Пр	Пр	Пр	По	—	По	По	По
CFR	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр	—	По	По	По
CPT	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр	—	По	По	По
CIF	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр	По	По	По
CIP	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр	По	По	По
DAF	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр/По	—	По	По	По
DES	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр	—	По	По	По
DEQ	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр	—	Пр	Пр	По
DDU	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр	—	Пр	По	Пр
DDP	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр	—	Пр	Пр	Пр

В зв'язку з тим, що торговельні терміни використовуються в різноманітних галузях торгівлі і різноманітних регіонах, надто важливим є точне визначення обов'язків сторін. У відношенні деяких питань необхідно звертання до торговельних звичаїв певного місця або до практики, яку сторони встановили в своїх ділових відносинах. Бажано, щоб у ході переговорів по укладанню контракту продавець і покупець інформували один одного про такі торговельні звичаї, а у випадку непорозумінь уточнювали конкретне положення у відповідних статтях контракту. Подібні приписи контракту можуть відрізнятися від відповідного правила тлумачення "Інкотермс".

Термін "вільно" (франко), що використовується при позначці базисних умов, означає, що покупець вільний від ризику і всіх витрат по доставці товару до пункту визначеного за словом "вільно".

У деяких випадках у момент вступу контракту в дію складно визначити точно місце призначення або місце, куди продавець повинен надати товар для здійснення перевезення. При цьому може бути вказано "ряд" місць призначення або достатньо широке місце призначення (наприклад, порти конкретного моря). У такому разі необхідно вказати, що покупець в майбутньому має право уточнити або конкретизувати місце призначення. У випадку невиконання покупцем обов'язку визначення місця призначення, на нього може бути покладена відповідальність за ризику і додаткові витрати, які виникали у зв'язку з цим. Продавець, у випадку порушення покупцем обов'язку по зазначенню пункту призначення, має право сам обрати придатний пункт.

Бажаним є, щоб митна очистка товару здійснювалася стороною, яка знаходиться в країні її проведення, або яка може уповноважити кого-небудь для цієї операції. Тому за звичаєм експортер здійснює очистку товару, що вивозиться, а імпортер — товару, який ввозиться. Однак, в "Інкотермс" передбачено і інші можливості, за яких покупець і продавець приймають на себе ризик неотримання відповідно експортної або імпортної ліцензії. Аналогічні проблеми виникають тоді, коли продавець зобов'язується поставити товар в таке місце призначення в країні покупця, якого не можна досягнути без здійснення митних процедур по ввозу, а покупець не має обов'язку по забезпеченню митної очистки товару, що ввозиться (DDU).

Можлива також ситуація, коли покупець, згідно терміну EXW хоче отримати товар на складі продавця, або згідно терміну FAS хоче отримати його вздовж борту судна при забезпеченні продавцем митної очистки. В цьому випадку у відповідному торговельному терміні повинно бути додано "з оплатою митного збору для вивозу". З іншого боку, якщо продавець готовий поставити товар на умовах DEQ або DDP, але не приймає на себе обов'язки по сплаті мита або інших офіційних видатків, пов'язаних з ввозом товару, в терміні DEQ повинно бути додано "без оплати мита", якщо ж продавець взагалі не має наміру оплачувати які-небудь збори і податки, повинно бути додано "без оплати податку на додану вартість" ("vat unpaid"). У деяких випадках продавець, приймаючи на себе обов'язок по доставці товару в приміщення покупця в країні імпорту, погоджуючись на оплату митної очистки, не приймає на себе оплату зборів. В цьому випадку термін DDU повинен бути доповнений словами "DDU з митною очисткою".

Базисні умови поставки товару визначають лише основні обов'язки продавця і покупця в частині видатків, пов'язаних з транспортуванням вантажу. Всі ж конкретні деталі, пов'язані з доставкою вантажу замовнику, включають в себе транспортні умови контракту. При укладанні договору перевезення (як договір перевезення виступає коносамент, залізнична, авто- і авіаціна накладні), продавець або покупець переносить в нього всі транспортні умови контракту, які погоджені з торговельним партнером.

В зв'язку з тим, що обов'язки продавця по упаковці можуть значно відрізнятись в залежності від виду транспорту і тривалості транспортування, необхідно передбачати обов'язок продавця по забезпеченню упаковки товару, відповідній виду транспорту, який пропонується для перевезення, за умови, що відповідні обставини транспортування були відомі йому до укладання контракту.

Інколи покупцю доцільно забезпечити перевірку товару до або під час передачі його продавцем перевізнику. За відсутності іншого врегулювання в контракті, безпосередньо покупець, оскільки це здійснюється в його інтересах, оплачує витрати по проведенню такої перевірки. Однак, якщо така перевірка проводиться з метою з'ясування дотримання обов'язкових правил у відношенні експорту товару з країни продавця, такі видатки по проведенню перевірки покладаються на продавця.

У відповідності з термінами групи "F", продавець зобов'язаний передати товар для перевезення згідно вказівкам покупця, тому в обов'язки останнього входить укладання договору перевезення і вказівка перевізника. У зв'язку з цим немає необхідності в даній групі термінів вказувати докладно, яким чином товар передається продавцем перевізнику. Також може виявитися надмірним вказівка перевізника, оскільки в обов'язки покупця входить сповіщення продавця про те, кому повинен бути переданий товар для транспортування.

В преамбулі тлумачення терміну FCA наведено визначення перевізника і транспортних документів, що має важливе значення для комерсантів. Необхідно підкреслити, що визначення перевізника включає не тільки фірму, яка безпосередньо здійснює перевезення товару, але і фірму, яка приймає зобов'язання продавця здійснити або сприяти здійсненню транспортування. При цьому ці фірми разом із зобов'язаннями приймають на себе таку ж відповідальність, що і перевізник. Іншими словами, під терміном "перевізник" розуміють як самого перевізника, так і експедитора.

Оскільки в різних країнах приписи відносно експедиторів різні, в преамбулі, з урахуванням практики, вказується, що продавець безумовно зобов'язаний слідувати вказівкам покупця у відношенні експедитора, навіть якщо цей останній відмовляється прийняти на себе відповідальність як перевізник.

Термін FCA використовується у випадках, коли продавець виконує свій обов'язок шляхом передачі товару перевізнику, означеному покупцем. Даний термін може бути використаний також при морському перевезенні в тих випадках, коли товар не передається на судно традиційним шляхом через борт судна.

Продаж товару на умові "FOB" і "CIF" найбільш прийнятний для продавця, бо він в обох випадках знімає з себе ризик випадкової загибелі або пошкодження товару з моменту навантаження товару на судно і одержання коносаменту, а інколи — з моменту прийняття товару до навантаження в порту відправлення. Продавець одержує платіж відразу після поставки товару і пред'явлення банку відповідних документів, тобто задовго до одержання покупцем відправленого йому товару. Крім того, при умові "CIF" продавець одержує можливість фрахтувати судно на свій розсуд і завдяки цьому отримувати додатковий прибуток за рахунок різниці між вартістю фрахту, яка заявлена в ціні, і фактичною ціною сплаченою фрахтівнику, а також шляхом використання тоннажу, який зафрахтовано, для перевезення вантажів зворотним рейсом.

Природно, що традиційний FOB не придатний, коли продавець зобов'язується до прибуття судна передати товар на термінал порту, бо він не може нести ризики і оплачувати витрати з моменту, коли він не в стані контролювати товар або давати інструкції у відношенні його утримання.

Згідно термінам "C" продавець за свій рахунок зобов'язаний укласти договір перевезення на звичайних умовах. Тому у відповідному терміні необхідно вказувати той пункт, до якого він повинен оплачувати транспортування. Особлива увага по-

винна приділятися доповненню обов'язків продавця на умовах термінів групи "С" стосовно ризиків. Надто важливим в даній групі термінів є звільнення продавця від подальших видатків і несення ризиків після належного виконання їм зобов'язань по контракту шляхом укладання договору перевезення, передачі товару перевізнику і його страхування, згідно умовам СІF і СІP.

Багато договорів перевезення, що передбачають перевантаження товару в проміжних пунктах з метою досягнення місця призначення, зобов'язують продавця оплачувати такі видатки, як витрати по перевантаженню товару з одного транспортного засобу на інший. Якщо ж перевантаження здійснює перевізник, наприклад, для уникнення непередбачених перешкод (таких як льодостав, зіткнення, трудові конфлікти, урядові заборони, війна або інші військові дії), такі витрати відносяться на покупця.

Часті випадки, коли сторони бажають уточнити, до якого ступеню продавець забезпечує перевезення — враховуються витрати по розвантаженню або ні. Хоча такі видатки звичайно входять у вартість фрахту при перевезенні товару на регулярних судноплавних лініях, договір купівлі-продажу часто передбачає, що перевезення здійснюється або повинно здійснюватися на умовах "liner terms". В інших випадках після вказівки CFR або СІF додається з розвантаженням (landed). Використання подібних додаток у скороченому виді небажано, якщо тільки значення скорочення не є достатньо ясным і погоджене сторонами, що домовляються або слідує з норм права, які використовуються або звичаїв торгівлі. Продавцю не слідує приймати які-небудь обов'язки у відношенні прибуття товару в місце призначення, оскільки ризик будь-якого спізнення в період транспортування лежить на покупцеві. Тому будь-які зобов'язання продавця у відношенні терміну повинні мати вказівку на місце відвантаження або вивантаження, тобто "відвантаження (вивантаження) не пізніше, ніж...". Так, домовленість "CFR Київ не пізніше ніж..." є неправильним використанням терміну і тягне за собою відмінності у тлумаченні. Сторони при цьому повинні або вважати, що товар повинен прибути в Київ в обумовлений час, або вважати, що продавець повинен відвантажити товар в такий термін, щоб забезпечити його нормальне прибуття в Київ до обумовленої дати, якщо тільки із-за непередбачених обставин перевезення не буде затримане.

Сторонам договору купівлі-продажу потрібне ясне розуміння того, яким часом володіє продавець для навантаження товару на судно або інші транспортні засоби, що надаються покупцем, а покупець — часом, необхідним для одержання товару від перевізника в місці призначення. Також важливо визначити, до якого моменту продавець несе ризики і оплачує витрати по здійсненню навантажувальних операцій згідно термінам групи "F" і розвантажувальних операцій згідно термінам групи "С". Той факт, що згідно договору перевезення, що укладений продавцем, термін чартеру — "free out" означає звільнення перевізника від виконання розвантажувальних операцій, не обов'язково тягне за собою перехід ризику і оплати вартості таких операцій на покупця за договором купівлі-продажу, бо з положень договору купівлі-продажу або із звичаїв порту може слідувати, що укладений продавцем договір перевезення включає розвантажувальні операції.

Важливе значення має ув'язка транспортних умов контракту з умовами перевезення, що виражається передусім у чіткому визначенні обов'язку сторін по навантаженню і вивантаженню вантажу. Нечіткий запис в контракті, а отже в коносаменті, може призвести до подвійної оплати витрат за одні і ті ж вантажні операції (в ціні товару продавцю і в тарифі на вантажні роботи транспорту). Тому в кожному окремому випадку укладання контракту необхідно окрім базису поставки, транспортних умов, визначити за чий рахунок буде виконуватись вивантаження товару в порту. Наприклад: ""СІF" Київ/free out перевезення за рахунок покупця". Тут є чітка вказівка, хто оплатить вивантаження. Написати просто ""СІF" Київ" явно недостатньо, тому що це буде тільки лише базисом контракту. Далі, поясненням транспортних умов є позначка free out, що свідчить про звільнення перевізника від вида-

тків по вивантаженню в Києві. Щоб не виникла суперечка про те, хто буде нести витрати по формуванню вантажних місця в трюмі судна для підйому і перенесення через рейлінг на причал до місця складування в порту, краще зробити конкретний запис, що уточнить "вивантаження за рахунок одержувача". Отже, подібний запис у контракті, а отже в коносаменті означає не тільки умови поставки, транспортування, але і означає розподіл витрат між власником вантажу і судновласником в порту. При цьому відповідно в ціні товару покупець має право зажадати компенсації своїх витратів по вивантаженню.

Коли товари передаються продавцем перевізнику до прийняття їх на борт судна або навіть до прибуття судна в порт рекомендується використати терміни групи "F" або "C", що не передбачають передачу товару на борт судна, в частковості FCA, CPT або CIP замість FOB, CFR і CIF.

Традиційно коносамент є єдиним документом, який подається продавцем згідно термінам CFR і CIF. Коносамент виконує три основні функції: є доказом передачі товару на борт судна, доказом укладання договору перевезення, а також засобом для передачі під час транзиту прав на товар третім особам. Інші транспортні документи виконують дві перші перераховані функції, однак не забезпечують контроль за поставкою товару в пункт призначення і не надають покупцю права продати товар під час перевезення. Замість цього подібні документи вказують найменування сторони, правомочної отримати товар в місці призначення. Той факт, що необхідним для одержання товару від перевізника в місці призначення є володіння коносаментом, істотно ускладнює його заміну засобами комп'ютерного зв'язку (EDI).

Транспортні документи можуть свідчити не тільки передачу товару перевізнику, але і те, наскільки поінформований перевізник про належний стан товару. Будь-яка вказівка в транспортному документі про нестаток товару робить його "нечистим", що не допускається Правилами для документарного акредитиву. Незважаючи на вказаний юридичний характер коносаменту, в майбутньому він, напевне, буде замінений засобами комп'ютерного зв'язку (EDI).

В останні роки відбувається значне спрощення транспортних документів. Коносаменти часто замінюються необоротними документами, такими як "морська накладна", "лінійна накладна", "фрахтова розписка", тощо. Такі документи зручні для користування, за винятком випадків, коли покупець має намір шляхом передачі транспортного документа новому покупцю продати товар, який перебуває в дорозі. В тих же випадках, коли сторонам відомо, що покупець не має наміру продавати товар в дорозі, вони можуть домовитися про звільнення продавця від обов'язку подавати коносамент або вони можуть використати терміни CPT і CIP, в яких відсутній обов'язок надавати коносамент.

Оплачуючи товар на умовах поставки термінів групи "C", покупець повинен бути впевнений, що після одержання платежу продавець не має права давати перевізнику які-небудь нові вказівки. Ряд документів, що застосовувались, при перевезенні деякими видами транспорту (повітряним, автомобільним або залізничним), надають сторонам можливість позбавити продавця права на такі нові вказівки перевізнику шляхом подання покупцю єдиного оригіналу або дублікату накладної. Подібні накладні є умовою "про нерозпорядження". Однак, документи, які використовуються при морському перевезенні, крім коносаменту, не мають, як правило, такої "обмежувальної функції". Тому, покупцю, у випадку сумніву, не слід оплачувати товар проти необоротних документів.

Комерсанти, які бажають використати "Інкотермс" - 90, повинні обумовити про це в договорі купівлі-продажу.



2.6. ОРГАНІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНОГО І СКЛАДСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА

Організація транспортного і складського обслуговування виробництва

Безперебійна і добре організована робота транспортного господарства підприємства відіграє важливу роль у високопродуктивному функціонуванні основного виробництва.

По територіальному признаку транспорт на підприємстві поділяють на: *внутрішній і зовнішній*.

Внутрішній – призначений для перевезення вантажів між цехами і складами, *зовнішній* – для доставки вантажів на підприємство та вивіз готової продукції і відходів.

Транспортне господарство складається з транспортних засобів – автомобілі, прицепи, локомотиви, вагони, трактори і обладнання загальнозаводського призначення – гаражі, депо, ремонтні майстерні, рейсові шляхи.

Перевезення вантажів, навантажувально-розвантажувальні і експедиційні операції є основними функціями транспорту і його робота впливає безпосередньо на хід виробництва і продукції. Від роботи транспорту залежить випуск продукції.

Затрати на транспортно-складське господарство займають в деяких підприємствах 20-30 %. В зв'язку з цим основним завданням транспортного господарства є безперебійне транспортування вантажів при повному використанні транспортних засобів і мінімальній собівартості (с/в) транспортних операцій. Це можна досягнути шляхом правильної організації транспортного господарства, чіткого планування його роботи, підвищення рівня навантажувально-розвантажувальних робіт, впровадження ефективних форм господарювання.

Склад транспортного господарства підприємства залежить від характеру випускаючої продукції, виробничої структури, типу і масштабів виробництва.

Організація роботи транспорту

Транспортні цехи підприємства мають різний вид рухомого складу. Для підвищення ефективності роботи і поліпшення технічного стану в цехах створюються виробничо-технічна база.

Потреба цехів в перевозках здійснюється по замовленню з вказанням роду вантажів, виду і об'єму перевозок, типу транспортного засобу, часу експлуатації. Така система не зацікавлює водіїв в кінцевих результатах роботи, нераціонально використовується рухомий склад, великі втрати при навантажувально-розвантажувальних операціях.

Підвищення ефективності використання транспортних засобів допомагає впровадити на міжцехових перевозках талонну систему. Суть її полягає в тому, що на перевезення конкретного вантажу визначені матеріальні і трудові затрати з врахуванням планових положень.

Кожен талон не тільки відповідає планово-розрахунковій ціні за виконану транспортну роботу, але і підтверджує який конкретний вантаж перевозився або яка виконувалась робота.

Для транспорту, який працює на відрядній системі встановлені талони в залежності від номенклатури перевозимих вантажів – вивіз одного виробу з складу в цех, або навпаки і т. д.

Для транспорту, який працює на почасовій оплаті встановлюють талони в залежності від виду послуг за час роботи. Розрахунки такими талонами проходять кожен день і це являється основою для нарахування зарплати.

Впровадження талонної системи дає можливість скоротити транспортні витрати по всіх статтях с/в перевезень, підвищити виробіток транспортних засобів і продуктивність транспортних засобів.

Безперервно ростучі масштаби промислового в-ва потребують нарощування темпів випуску і поліпшення структури підйомно-транспортної техніки.

Матеріальні і трудові затрати на погрузочно-розвантажувальні і транспортно-складські роботи істотно залежить від технічних засобів з допомогою яких вони виконуються, а точніше від парку підйомно-транспортного обладнання.

Найбільш широко застосовують:

- мостові крани – підйомно-транспортні механізми і застосовують для піднімально-транспортних операцій
- козлові крани – для тяжких і габаритних вантажів
- легкі вантажо-підйомні засоби – однобалкові крани, ручні мостові крани крани облепшеного типу – для механізації робіт з незначною інтенсивністю
- крани – штаблери, роликові конвеєри, поворотні столи і платформи, захвати різної форми, елеватори, ліфти

Ефективність використання такої техніки залежить від правильності вибору даної техніки і розподілу роботи. Це дає змогу економити робочу силу, інколи розрахунки показують, що на 100 т. грн. капітальних вкладень в механізацію і автоматизацію навантажувально-розвантажувальних робіт вивільняють до 50 робочих.

Тарно-складське господарство

Тарно-складське господарство являється важливою і невід'ємною частиною кожного підприємства. Його завдання – це збереження запасів сировини і матеріалів, готової продукції. Воно відіграє важливу роль в процесі руху матеріальних цінностей.

Через склади підприємства проходить вся кількість сировини, матеріалів, топлива, інструментів, обладнання, запчастин, спецодягу і інших виробів, а також готової продукції, напівфабрикатів, відходів в-ва.

Складське господарство – це сполучна ланка між службою МТЗ і виробничими підрозділами, між цехами, які випускають продукцію і збутовими органами, а також між підрозділами підприємства. Його діяльність впливає на безперебійну і ефективну роботу основного в-ва, на ритмічний випуск і відгрузку товарної продукції.

Складське господарство виконує функції:

- прийом матеріальних цінностей з їх кількісною і якісною перевіркою, включаючи перевірку тари і упаковки, облік і оформлення документів, створення необхідних умов для зберігання грузів, розвантаження, перетарювання, переміщення і розміщення на складах;
- підготовка і випуск матеріальних засобів в-ва і відправка за межі підприємства;
- підготовка складських приміщень і площадок, внутрішньоскладське переміщення вантажів з метою більш раціонального використання площ складів;
- прийом від виробничих підрозділів готової продукції по кількості, асортименту і сортах, оформлення документів, розміщення на складах продукції і забезпечення її збереження, підготовка продукції до відгрузки споживачам;
- відпуск продукції споживачам по номенклатурі, асортименту, якості і кількості з оформленням відповідної документації;
- розробка і реалізація міроприємств по вдосконаленню тарно-складського господарства, навантажувально-розвантажувальних робіт, по механізації і автоматизації складів.

Класифікація складів:

по призначенню зберігаючого вантажу, склади: сировини і матеріалів; палива; напівфабрикатів; запчастин; інструментів і оснастки; готової продукції; відходів;

по номенклатурі: спеціалізовані (для одного виду); універсальні;
по ролі складів у виробничому процесі: постачання; виробничі; збутові;
по масштабу діяльності: загальнозаводські; участкові; цехові;
по типу приміщення: відкриті (площадки); напівзакриті (навіси, легкі побудови); закриті; спеціальні (резервуари, бункери).

Організація складського господарства складається у виборі і обґрунтуванні виду і складу складів, їх розміщення, розміри, обладнання, а також у визначенні порядку роботи складів в залежності від функцій, які вони виконують.

Склад і види складів залежать від виробничої потужності, спеціалізації підприємства, номенклатури випускаючої продукції, видів і об'ємів матеріальних запасів.

Рационалізація транспортно-складського господарства.

Основними напрямками розвитку і вдосконалення транспортно-складського господарства на сучасному етапі являються:

- централізація і спеціалізація;
- комплексна механізація навантажувально-розвантажувальних робіт;
- організація контейнерних перевозок;
- використання універсальної тари;
- впровадження нових форм внутрішньо-виробничого госпрозрахунку в усі ланки цього господарства.

Централізовані перевезення вантажів обумовлюють централізацію внутрішніх і зовнішніх перевезень, що вимагає чіткої організації вантажопотоків на підприємстві, спеціалізація кожного виду транспорту і реалізації його використання в кожний визначений період часу.

Комплексна механізація навантажувально-розвантажувальних робіт — це організація безперервно-поточної механізованої переробки вантажів, а це досягається широкою конвеєризацією вантажних ліній і застосування різних підйомно-транспортних механізмів. Тому склади забезпечуються різного роду лінійними, ланцюговими транспортерами з дистанційним або програмним управлінням, іншими вантажо-погрузчиками.

Для зменшення затрат на утримання внутрішньозаводського транспорту, необхідно забезпечити повну комплексну механізацію і використовувати малогабаритні і маневренні засоби транспортування в конвеєрах, збільшувати оборотність тари, не допускати зустрічних перевезень, скорочувати порожні пробіги рухомого складу і покращувати показники роботи, впроваджувати нові методи наукової організації праці і в-ва.

Основним шляхом раціоналізації транспортно-складського господарства має стати комплексність розвитку всіх його складових:

- ◆ транспортних засобів, навантажувально-розвантажувальних пристроїв;
- ◆ складських комплексів;
- ◆ багатообробної виробничої тари;
- ◆ внутрішніх транспортних шляхів;
- ◆ зв'язку;
- ◆ виробничо-технічної бази для технічного обслуговування і поточного ремонту транспорту і навантажувально-розвантажувальних пристроїв.

На сучасних етапах розвитку економіки транспортно-складського господарства забезпечують стійку систему поточного і оперативного-виробничого планування, облік, аналіз і самостійність трудового колективу.



2.7. ПЛАНУВАННЯ РОБОТИ ТРАНСПОРТУ

Взаємодія в області планування охоплює наступне коло питань: визначення обсягів перевезень, прогнозування розподілу об'ємів перевезень між видами транспорту, визначення тенденцій перспективного розвитку видів транспорту, розробка єдиної номенклатури вантажів, обґрунтування сфер діяльності видів транспорту.

При довгостроковому плануванні виходять з концепції розвитку транспорту. Розробка концепції передбачає визначення місця та ролі транспорту в плануємому періоді, вивчення потреб у перевезеннях та способів їх задоволення (виконується на основі прогнозу змін розвитку суспільного виробництва та його впливу на обсяги перевезень), формування мети розвитку транспорту та її обґрунтування, оцінку потреб у матеріальних, фінансових та енергетичних ресурсах, заключення про рівень та динаміку розвитку га-лузі.

Загальними принципами планування є повне задоволення транспортних потреб підприємств суспільного виробництва та населення, ефективне використання технічних засобів та різних видів ресурсів, розгляд роботи всіх видів транспорту в комплексі.

Розрізняють програмно-цільовий, балансовий та нормативний методи планування.

Програмно-цільовий - використовується, в основному, в державних програмах і розробляється по схемі мета - засоби досягнення - етапи в її досягненні.

Балансовий - полягає, у визначенні об'ємів виробництва та споживання в галузевому та територіальних розрізах за видами продукції. Матеріальний баланс регіона відбиває наявність ресурсів та їх розподіл. Аналіз дозволяє виділити райони надлишку та дефіциту продукції, що в свою чергу дає змогу прогнозувати вантажопотоки. На основі матеріальних балансів розробляють транспортно-економічні баланси, які уявляють систему показників, що відбивають за плановий період потреби у ресурсах за номенклатурою підприємств (галузей, регіонів) та обсягах перевезень. Ці баланси мають виключну цінність для транспортних підприємств, але процес їх отримання трудомісткий, тому використовується дуже рідко.

Нормативний метод полягає у виконанні розрахунків з використанням встановлених норм.

Існують наступні найважливіші види планів.

План перевезень. Вміщує завдання за обсягом та географією перевезень. Він визначає потребу в розвитку технологічної бази, обсязі ресурсів та порядок оперативної експлуатації транспортних засобів. Основні форми плану: перспективний (до 5 років), поточний (місяць-рік), оперативний (доба). На сучасному етапі, для більшості підприємств України, плануванню характерні неузгодженість та інформативна несумісність планів виробництва, постачання і перевезень. Погодження планів перевезень між видами транспорту заключається у визначенні спільних обсягів перевезень. Питання розміщення вантажопотоків за видами транспорту, обсягами та напрямками перевезень вантажів у змішаному сполученні вирішується сьогодні вантажовласниками.

Розклад руху. Має вигляд таблиць, що регламентують розміри руху за добу кількістю рейсів, точний час відправлення та прибуття кожної транспортної одиниці на кожний пункт за маршрутами руху. Дає уявлення про рівень регулярності та безперервності руху.

Графік руху. Це графічний документ (осі шлях-час), який вміщує всі види руху.

План формування (маршрутизація). Це періодично розроблюємый документ, що визначає в яких за типом (призначенням) транспортних засобах та маршрутах повині перевозитись вантажі, щоб забезпечити мінімальний термін доставки та витрати.

Контактний графік. Уявляє собою графічне зображення роботи взаємодіючих видів транспорту. Суть його полягає в забезпеченні поєднання в просторі, часі та обсязі технологічних процесів (операцій), що виконуються у транспортному вузлі.

При плануванні спільної роботи взаємодіючих видів транспорту найбільш складною ділянкою є оперативне планування. Його функції заключаються у встановленні погоджених обсягів роботи взаємодіючих видів транспорту та їх підрозділів на найближчий час, маршрутизації перевезень, організації узгодженої роботи транспортних та галузевих підприємств.

Найбільш досконалою формою взаємоузгодженого планування роботи є безперервне планування. Терміни безперервного взаємоузгодженого планування встановлюють з урахуванням особливостей роботи видів транспорту та можливості формування необхідної інформації і складає, як правило, 3-14 доби. Роботою керує координаційна група, яка два рази на тиждень проводить робочі наради. По два рази на тиждень на обчислювальний центр передається інформація про залишки, планове надходження вантажів, про переробну спроможність вантажних фронтів та наявність рухомого складу. На ЕОМ розроблюють безперервний план роботи. Координаційна група розглядає його (при необхідності коригує) та затверджує. Потім доводить план до виконавців. Згідно з одержаним планом, у виробничих підрозділах розробляють змінно-добові плани та супутні їм документи, які передають для виконання на відповідні ділянки роботи.



2.8. УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТОМ

Робота транспорту направлена на зниження власних виробничих витрат може викликати випереджаючий ріст соціальних витрат (на охорону природи, лікування професійних захворювань, збитки при транспортних подіях, тощо). Тому з давніх часів транспорт знаходиться під державним контролем і управлінням, під впливом постанов і розпоряджень місцевої влади і не тільки у частині зловживань та поточних конфліктів між владними органами та підприємствами транспорту. Існує ряд причин, за якими транспорт взагалі потрібно контролювати, а його стан регулювати на державному рівні: забезпечення обороноздатності країни; інтереси громадської безпеки та економії споживання дефіцитних видів енергоносіїв; належний рівень надання послуг; забезпечення збиткових видів перевезень; соціальні витрати на наслідки функціонування транспорту; обслуговування міжнародних зв'язків.

У засадах державної транспортної політики розвинених країн, проявляється підхід до транспорту, як до галузі, що є необхідною умовою ефективної діяльності усіх галузей виробництва, міцності економічного і стратегічного положення країни і її окремих регіонів. Тому транспорт є об'єктом уваги урядових, а також політичних і громадських організацій.

Значну роль у модернізації і підтриманні конкурентноспроможності національних шляхів сполучення і окремих видів транспорту бере на себе держава, яка розробляє і провадить у життя різні довгострокові програми розвитку транспорту і інфраструктури у цілому. Істотну роль у розробці єдиної технічної політики та управління транспортом відіграють багаточисельні асоціації, союзи, об'єднання та інші організації, які не мають прямого відношення до управління транспортом, але впливають на його побіжним шляхом через проведення єдиних принципів стандартизації та раціоналізації використання транспортних засобів і удосконалення технології перевезень.

Однією з найважливіших особливостей транспортної і тарифної політики у країнах з розвинутою ринковою економікою є гнучкість державного регулювання, підсилення чи послаблення його у залежності від технічного і фінансового стану транспортної галузі, ринкової кон'юктури, ступеню монополізації ринку, загострення чи послаблення конкуренції на ньому.

Функції регулювання транспорту покладені, як правило, на транспортні міністерства.

Державна транспортна політика визначається прямими і посередніми методами управління. Прямі адміністративні і економічні (прямі субсидії і дотування) методи управління використовують у відношенні до інфраструктури транспорту, що є власністю держави або муніципалітетів, до державних або акціонерних транспортних підприємств» з перевагою державного капіталу.

Посередні методи регулювання використовують у основному до діяльності приватних транспортних компаній. До посередніх методів відносяться різні способи фінансового заохочення (податкові пільги, пільги на термін амортизації і відрахування, низковідсоткові позики), державний контроль над ціноутворенням (затвердження або регулювання тарифів), надання транспортним підприємствам права користування, побудованими державою спорудами (водні шляхи, автошляхи, залізничні колії і станції, морські, річкові і авіаційні порти), а також ліцензування (надання права на виконання окремих видів діяльності).

Складовою частиною загального транспортного регулювання з боку держави є тарифне регулювання. У більшості країн функції регулювання тарифів покладені на транспортні міністерства.

Методи регулювання тарифів включають, як їх пряме встановлення у вигляді преїскурантних цін, так і обмеження рівня тарифів у окресленому діапазоні верхнього і (або) нижнього рівня (так звані вилочні тарифи). Ці методи доповнюються і підсилюються одночасним використанням гнучкого диференційованого податкового обкладення.

Досвід розвинених країн світу свідчить про те, що принцип самоокупності при встановленні тарифів не є визначальним. Підхід до транспорту, як до важливої частини виробничої і соціальної інфраструктури нерідко припускає збитковість різних транспортних підприємств і передбачає відносно низький рівень тарифів за рахунок державних та інших видів дотування. Поточне регулювання тарифів виконується періодично індексуванням їх рівня.

Аналіз державного регулювання транспорту в зарубіжних країнах свідчить про наявність спільних рис, які виражаються в:

- існуванні спеціального транспортного законодавства;
- відсутності прямого втручання державних органів у виробничу діяльність і застосуванні різноманітних прямих і посередніх методів регулювання;
- існуванні розвинутої мережі державних органів, що контролюють і регулюють роботу транспорту від національного до місцевого рівня, з чітким законодавчо закріпленим розподілом повноважень ;
- високому рівні організації транспортного ринку, з налагодженим механізмом боротьби з монополізацією та необмеженою конкуренцією;
- широким розвитком форм саморегулювання (вплив професійної громадської думки на окремих перевізників, через асоціації або інші добровільні організації);
- існуванні сучасної системи комп'ютерної обробки транспортної інформації, яка дозволяє регулювати роботу транспорту з використанням раціональних технологій транспортного обслуговування, що інтегровані в логістичні системи товарообігу.

Таким чином, взаємодія видів транспорту в області управління визначається:

- ◆ створенням загальної структури управління транспортом;
- ◆ удосконаленням структури управління кожного окремого виду транспорту;
- ◆ формуванням органів управління роботою взаємодіючих видів транспорту в узлах і ка головних напрямках магістральних перевезень вантажів;
- ◆ створенням єдиної системи збору та обробки інформації про роботу видів транспорту та рух вантажів, удосконаленням систем контролю та звітності;
- ◆ розробкою міжгалузевих автоматизованих систем управління. Для регулювання транспорту в міжнародному сполученні діє наднаціональний орган координації транспорту – Європейська конференція міністрів транспорту, який прагне до уніфікації норм та правил проектування та експлуатації різних видів транспорту, регулює тарифи на перевезення, контролює рух трансєвропейських вантажних та пасажирських експресів, спрощує митні операції.

Найбільшого поширення в процесах оперативного керування перевезеннями і взаємодією видів транспорту набули транспортно-експедиційні фірми, які за рахунок клієнта і за його дорученням виконують операції, пов'язані з підготовкою вантажів до перевезення, прийомом вантажів, вибором транспортно-технологічної схеми доставки, супроводженням, складуванням та передачею вантажів, оформленням перевізних документів, організацією роботи різних видів транспорте у вузлах.



2.9. ТЕХНІЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВЗАЄМОДІЇ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ

Технічна сфера взаємодії передбачає уніфікації, стандартизацію транспортних засобів та узгодження пропускну та переробної спроможності взаємодіючих підсистем.

Розширення міжнародної торгівлі потребує збільшення вантажних перевезень за обсягом та номенклатурою. Кожна країна має власні вимоги до безпеки транспортних засобів, їх екологічної чистоти, конструктивних параметрів, технічних та технологічних нормативів. Погодження цих питань потребує уніфікації транспортних засобів окремих видів транспорту і стандартизації їх параметрів на міжнародному рівні.

Крім того, чим вищий рівень розвитку різних видів транспорту, тим більший взаємний вплив вони чинять на технічний рівень один одного. Наприклад, збільшення перевезень повітряним транспортом потребує введення швидкісних автомобільних сполучень аеропортів з містами, розвиток трубопровідного транспорту спонукав спорудження потужного танкерного флоту, контейнеризація перевезень викликала узгодження параметрів рухомого складу різних видів транспорту, навантажувально-розвантажувальних пристроїв, а також викликала розробку спеціалізованих транспортних засобів і впровадження автоматизованих систем управління.

Впровадження стандартів ІСО для транспортної тари, контейнерів, змінних кузовів не ліквідувало проблему уніфікації транспортних засобів. Виконані науководослідні роботи свідчать, що при перевезеннях середньотонажних контейнерів залізницею, площа підлоги рухомого складу використовується на 80-93%, а вантажопідйомність на 30-40%. При автомобільних перевезеннях цих контейнерів, використання вантажопідйомності досягає 60-100%, а площі кузовів 45-70%. Неузгодженість розмірів упаковки вантажів габаритам автомобільних кузовів, приміщень кораблів та контейнерів приводить до того, що місткість транспортних засобів використовується на 70-90%.

Отже, основними вимогами до узгодження технічних параметрів взаємодіючих видів транспорту є:

- кратність габаритних розмірів, вантажопідйомності та місткості транспортних засобів;
- можливість перевалки вантажів з одного виду транспорту на інший у одній і тій же тарі;
- використання для перевантажувальних операцій типових засобів механізації, які мають узгоджену вантажопідйомність та однорідне вантажозахватне обладнання;
- повне збереження вантажів при перевалочних операціях, найменші витрати та мінімальний час на виконання операцій;
- розробка транспортних засобів, технічного обладнання та механізмів, складських приміщень та устаткування, узгоджених за видами, параметрами та фізико-механічними властивостями вантажів.

Транспортні засоби і відповідна технологія виконання робіт визначають переробну потужність транспортних вузлів.

При виконанні перевезень транспортні системи повинні мати узгоджену пропускну здатність транспортних мереж та переробні можливості транспортних вузлів. Під пропускну здатністю (переробною можливістю) елемента системи розуміють найбільшу кількість вантажу (пасажирів), яка може бути обслужена системою за заданий час, при визначеному її технічному рівні оснащення та прогресивній технології роботи.

На різних видах транспорту, в більшості випадків, використовують детерміноване визначення пропускну здатності транспортних систем. Але кількісна оцінка пропускну здатності, з позицій детермінованого підходу, виправдана тільки для "жорстких" транспортних систем, що працюють безперервно. Багаточисельними дослідженнями показано, що транспортний процес стохастичний. Це проявляється в нерівномірності та неоднородності транспортних потоків, різній тривалості обслуговування одиниць транспортного потоку, випадковому характері та тривалості відмов транспортних засобів, тощо. У зв'язку з цим, доцільно використовувати імовірностатистичний підхід до визначення пропускну здатності транспортної системи. В цьому випадку пропускну здатність - це найбільша кількість транспортних одиниць, що може бути обслужена системою за заданий проміжок часу. При чому, імовірність обслуговування за розрахунковий період не меншої кількості транспортних одиниць, буде більшою або рівною напередданому значенню.



2.10. ОРГАНІЗАЦІЯ РОБОТИ У ТРАНСПОРТНИХ ВУЗЛАХ

Проблеми, пов'язані з доставкою вантажів, виникають у транспортних вузлах, бо саме вони забезпечують узгодження роботи, як видів транспорту так і підприємств інших галузей.

Для підвищення ефективності процесу доставки вантажів у транспортних вузлах використовують різні методи організації роботи.

Ритмічне подання рухомого складу на транспортні вузли. Особливістю роботи терміналів є накопичення великої кількості рухомого складу в одні проміжки часу та відсутність їх у інші.

Така нерівномірність веде до значних простоїв транспортних засобів, низького рівня використання споруд та механізмів. Тому, на основі заданого обсягу добової вантажопереробки у транспортному вузлі, з урахуванням потужності вантажних механізмів, розміщення клієнтів та розпорядку їх роботи, визначають кількість та марки транспортних засобів, які будуть брати участь у перевезеннях. Після цього складають графік подання транспортних засобів на на-вактажувально-

розвантажувальні пункти, фронти та термінал у цілому. Практика показує, що впровадження графіків подання рухомого складу не дозволяє повністю виключити простої транспортної техніки, бо завжди мають місце відхилення від графіку, викликані зміною погодних та дорожніх умов, тощо.

Робота виробничих підприємств та транспорту за взаємно узгодженими графіками. На відміну від першого, цей метод організації роботи водночас більш ефективний та набагато складніший. Це пов'язано з тим, що на виробничі підприємства можуть надходити вантажі як із терміналу, так і від інших адресатів. Тому, потребує узгодження робота всіх організацій, причетних до перевезень. Необхідною умовою розробки таких графіків є наявність розвинутої інформаційної системи. Особливістю розробки є представлення плану роботи у виді мережного графіку, який дає можливість спланувати послідовність та взаємну залежність робіт, прослідкувати за виконанням кожної окремої операції, виявити та ліквідувати можливі недоліки у роботі, більш ефективно використати наявні ресурси. Найбільший рівень взаємодії видів транспорту досягається в результаті впровадження безперервних планів-графіків роботи транспортних вузлів.

Перевезення вантажів з використанням обігових напівпричепів. Використання обігових напівпричепів можливе – при постійно-му обсязі вантажопотоку, наявності транспортних засобів, та площ для їх зберігання. Автомобілі-тягачі та напівпричепи виділяють для забезпечення циклічної роботи за наступною схемою. Автомобіль-тягач доставляє напівпричеп до місця навантаження (розвантаження), де його відчеплюють. Тягач забирає інший вже навантажений (розвантажений) напівпричеп та переміщує його до місця призначення. Відчеплений у цій їзді напівпричеп, після завантаження буде доставлено іншим тягачем або цим же тягачем, але у наступній їзді. Така технологія повина забезпечувати максимальне завантаження транспортних засобів, шляхом зменшення витрат часу на простої більш коштовних транспортних засобів. Всі можливі способи використання обігових напівпричепів визначаються варіантами виконання вантажних операцій з відчепленими або невідчепленими напівпричепами, як на терміналі так і у адресата. Використання обігових напівпричепів потребує чіткого планування роботи транспортних засобів. Узгоджена робота операторів терміналу повинна забезпечити готовність напівпричепів до руху з появою автомобілів-тягачів. Ефективність використання обігових напівпричепів підвищується при тривалості роботи терміналу більшої ніж у виробничих підприємств (умова у більшості випадків виконується). Обігові напівпричепи ще використовуються при значній відстані між терміналом та місцем скупчення адресатів. У цьому випадку, поряд з адресатами влаштовують проміжний центр і організують цілодобовий рух між терміналом і центром, а також рух між центром та адресатами згідно режиму їх роботи.

Перевезення вантажів на постійних маршрутах. При наявності постійних вантажопотоків та значній відстані від терміналу до адресатів, організують розподільний центр. Вантажі між транспортним вузлом та розподільним центром перевозять у великовагових автомобілях та автопоїздах. Сполучення між вантажовласниками та розподільними центрами забезпечують мало- та середьотонажні автомобілі. У розподільних центрах, при необхідності, вантажі підгрупують для окремих адресатів.

Прямий варіант перевантаження. Одним з шляхів організації безперервного транспортного процесу є пряма перевалка вантажів за схемами "судно-вагон", "вагон-автомобіль", тощо, які виключають складське зберігання. Робота за цими схемами забезпечує спрощення транспортного процесу, зменшення обсягів вантажної роботи, скорочення терміну доставки вантажів та зниження вартості перевезень. Разом з цим високого рівня потребує планування та виконавча дисципліна. Організувати пряму перевалку вантажів без складування можливо трьома варіантами: без затримки рухомого складу, із затримкою одного виду транспорту та із використан-

ням бункерних складів. За першим варіантом робота можлива тільки при точному виконанні розладу руху. Практика показує, що виконати таке узгодження, а головне витримати з високою точністю графіки руху магістральними видами транспорту надто складно. Тому часто використовують другий варіант у вигляді "склад на колесах" (вантаж накопичується у вагонах) та "склад на плаву" (накопичення вантажу та порожнього тону виконується затримкою суден). При третьому варіанті у склад технологічних ліній терміналів включають бункерні склади. При відсутності рухомого складу вантаж поступає в бункер на короткий термін зберігання. Недоліком використання бункерного складу є обмежений перелік вантажів, що можуть перевантажуватись цим методом.

Виконання вантажних операцій у міжзмінний період. На відміну від більшості виробничих підприємств, які працюють у одну або дві зміни, термінали працюють цілодобово. У зв'язку з цим вантажні роботи у міжзмінний період виконують через склад, що спонукає появу додаткової операції перевалки вантажу, яка еквівалентна перевезенню того ж самого вантажу на відстань 110-120 км. При недостатній потужності вантажних механізмів неможливо використати варіант роботи "складу на колесах". Тому, при обсязі перевалки вантажу, близькому до переробної спроможності терміналу, використовують навантаження автотранспорту в міжзмінний період. Якщо рівень вантажної роботи невеликий - цей спосіб використовують частково або не запроваджують зовсім у зв'язку з економічною недоцільністю організації цілодобової роботи.

Виконання вантажних операцій у вантажовласника. При незначному і непостійному вантажообігу, тримати навантажувально-розвантажувальні засоби на малих підприємствах неефективно. З метою скорочення терміну простою рухомого складу під вантажними операціями, на зазначені підприємства направляють відповідну транспортну техніку. Вантажні роботи у вантажовласників можуть виконуватись двома способами: рухомих складом, оснащеним обладнанням для виконання вантажних робіт та мобільними навантажувально-розвантажувальними засобами (автокрани, навантажувачі, тощо). Мобільні механізми можуть використовуватись або на протязі однієї (кількох.) амін на території одного клієнта, або працювати на протязі всього робочого дня з переміщенням між пунктами вантажних робіт кількох клієнтів.

Попереднє підгрупування вантажів на складі дрібних відправлень. Для ефективного використання рухомого складу в умовах перевезень вантажів дрібними партіями необхідно, щоб транспортний засіб за одну їзду доставляв вантажі кільком поряд розташованим адресатам. В умовах великих складів, час необхідний для пошуку відправлень одного напрямку стає значним. Крім того, транспортний засіб необхідно переадресувати від одного складу до іншого з очікуванням звільнення вантажного майданчику іншим автомобілем. Робота може бути покращена у результаті підгрупування вантажів за днями прибуття, за районами розташування адресатів, за окремими адресатам. Практика свідчить, що найбільш доцільним є групування вантажів за адресатами, розташованими у одному територіально виділеному районі. Для впровадження цієї технології необхідно: визначити території районів, зібрати дані про вантажопотоки та їх коливання у клієнтів, визначити потреби у складських площах для кожного району, внести зміни у технологію складських робіт. Крім цього, підгрупування дрібних відправлень для окремих адресатів може бути поєднане з наступним перевезенням відправлень у контейнерах, що дозволяє механізувати навантажувально-розвантажувальні роботи.

Організація зберігання вантажів на спеціалізованих складах та доставка їх за замовленнями. Значна кількість вантажовласників мають невеликі вантажні площадки (причали) біля колій, на яких зберігаються доставлені магістральним транспортом вантажі. На таких площадках важко зберігати вантажі, використовувати на-

вантажувально-розвантажувальну техніку. Одним із шляхів вирішення такої проблеми є створення об'єднаних складів та вантажних площадок, де вантажі кількох адресатів зберігають та доставляють на замовлення. Особливо ефективна така організація при перевезеннях масових неперсифікованих вантажів.

Використання портових споруджень у міжнавігаційний період. Для організації централізованого вивозу та завою вантажів, що прибувають залізницею, доцільно використовувати у міжнавігаційний період навантажувачьно-розвантажувальні механізми, склади та площадки портів.

Бригадна форма роботи водіїв без закріплення їх за автомобілями. Суть методу полягає у тому, що бригада водіїв укладає договір з підрозділами терміналу про безперервну подачу автомобілів під вантажні операції, своєчасну доставку вантажів. Водій, після прибуття на транспортний вузол, здає вантаж і переходить на другий автомобіль, який до цього часу вже завантажений та готовий до відправлення в рейс. Таким чином, підвищується продуктивність роботи водіїв та з'являється можливість надання їм обідньої перерви без непродуктивних простоїв автомобілів.

Створення комплексних бригад та змін. Одним із шляхів підвищення ефективності взаємодії видів транспорту є створення комплексних бригад, у склад комплексних бригад входять робітники ланок управління (диспетчери) та виробництва (оператори кранів, прийомоздавачі, водії, тощо), з персоналу терміналу та транспортних підприємств. Забезпечення функціонування цього методу пов'язане з створенням централізованого фонду матеріального стимулювання комплексних бригад за виконану роботу.

Розглянуті методи організації роботи можуть впроваджуватись, як окремо один від одного так і в певних сполученнях.



2.11. ВЗАЄМОДІЯ І КООРДИНАЦІЯ РОБОТИ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ

Між видами транспорту ведеться боротьба за клієнтів, що визначає їх взаємодію. Питання взаємодії виникають і тоді, коли один вид транспорту не може забезпечити повний цикл перевезень. Того, що рухомий склад різних видів транспорту істотно відрізняється значеннями технічних показників виникають ситуації, коли ефективно використання одного виду транспорту викликає низьку продуктивність роботи суміжного, що потребує рішення задачі про справедливий розподіл прибутку. Крім цього, можливі інші ситуації, пов'язані зі скороченням тривалості доставки та її вартості, що зумовлюють ефективну співпрацю різних видів транспорту. Наприклад, сировина, яку конче потребує міське підприємство, надійшла на одну із київських залізничних станцій. Для її переадресування на найближчу до підприємства станцію, а потім на під'їзні колії підприємства потрібно не менше доби, а при використанні автомобільного транспорту доставка сировини буде виконана за декілька годин.

Отже, видам транспорту водночас притаманні процеси диференціації (розподіл сфер діяльності) та інтеграції (спільна організація перевезень), які визначають їх взаємодію.

Взаємодія — це діяльність спрямована на реалізацію спільної мети, яка передбачає найбільш повне використання всіх ресурсів і можливостей системи. Взаємодія — це широке поняття, яке з урахуванням існуючого адміністративно-галузевого поділу показано у спрощеному схематичному вигляді на рис. 2.3 Кожній складовій цього паралелепіпеда відповідають свої функції, організаційні структури, проблеми та шляхи їх вирішення.

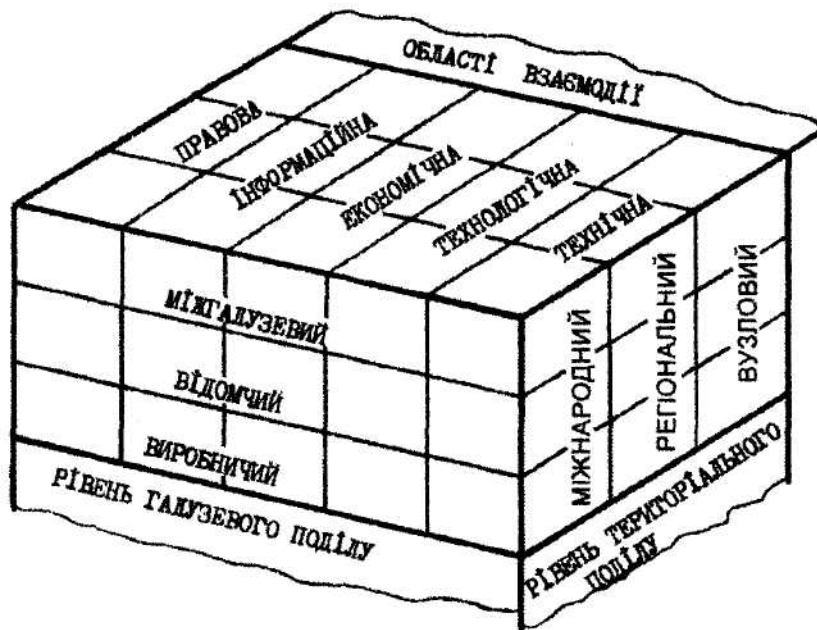


Рис.2.3. Структурна схема взаємодії видів транспорту

Наприклад, маленькому паралелепіпеду з координатами технічний-міжгалузевий-міжнародний рівні відповідає розгляд багатьох проблем таких як, стандартизація технічних засобів, узгодження вимог до рухомого складу, розбудова сумісних інформаційних систем, тощо. Для вирішення цих проблем створюються різного типу організаційні структури на відповідних рівнях управління. Слід визначити, що на структуризованій схемі непомічено тісні зв'язки між всіма рівнями та областями взаємодії. Так, техніка в значній мірі визначає технологію, право накладає обмеження на використання техніки, регіональні потреби можуть суперечити відомчим тощо.

Для ефективного функціонування взаємодіючих видів транспорту необхідно узгодити їх роботу на всіх рівнях та областях управління, що досягається шляхом координації. Координація - по суті це погодження, вироблене та встановлене спільно декількома сторонами. Вона направлена на формування корегуючих або підтримуючих дій для забезпечення погодженої роботи у досягненні організаційно незалежних цілей. Існують два шляхи досягнення погоджених дій - зрівняння пріоритетів за цілями, що збігаються та обмеження вибору альтернатив за цілями, що відрізняються. Процес реалізації цих шляхів уявляє собою організовану послідовність зв'язаних між собою блоків переробки інформації. Спочатку виділяються спільні інтереси і ті, що розходяться. Потім виконується оцінка ступеню їх взаємної обумовленості та взаємної залежності, які необхідні для формування шляхів взаємодії. На останньому етапі виконується вибір альтернатив, що задовольняють погодженим вимогам. У кожному конкретному випадку, задачі координації різняться - або це фіксація інтересів які збігаються, або їх перебудова, або доведення доцільності погодженого прямокутника до своїх цілей через усунення можливих протиріч та конфліктів, або установа компромісу та режиму обопільної допомоги. Координація - не завжди співробітництво, але завжди вирішення протиріч. У процесі координації

ції відбувається, по-перше: співставлення інтересів координуємих; по-друге: розстановка пріоритетів; по-третє: орієнтування діяльності координуємих.

Співвідношення витрат часу на координацію за рівнями управління на виробництві наведено на рис. 2.4.

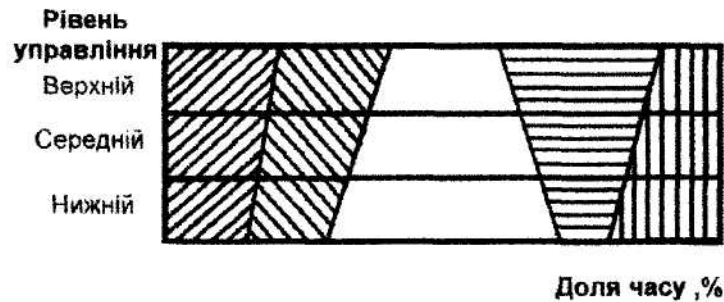







Рис. 2.4. Співвідношення витрат часу на елементи Управління за його рівнями

- | | | | |
|---|---------------|---|-----------------|
|  | - планування |  | - координація |
|  | - організація |  | - підбір кадрів |
|  | - контроль | | |

На сучасному етапі розвитку транспорту ще не вирішено багато проблем взаємодії та координації роботи різних видів транспорту на всіх рівнях управління. На рівні взаємодії транспорту та інших галузей господарства не встановлено оптимального співвідношення між рівнями розвитку суспільного виробництва та транспорту, невизначені оптимальні пропорції розвитку окремих видів транспорту, немає загально визнаної методики побудови і оцінки транспортної мережі, потребує удосконалення методика розрахунку тарифів на перевезення, відсутня єдина класифікація вантажів для всіх видів транспорту. Ці проблеми посилюються іншими, які виникають на менших рівнях управління. Так, більшість проблем взаємодії окремих видів транспорту пов'язані з організацією та удосконаленням роботи транспортних вузлів, де виникають проблеми неузгодженості дій, різноманітності тарифних систем, необхідності багаторазового переоформлення документів, тощо.

Основними напрямками взаємодії в транспортних вузлах є: організація єдиних змін працівників взаємодіючих видів транспорту, спеціалізація ділянок, концентрація техніки та ресурсів, вибір раціональних транспортних засобів та порядку оброблення рухомого складу, зменшення тривалості та кількості операцій, погодження режиму роботи транспортних засобів і підприємств регіону.

Крім цього, між окремими видами транспорту є специфічні напрямки взаємодії. Так, взаємодія залізничного магістрального та промислового транспорту відбувається за напрямками: оптимальний розподіл операцій з обробки вагонів між підприємством та станцією прилягання (підбір груп вагонів за фронтами розвантаження і за призначенням, формування маршрутів, тощо), встановлення оптимальних проміжків часу між подачами груп вагонів, маршрутами та нормами знаходження вагонів на під'їзних коліях, розробка заходів щодо зменшення витрат часу знаходження вагонів залізниці на коліях підприємства, вибір оптимальної схеми механізації та автоматизації навантажувально-розвантажувальних робіт, організація оперативного керівництва та планування роботи транспорту підприємства та залізничної станції на основі взаємної поінформованості.

Взаємодія залізниці з автомобільним транспортом має свої специфічні напрямки: організація прямого змішаного залізнично-автомобільного сполучення, завезен-

ня та вивезення вантажів на залізничні станції, організація транспортно-експедиційного обслуговування.

При взаємодії річкового та залізничного транспорту, основними напрямками взаємодії є: збільшення перевезень у прямому змішанному сполученні, впровадження наскрізної маршрутизації, організація перевантажувальної роботи.

При перевезеннях пасажирів, основними напрямками взаємодії видів транспорту є: погодження розкладу руху транспортних засобів, встановлення оптимальної структури та чисельності парку рухомого складу, розробка тарифно-квиткової системи та загальної системи продажу квитків.



3. ОСОБЛИВОСТІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

3.1. ОРГАНІЗЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

Розвиток міжнародних економічних відношень призвів до встановлення постійного зв'язку між залізничним транспортом різних країн. Оскільки у світі існує кілька систем залізничного сполучення, які відрізняються між собою шириною колії, габаритами локомотивів і вагонів, умовами перевезень і т.д., то регулювання міжнародних залізничних перевезень здійснюється кількома незалежними одна від одної міжнародними конвенціями, кожна з яких застосовується конкретно до якоїсь зі систем і регламентує форму залізничної накладної.

Європейські країни керуються Конвенцією про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ), учасниками якої є більшість країн Європи, а також ряд країн Азії та Північної Африки. КОТІФ містить умови перевезення вантажів. Зокрема, встановлює, що ставки перевізних платежів визначаються національними та міжнародними тарифами. Передбачено граничні строки доставки вантажів. Так, за правилами КОТІФ, загальні строки доставки вантажів складають для вантажів великої швидкості 400 км, а для вантажів малої швидкості – 300 км за добу. Разом з тим за залізницями зберігається право встановлювати для окремих сполучень спеціальні строки доставки, а також додаткові терміни при виникненні суттєвих ускладнень у перевезеннях та інших особливих обставин.

Граничний розмір відповідальності залізниць у разі нецілісності вантажів, що перевозяться, у КОТІФ визначений у розрахункових одиницях Міжнародного валютного фонду – СПЗ* (17 СПЗ чи 51 старий золотий франк за 1 кг маси брутто). Передбачено також, що спричинені простроченням у доставці збитки відшкодовуються вантажовласникові у межах трикратних провізних платежів.

Хоч СРСР і не був учасником КОТІФ, проте її положення, службові інструкції та інші нормативні документи використовувались і продовжують використовуватися під час перевезень наших зовнішньоторгових вантажів у країни Західної Європи і з цих країн в Україну. Перевезення вантажів між Україною і іншими державами здійснюються за угодами, укладеними з цими країнами.

Відношення, що виникають при перевезеннях вантажу по залізницям України, регулюються Статутом залізниць України (1998р.). В його окремих розділах розглядаються: загальні положення; вантажне господарство і пристрої для обслуговування пасажирів; планування і організація перевезень вантажів; залізничні під'їзні колії; перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні за участю залізниць та інших видів транспорту; перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти; відповідальність залізниці, вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів; акти, претензії, позови.

На основі Статуту залізниць Міністерство транспорту затверджує: правила перевезення вантажів; технічні умови навантаження і кріплення вантажів; інші нормативні документи.

* Специальные права заимствования (СПЗ или СДР) – условная денежная единица, применяемая странами-членами Международного валютного фонда (МВФ). Условная стоимость СПЗ определяется на основе средневзвешенной стоимости и изменения курса валют, входящих в валютную корзину, которая включает валюты США, Германии, Великобритании, Франции и Японии.

Статут залізниць містить ряд спеціальних норм, що мають істотні відступи від норм, які вміщені в цивільному і процесуальному кодексах. На відзнаку від загальних норм цивільного права, матеріальна відповідальність відправників вантажу і залізниць за невиконання зобов'язань по плану обмежується штрафами, а за втрату або псування вантажу обов'язком дороги відшкодувати дійсну вартість вантажу. Для пред'явлення претензій і позовів Статут залізниць передбачає особливі терміни давності. Порядок пред'явлення і розгляди претензій по спорам, що виникають при перевезеннях по залізницям, і підвідомчість цих суперечок регулюються не загальними нормами цивільного права, а спеціальними нормами Статуту залізниць. Отже, до відношень, що виникають при залізничних перевезеннях, не можна застосувати загальні норми цивільного права в тих випадках, коли вони регулюються спеціальними нормами Статуту залізниць і положеннями нормативно-правових актів, що доповнюють його. Загальні норми цивільного права можуть застосовуватися до правових відношень при залізничних перевезеннях в тих випадках, коли в Статуті залізниць не міститься спеціальної норми, що регулює дану подію.

Вантажі можуть перевозитись по залізницям двох і більше країн по одному перевізному документу — міжнародній накладній. Такі перевезення називають прямим міжнародним сполученням. Воно діляться на прямі залізничні і прямі змішані перевезення, в яких, крім залізниць, беруть участь інші види транспорту різних країн. Вантаж між країнами перевозять на основі угод. Їх укладають від імені урядів або міністерств, які видають залізничним транспортом. У залежності від кількості учасників вони бувають багатосторонніми і двосторонніми. Угоди про міжнародні залізничні сполучення регулюють правові взаємовідносини між, дорогами різних країн, а також між дорогам і підприємствами, фірмами, організаціями і поодинокими особами.

Міністерство транспорту України укладає також прикордонні залізничні угоди. В них визначаються прикордонні станції, на яких передаються вантажі; умови, що регулюють роботу прикордонних станцій; порядок руху поїздів між ними, передачі вантажу і вагонів; порядок переходу кордону залізничниками і перебування їх на іноземній території; умови використання телефонного і телеграфного зв'язку, тощо.

Між країнами СНД і колишніми соціалістичними країнами Азії була укладена багатостороння транспортна конвенція — Угода про міжнародне вантажне сполучення (УМВС). В УМВС визначаються строки доставки вантажів, встановлюються провізні платежі на дорогах країн відправлення та призначення за ставками внутрішніх тарифів, а під час слідування дорогами транзиту — за транзитними тарифами. Відповідальність залізниць за нецілісність вантажу настає при наявності вини перевізника, яку часто повинен довести вантажовласник. На відміну від КОТІФ, максимум відповідальності в УМВС не встановлений і відшкодування виплачується перевізником у межах дійсної вартості вантажу, вказаної у рахунку постачальника, чи оголошеної його цінності. Порушення та нецілісність вантажу мають бути підтверджені комерційним актом. У разі прострочення у доставці залізниця сплачує штраф у процентному відношенні до провізної плати.

Укладення договору міжнародних перевезень вантажів відповідно до положень УМВС оформляється накладною вказаної форми. Накладна УМВС має п'ять аркушів:

1. Оригінал накладної (супроводжує вантаж до станції призначення і видається одержувачу разом із п'ятим аркушем і вантажем);
2. Дорожня відомість (є документом залізниці, залишається у пункті призначення; видається стільки відомостей, скільки доріг бере участь у перевезенні);
3. Дублікат накладної (видається відправникові після укладення договору перевезення);

4. Аркуш передачі вантажу (супроводжує відправлення до станції призначення, залишається у пункті призначення);

5. Повідомлення про прибуття вантажу до станції призначення (видається одержувачу разом з оригіналом і вантажем).

Форма залізничної накладної за УМВС відрізняється від аналогічного документа за КОТІФ. Тому під час оформлення перевезення з СНД, коли частина дороги проходитиме через європейські країни, накладна УМВС оформляється до прикордонної станції залізниці країни, що межує із СНД, де накладна УМВС буде переоформлена в накладну КОТІФ. Така ж процедура відбувається на прикордонних станціях і під час відправлення товарів у країни СНД. При міжнародних перевезеннях розрахунковою валютою тарифів є швейцарський франк. Окрім накладної, з вантажем слідують відповідні товаросупроводжувальні товаророзпорядчі документи.

Основним документом у перевезенні товарів залізницею країни в країну є залізнична накладна (Railway Bill). Вона виконує функції договору про перевезення, товаророзпорядчого документу та підтвердження про прийом вантажу до перевезення. Цей документ не є зворотнім. Вантаж віддається у розпорядження названої вантажоодержувача після пред'явлення ним документа, що засвідчує його особу.

Відстань між рейками в Україні становить 1524 мм, на вузьколіїках — переважно 750 мм. Безпечний рух по залізниці визначає габарит з висотою — 5300 мм, шириною — 3600 мм.

До рухомого складу залізниці відносять: локомотиви [тепловози (4400-6000 квт) і електровози (5000-6500 квт)], самохідні одиниці (мотор вагони, електропоїзди) та вагони. Вантажний вагонний парк включає 5 основних типів: криті, платформи, напіввагони, цистерни, ізотермічні вагони.

Криті вагони призначені для перевезень, збереження та захисту від атмосферних опадів тарних, штучних, насипних та цінних вантажів. Основний тип: 4-ний вагон, вантажопідйомністю 64 т, об'ємом кузова 120 м³.

Платформи використовуються для перевезень важковагових, громіздких, довговимірних вантажів, контейнерів тощо.

Напіввагони призначені для перевезення навалних вантажів (вугілля, руди, коксу, флюсів, будматеріалів), а також штабельних та довговимірних вантажів (ліс, труби). Перевага відкритого даху - зручність вантажних робіт. У підлозі вповодж бокових стінок передбачені люки для розвантаження (7 люків з кожного боку), через які насипний вантаж самопливом розвантажується. Торцеві двері вагонів відчиняються. В останній час залізниця отримувала 8-осні напіввагони вантажністю 125 тонн. Основні типи: 4-осний напіввагон, вантажністю 69 т, обсягом кузова 74 м³; 8-осний вагон, вантажністю 130 т, обсягом кузова 150 м³.

Цистерна призначена для перевезень наливних вантажів. Основні типи: 4-осна, вантажністю 67 т, об'ємом кузова 73 м³; 8-осна, вантажністю 125 т, об'ємом 159.

Ізотермічні вагони використовують для перевезень вантажів, які швидко псуються і потребують додержання визначеного температурного режиму. Ізотермічні вагони бувають з машинним охолодженням і електричним опаленням, вагони-льодовики, в яких вантажі охолоджуються льодово-соляною сумішшю, і вагони термоси. Основні типи: рефрижератор вантажністю 40-42 т, вагон-льодяник вантажопідйомністю 32 т.

До спеціалізованих вагонів відносять вагони-самоскиди, платформи для перевезень автомобілів, великотоннажних контейнерів тощо.

Для перевезень насипних та пилевидних вантажів використовуються думпкари і хопери. В думпкарах перевозиться руда та будівельні матеріали на короткі відстані. В критих хоперах транспортують зерно, цемент, мінеральні добрива.

Планування перевезень вантажів здійснюється на підставі заявок вантажовласників, які не пізніше ніж за 14 днів до початку наступного місяця подають в управління залізниць відправлення розгорнуті плани перевезень вантажів з розподілом по видах вантажів, станціях відправлення і залізницях призначення. Управління залізниць на підставі розгорнутих планів перевезень розробляють і подають в Укрзалізницю для складання зведеного плану перевезень залізницями України. Після розгляду і узгодження планів Укрзалізниця за 4 дні до початку місяця встановлює залізницям обсяги загальних перевезень вантажів по видах вантажів, видам рухомого складу і залізницях призначення.

Вантажовідправники за два дні до початку декади, подають начальнику станції заявку на відвантаження за календарним розкладом обсягів відвантаження по днях декади.

Начальник залізниці і начальник відділку залізниці або підприємства залізничного транспорту мають право:

- дозволяти відвантаження понад план. Для відвантаження понад або поза планом вантажовідправник повинен подати начальнику відділку або підприємства залізничного транспорту заявку не пізніше ніж за 5 днів до дня відвантаження. Про прийняте рішення вантажовідправнику повідомляють у триденний строк;
- замінити за клопотанням вантажовідправника і за згодою вантажоодержувача передбачений планом критий рухомий склад відкритим, а також один вид відкритого рухомого складу на інший.

Начальник станції має право за клопотанням вантажовідправників:

- ◆ дозволити замінити один вид вантажу іншим у межах окремих груп вантажів, передбачених номенклатурою плану;
- ◆ за заявками вантажовідправників, що подаються не пізніше ніж за три дні до дня навантаження, змінювати передбачені планом перевезень залізниці і станції призначення в обсягах до 35 відсотків від планової норми навантаження підприємства або організації, яка дала розгорнутий план по кожному вантажу.

Зміни плану по залізницях і станціях призначення більше 35 відсотків, розглядаються як додаткова послуга і виконуються за окремою домовленістю з відповідною оплатою.

Залізниця за неподачу вагонів і вантажовідправник за непред'явлення вантажів до перевезення несуть матеріальну відповідальність, установлену за невиконання плану перевезень вантажів.

Серед перевезень залізницями розрізняють прямі сполучення, за якими перевезення між станцією відправлення і призначення виконуються на основі одного перевізного документа складеного на весь шлях слідування; безперевантажні, коли вантаж слідує від станції відправлення до станції призначення без перевантаження на прикордонній станції в вагон з іншою шириною колії; перевантажні; транзитне, коли перевезення виконуються через територію одного або декількох держав в третій країні. Особливим видом є сполучення між станцією відправлення і призначення однієї країни транзитом по території другої країни, воно має назву наскрізного.

Організація перевезень вантажів маршрутами базується на концентрації вантажопотоків та укрупненні навантаження, за адресуванням вантажів у визначені дні за призначенням. Маршрутні перевезення виконуються маршрутними поїздами. Маршрутом називається склад поїзду, встановленої ваги або довжини, що формується вантажовідправником або залізницею з вагонів, навантажених одним або декількома відправниками на одній або декількох станціях, назначеному на одну станцію призначення або розпилення.

Дорога зобов'язана повідомити одержувача про надходження вантажу не пізніше 12 годин наступного дня, вказав при цьому найменування і кількість вантажів, а

також рід і число вагонів. Вантажодержувач зобов'язаний забезпечити цілодобове отримання повідомлень.

Всі вантажі, що прибули повинні бути вивезені на протязі доби. Вантаж, що прибув, безкоштовно зберігається 24 години. Правилами перевезень встановлені граничні терміни зберігання вантажів. Для більшості вантажів цей термін складає 3-5 діб. Якщо одержувач не вивезе вантажі у встановлені граничні терміни, то дорога має право реалізувати їх у встановленому порядку. Термін граничного зберігання вантажу відраховується з моменту вивантаження вантажу засобами дороги, або з моменту подачі вагона під вантажні роботи засобами одержувача.

Процес перевезень закінчується видачею вантажу одержувачу. Оформлення цієї видачі називається розкредитуванням перевізних документів.

Основним перевізним документом є накладна. Кількість вантажу, що перевозиться за однією накладною (один договір перевезень) називається відправкою. Розрізняють: повагонні, дрібні, малотоннажні, групові і маршрутні відправки.

Повагонною вважається партія вантажу достатня для повного завантаження окремого вагону і пред'явлена за однією накладною.

Дрібною — партія вантажу, для перевезення якої не потрібно надання окремого вагону. Кількість вантажу не повинна перевищувати за об'ємом 1/3 місткості чотирьохвісного вагону, а за вагою бути не менше 20 кг і не перевищувати 5 т (з дозволу начальника станції — 10т) при прийнятті від відправників, що не мають плану перевезень і 10 т — при наявності плану перевезень. Дрібними відправленнями перевозяться тільки тарні і штучні вантажі. Малі відправлення перевозяться в збірних вагонах. Дрібні відправлення приймаються до перевезень через склади станції за календарним розкладом, в якому вказується дні прийому до перевезень по кожному напрямку (не менше 1 разу за 5 днів). Виключення встановлено тільки для домашніх речей, які завжди приймаються до перевезень в день пред'явлення.

Малотоннажною відправкою вважається партія вантажу, що перевозиться за однією накладною вагою від 10 до 20 т, і місткістю не більше 1/2 об'єму вагона. Перевезення виконуються тільки за планом перевезень, при цьому від кожного відправника на адресу одного одержувача може бути прийнято не більше двох малотоннажних відправок на місяць.

Групова — партія вантажу, для перевезень якої потрібно більше одного вагону, але менше маршруту.

Маршрутна — партія вантажу, що відповідає ваговій нормі, що встановлена для маршруту.

Термін доставки вантажів складається з трьох частин: терміну на виконання відправлення і прибуття вантажу, терміну перевезень вантажу і терміну на виконання операцій по шляху переміщення.

Встановлено єдиний для всіх відправлень термін на виконання операцій, пов'язаних з виконанням відправлення і прибуття (1 доба).

Вантажною швидкістю вантаж повинен бути доставлений за добу на відстань від 180 до 550 км, з великою швидкістю від 330 до 660 км. (маршрутна відправка — 550 км, повагонна — 330 км, дрібна — 180 км.)

Термін на виконання операцій на шляху руху встановлюється в залежності від характеру операцій (перевантаження з широкої колії на вузьку, сортування малих відправлень, ветеринарний огляд тощо) і визначається терміном затримки.

Термін доставки розраховується з 24 години дня прийняття вантажу до перевезень.

При перевезенні вантажів з високою швидкістю тариф за перевезення, що приймається при перевезеннях з вантажною швидкістю, збільшується в 2 рази.

Договір перевезень як правило — плановий, оскільки заключається на основі планових завдань, що обов'язкові для залізниці і відправника. Реальний, так як для

його укладання недостатньо угоди залізниці і відправника, необхідна ще і передача вантажу дорозі. Тому договір вважається укладеним тільки з моменту, коли вантаж прийнято залізницею до перевезень.

При залізничних перевезеннях використовуються наступні документи: накладна (супроводжує вантаж від станції відправлення до одержувача); дорожній лист (супроводжує вантаж від станції відправлення до станції призначення і складається з трьох бланків: дорожньої відомості, дорожньої накладної і квитанції прийняття вантажу до перевезень); вагонний лист (вміщує перелік всіх відправок, що завантажені в вагон).

Залізниця повинна повідомити одержувача про прибуття вантажу в день його прибуття але не пізніше 12 години наступного дня.

Вантажовідправник має право змінити записаного в накладній одержувача без зміни станції призначення. У виключних випадках дозволяється зміна станції призначення, що називається переадресуванням вантажу. При цьому потрібна буде згода залізниці. Термін при переадресуванні збільшується на 0,5 доби.



3.2. ПРАВИЛА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ

Відповідно до пункту 4 Положення про Міністерство транспорту України, затвердженого Указом Президента України від 11.05.2000 № 678/2000, та статті 5 Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.98 № 457 наказом Міністерства транспорту України від 21.11.2000 № 644 із змінами від 20.08.2001 № 542, від 28.05.2002 № 334 і від 09.12.2002 № 873 затверджені такі Правила перевезення вантажів:

- Правила приймання вантажів до перевезення;
- Правила видачі вантажів;
- Правила оформлення перевізних документів;
- Правила розрахунків за перевезення вантажів;
- Правила обчислення термінів доставки вантажів;
- Правила зберігання вантажів;
- Правила перевезення вантажів з оголошеною вартістю;
- Правила перевезення вантажів у супроводі провідників відправників (одержувачів);
- Правила реалізації вантажів;
- Правила перевезення вантажів, які змерзаються;
- Правила перевезення вантажів залізничними лініями вузької колії;
- Правила перевезення вантажів у спеціальних та спеціалізованих контейнерах відправників і одержувачів;
- Правила перевезення вантажів, які підлягають фітосанітарному контролю;
- Правила перевезення вантажів у транспортних пакетах;
- Правила обслуговування залізничних під'їзних колій;
- Правила пломбування вагонів і контейнерів;
- Правила переадресування вантажів;
- Правила перевезення вантажів навалом і насипом;
- Правила перевезення вантажів у вагонах відкритого типу;
- Правила перевезення вантажів дрібними відправками;
- Правила перевезення вантажів в універсальних контейнерах;
- Правила перевезення вантажів маршрутами відправника;

Правила перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні;

Правила складання актів;

Правила заявлення та розгляду претензій;

Правила планування перевезень вантажів;

Правила перевезення швидкопсувних вантажів;

Правила перевезення тварин, птиці та інших вантажів, які підлягають державному ветеринарно-санітарному контролю.

Відповідно наказу потрібно організувати вивчення причетними працівниками залізниць цих розділів Правил, прийняти їх до керівництва та забезпечити виконання.



3.3. ПЛАНУВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Загальні положення

Ці правила затверджуються наказом Міністерства транспорту України і визначають порядок планування перевезень вантажів залізницями в усіх видах сполучень, а також обліку виконання планів.

Перевезення вантажів залізницями здійснюються на підставі договорів про організацію перевезень за місячними планами, за пред'явленням, за окремими замовленнями відправників (вантажовласників або за їх дорученням – експедиторських організацій).

Планування військових перевезень здійснюється за спеціальними інструкціями.

У разі систематичного здійснення перевезень вантажів між залізницею та відправником укладається договір про організацію перевезень вантажів (далі – договір) за встановленою формою.

Одноразове перевезення може здійснюватися також за окремим замовленням без укладення договору на умовах, погоджених залізницею і відправником.

На підставі укладених договорів та замовлень вантажовідправників залізницями розробляються та подаються до Укрзалізниці для затвердження проекти місячних планів перевезення в цілому для залізниці. Укрзалізниця після розгляду, коригування і затвердження місячних планів доводить їх до відома залізниць для виконання.

За домовленістю сторін замовлення на перевезення та їх узгодження може надаватися в електронному вигляді.

Місячне планування перевезень вантажів

Місячне планування перевезень вантажів у межах України, на експорт у треті країни та країни СНД, у Латвійську Республіку, Литовську Республіку та Естонську Республіку (далі – країни Балтії) здійснюється на підставі замовлень відправників у встановленому порядку.

Для експортних вантажів, що перевозяться через морські (річкові) порти, вказуються станція перевантаження із залізничного на морський (річковий) транспорт та країна призначення. Для вантажів, що перевозяться через сухопутні прикордонні переходи у треті країни, вказуються передаточна прикордонна станція та країна призначення. Для експортних вантажів, що перевозяться у треті країни, вказується одержувач або експедитор. Для вантажів, що перевозяться у країни СНД та Балтії, вказується, крім того, експедитор для транзитних держав СНД та Балтії. Для пере-

везень у прямому змішаному залізнично-водному сполученні (далі – пряме змішане сполучення) вказуються найменування залізниці і станції перевалки та пункт призначення. Для перевезень за участю ліній вузької колії зазначаються залізниця та станція перевантаження.

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

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

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

Зміна запланованих перевезень у вагонах парку залізниць на перевезення у власних вагонах здійснюється з дозволу залізниці на підставі заяви відправника, наданої не пізніше трьох діб до дня навантаження, за погодженням з власником вагонів.

Перевезення домашніх речей у контейнерах дозволяється начальником станції за заявою відправника, наданою за 3 дні до навантаження.

Контейнери для перевезення вантажів у межах України (крім домашніх речей) приватним (фізичним) особам надаються за дозволом начальника Дирекції залізничних перевезень.

Плани перевезення маршрутами у цілому для залізниці і за родами вантажів затверджуються начальником залізниці з повідомленням начальників дирекцій залізничних перевезень, які в свою чергу доводять ці плани до відома станцій, а станції – до відома відправників.

У разі неподання вантажовідправником плану перевезень маршрутами у встановлений термін або надання плану у занижених (у порівнянні з місячними обсягами) розмірах кількість планових маршрутів встановлює начальник станції.

В окремих випадках за заявами вантажовідправників начальник дирекції може дозволити напередодні дня навантаження зміну станції призначення маршруту у межах передбаченого планом перевезень залізниць призначення, крім експорту.

Начальник залізниці та уповноважені ним посадові особи за заявами відправників можуть змінювати передбачені планом залізниці та станції призначення, станції відправлення вантажів у межах залізниць відправлення, надавати дозвіл на перевезення вантажів понад план, а також на внутрістанційні перевезення.

Зміна передбачених планом обсягів перевезення на залізниці та станції призначення, а також зміна вантажоодержувачів (крім експортних та тих, що одержують вантажі в портах) провадиться за заявою відправника начальником станції відправлення з наступним повідомленням про це Дирекції.

Начальник станції за заявою відправника дозволяє позапланове навантаження на залізниці України (крім призначенням у морські та річкові порти, на прикордонні переходи та маршрутами) у порядку, встановленому начальником залізниці, за наявності рухомого складу і за умови сплати відправником належних платежів та зміни в місячних планах згідно зі Статутом залізниць України.

Планування перевезень експортних, імпорتنних і транзитних вантажів

Експортні вантажі – це вантажі, які вивозяться з території України за її межі, у т.ч. через морські (річкові) порти, термінали.

Імпорتنні вантажі – це вантажі, які ввозяться на територію України чи надходять з під'їзних колій, розташованих на території іншої держави, або через морські (річкові) порти, термінали.

Транзитні вантажі – це вантажі, перевезення яких (у т.ч. за участю інших видів транспорту) розпочинається і закінчується за межами території України.

3.2. Відправники експортних вантажів за 16 днів до початку місяця, в якому передбачається перевезення, надають залізницям відправлення замовлення на перевезення вантажів.

У замовленні на перевезення, що будуть здійснюватися транзитом через країни СНД і Балтії, вказуються найменування експедиторів, які сплачують вартість перевезення транзитним залізницям.

Залізниці, які передають експортні вантажі з залізничного на морський (річковий) транспорт, погоджують з відповідними портами місячні обсяги перевантаження вантажів з урахуванням вагонів, які очікують вивантаження, і не пізніше 8 днів до початку планового місяця повідомляють Укрзалізницю пропозиції щодо проекту плану.

Укрзалізниця погоджує план перевезень експортних вантажів з морськими та річковими портами, а у разі перевезення через порти іноземних держав – з залізничними адміністраціями цих держав і не пізніше 4 днів до початку планового місяця доводить його до залізниць відправлення.

Після узгодження Укрзалізницею із залізничними адміністраціями країн призначення або з портами обсягів та умов прийому вантажів додатковий план перевезення доводиться до відома залізницям відправлення для виконання. Перевезення вантажів у порти та треті країни погоджуються із залізницями, які передають ці вантажі в порти та треті країни.

Начальники залізниць або уповноважені ними особи за проханням відправників дозволяють такі зміни в місячних планах перевезення експортних вантажів:

- норми вагонів для навантаження немасових вантажів у межах запланованої місячним планом номенклатури, які не використовуються одними відправниками за їх згодою, передаються іншим відправникам, якщо ці вантажі перевозяться через ті ж прикордонні станції в одні й ті самі країни призначення;

- здійснювати перевезення в межах України, країн СНД та Балтії в рахунок установленої для відправників норми навантаження експортних вантажів відповідної номенклатурної групи.

Начальник станції за заявою відправника та за погодженням порту дозволяє зміни країни призначення, а також одержувача (експедитора) в порту, передбачені планом перевезення експортних вантажів через морський або річковий порт.

Для планування перевезень імпорتنих і транзитних вантажів, що надходять із третіх країн через прикордонні станції України, іноземні залізниці в узгоджені терміни надсилають Укрзалізницю та залізничним адміністраціям країн – учасниць перевезень місячні заявки на перевезення вантажів за загальними обсягами у тонах і вагонах згідно з узгодженою номенклатурою із зазначенням прикордонного переходу та способу передачі вантажів.

Укрзалізниця розглядає можливість здійснення перевезення і в узгоджені строки інформує іноземну залізницю про прийняте рішення.

Для здійснення перевезень транзитних вантажів із країн СНД та Балтії через прикордонні станції України у треті країни залізничні адміністрації відправлення надають замовлення в порядку, встановленому Правилами. Укрзалізниця розглядає можливість приймання та пропуску вантажів і в узгоджені строки інформує іноземну залізницю про прийняте рішення.

Перевезення імпорتنих та транзитних вантажів у контейнерах та швидкопсувних, що надходять через морські (річкові) порти, здійснюються за пред'явленням за заявками, наданими станції відправлення за три дні до дня навантаження; інших

вантажів – за заявками відправників (вантажовласників, експедиторів), наданими залізниці відправлення за 10 днів до прибуття судна. Замовлення на перевезення у третій країні транзитних вантажів, які надходять через морські (річкові) порти України, приймаються у терміни та в порядку, що встановлені для планування перевезень на експорт.

Планування перевезень у прямому змішаному сполученні

Планування перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні за участю залізниць та річкових портів України здійснюється у такому порядку:

- для вантажів, які передаються із залізничного на водний транспорт, відправники подають залізниці відправлення проекти
- планів за 20 днів до початку планового місяця за встановленою номенклатурою у вагонах та тоннах із зазначенням пункту перевалки та пункту призначення;
- для вантажів, що надходять через порти та перевозяться в межах України у прямому змішаному сполученні, порти надають залізниці перевалки проекти планів за 12 днів до початку місяця за номенклатурною групою "Перевалка вантажів з водного транспорту на залізничний".

Перевезення вантажів за пред'явленням

Перевезення овочів, фруктів та іншої сільськогосподарської продукції, що відвантажуються заготівельними організаціями і споживчою кооперацією, державними та колективними сільськогосподарськими підприємствами, фермерськими господарствами та громадянами, здійснюються як за планами, так і за заявками, поданими залізниці відправлення за 3 дні до дня навантаження.

Перевезення продовольчих, промислових та інших вантажів, що відвантажуються з державного резерву, здійснюються як за планами, так і за пред'явленням. Заяви на перевезення за пред'явленням надаються за 3 дні до початку перевезення.

Перевезення експортних, імпорتنих вантажів (крім країн СНД та Балтії) та у прямому змішаному сполученні за пред'явленням не дозволяється.



3.4. ПРИЙМАННЯ ВАНТАЖІВ ДО ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Основні положення

В і д п р а в н и к и можуть пред'являти вантажі до перевезення на місцях загального й незагального користування.

П е р е в е з е н н я вантажів здійснюються вагонними, дрібними, контейнерними, груповими або маршрутними відправками:

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

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

контейнерна відправка – партія вантажу за однією накладною для перевезення в універсальному контейнері;

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

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

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

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

Сільськогосподарська продукція, яка відправляється заготівельними організаціями споживчої кооперації, сільськогосподарськими державними, колективними підприємствами, фермерськими господарствами або громадянами, може прийматися до перевезення в нестандартній тарі, яка забезпечує схоронність вантажу при перевезенні.

Відправник несе відповідальність за пред'явлений до перевезення вантаж у нестандартній і неякісній упаковці.

Відправник зобов'язаний на вимогу станції пред'явити стандарт або технічні умови, сертифікат на відвантажувану продукцію (якщо «вона підлягає сертифікації»), а також на її тару.

В і д п р а в н и к зобов'язаний підготувати вантаж до навантаження відповідно до вимог, які забезпечували б збереження його на всьому шляху перевезення. Дрібні місця штучних вантажів відправник повинен об'єднати в більші.

З а г а л ь н а маса вантажу визначається зважуванням (на вагонних, вантажних, елеваторних та інших вагах) або іншим способом. Тип ваг указується в перевізних документах. Маса вантажу визначається відправником. Про спосіб визначення маси вантажу відправник зобов'язаний зазначити в накладній.

М а с а тарних і штучних вантажів визначається до пред'явлення їх до перевезення із зазначенням на кожному вантажному місці його маси бруто і нетто.

М а с а зернових вантажів, насіння, висівок і комбікормів, які пере-возяться насипом, картоплі, овочів і баштанних культур, які перевозяться навалом, визначається відправником на вагонних, елеваторних, інших вагах або за допомогою дозувальних пристроїв чи інших спеціальних приладів.

М а с а вантажів, які перевозяться наливом у цистернах, визначається зважуванням або заміром висоти наливу з подальшим визначенням об'єму налитого вантажу і його маси за допомогою спеціальних таблиць. При визначенні маси заміром відправник зобов'язаний окремо зазначити в накладній висоту наливу, температуру вантажу в цистерні й густину продукту.

Маса харчових наливних вантажів визначається на вагонних вагах, а в разі їх відсутності — на товарних вагах. Маса етилового (винного) спирту в цистернах визначається відправником за допомогою спеціальних таблиць.

Л і с о м а т е р і а л и й дрова повинні пред'являтися до перевезення із зазначенням у накладній таких даних:

- у разі перевезення в спеціальних контейнерах або в пакетах кількості контейнерів або пакетів;
- у разі перевезення з використанням верхньої звуженої частини обрису навантаження ("шапки") — кількості основних штабелів, їх висоти і кількості штабелів, укладених у "шапці";
- у разі перевезення лісоматеріалів і дров у критих вагонах — кількості штабелів;
- в інших випадках — кількості штабелів і їх висоти.

Маса лісоматеріалів і дров визначається відправником умовно.

П р и й м а н н я до перевезення експортних вантажів у прямому міжнародному вантажному залізничному сполученні, а також через морські порти й прикордонні станції не в прямому міжнародному сполученні здійснюється на підставі правил і угод про залізничні міжнародні сполучення. Вивезення таких

вантажів за межі митної території України провадиться тільки після завершення їх митного оформлення. Порядок митного оформлення встановлюється Митним кодексом України.

Імпортні вантажі, завантажені в портах, приймаються за справними пломбами портів, експедиторів або вантажовласників без перевірки маси й стану вантажу; тарні й штучні вантажі у відкритих вагонах за наявності ознак недостачі, псування або пошкодження приймаються з перевіркою їх кількості й стану лише в пошкоджених місцях; навалочні та насипні вантажі приймаються згідно з Правилами перевезення вантажів навалом і насипом.

Н а т а р н о -пакувальні і штучні вантажі відправник зобов'язаний нанести маніпуляційні знаки і транспортні написи (основні, додаткові та інформаційні).

Маніпуляційні знаки — це знаки, які вказують на спосіб поводження з вантажем. Потреба нанесення маніпуляційних знаків визначається стандартами або іншими нормативно-технічними документами на продукцію. Маніпуляційні знаки наносяться відповідно до ГОСТ-14192-96.

Залізничні написи наносяться на кожне місце вантажів, які перево-зяться дрібними відправками, у вигляді дробу: чисельник — порядковий номер за книгою приймання вантажів до відправлення і через тире — кількість місць; знаменник — код станції відправлення згідно з Тарифним керівництвом № 4.

Залізничне маркування провадиться:

- станцією відправлення — при прийманні до перевезення вантажів дрібними відправками на місцях загального користування;
- відправником — при навантаженні вантажів дрібними відправками на місцях незагального користування.

За узгодженням з відправниками залізниця може встановити порядок нанесення відправниками додаткових написів до пред'явлення вантажу до перевезення. Відомості про залізничні написи зазначаються в графі накладної "Марка залізниці".

Інформаційні написи:

- ◆ маса бруто і нетто вантажного місця в кілограмах;
- ◆ габаритні розміри вантажного місця в сантиметрах (довжина, ширина і висота або діаметр і висота);
- ◆ об'єм вантажного місця в кубічних метрах.

Габаритні розміри вантажного місця не зазначаються, якщо вони не перевищують 1 м.

О с н о в н і, додаткові, інформаційні написи та маніпуляційні знаки повинні бути нанесені на кожне вантажне місце.

При перевезенні вантажів насипом і наливом транспортні написи не наносяться.

Місця і способи нанесення транспортних написів і маніпуляційних знаків, розміри бирок, маніпуляційних знаків і написів визначаються відповідно до ГОСТ-14192-96.

У с і написи і знаки наносяться чітко й розбірливо. Фарба для нанесення надписів і знаків повинна бути водостійкою, світлостійкою, стійкою до впливу зміни температур, швидко висихати, не стиратися і не розмазуватися. Не допускається застосовувати матеріали, які можуть пошкодити вантаж.

Н а в а н т а ж е н н я вагонів здійснюється з дотриманням Технічних умов навантаження і кріплення вантажів, Правил перевезення вантажів і забезпеченням безпеки руху, схоронності вантажів, безпечного виконання вантажних робіт.

З а б о р о н я є т ь с я навантаження в один вагон вантажів, які за своїми властивостями можуть пошкодити або зіпсувати інші вантажі.



3.5. ВИДАЧА ВАНТАЖІВ

Основні положення

П р о прибуття вантажу на станцію призначення залізниця зобов'язана повідомити одержувача в день прибуття вантажу, але не пізніше 12-ї години наступного дня, із зазначенням найменування та кількості вантажу, а також роду й кількості вагонів (контейнерів).

К р і м повідомлення про прибуття вантажу начальник станції зобов'язаний повідомити одержувача про час подачі вагонів під вивантаження не пізніше ніж за 2 години до подачі. За угодою між одержувачем і станцією подача може здійснюватися і без попереднього повідомлення.

Порядок і терміни повідомлення про подачу вагонів на під'їзні колії передбачаються в договорах про обслуговування під'їзних колій (договорах про подачу та забирання вагонів).

Я к щ о залізниця не повідомить про прибуття вантажу, то одержувач звільняється від внесення плати за користування вагонами (контейнерами) і за зберігання вантажу до того часу, як буде надіслано повідомлення.

П р о прибуття на станцію призначення вантажу, що перебуває під митним контролем, станція зобов'язана встановленим порядком повідомити одержувача і митний орган, у регіоні діяльності якого розташована станція.

Довірений працівник, який одержує вантаж, зобов'язаний на вимогу станції пред'явити документ, що засвідчує його особу.

В а н т а ж разом з накладною видається на станції призначення одержувачу, зазначеному в накладній, після внесення ним усіх належних залізниці платежів. Видача імпорتنих вантажів провадиться після митного оформлення.

П р и передаванні завантажених вагонів і контейнерів сторони зобов'язані зовнішнім оглядом пересвідчитись у справності кузова вагона (контейнера), наявності та цілісності пломб, запірно-пломбувальних пристроїв (ЗПП), відповідності відтиску на них даним, зазначеним у перевізних документах. При перевезенні вантажів на відкритому рухомому складі сторони переконуються у відсутності слідів утрати й пошкодження вантажу.

Якщо при передаванні вагонів чи контейнерів буде виявлено їх пошкодження, ознаки недостачі, псування або пошкодження вантажу на відкритому рухомому складі або в критих вагонах без пломб, коли таке перевезення передбачено Правилами, несправність пломб (ЗПП), їх відсутність, якщо у перевізних документах є відмітка про їх накладання, видача вантажу провадиться за участю представника залізниці із складанням у відповідних випадках комерційного акта. У таких випадках вагони, контейнери до перевірки вантажу пломбуються пломбами (ЗПП) станції із складанням акта загальної форми і до прибуття представника станції для перевірки вантажу не вважаються переданими в користування одержувачу. Знімаються ці пломби (ЗПП) в присутності представника залізниці.

В и д а ч а на станціях призначення імпорتنих вантажів, що перевозяться не в прямому міжнародному сполученні через порти й прикордонні станції, а також експортних вантажів у портах, на прикордонних станціях, якщо вантажі прибули в справних вагонах, контейнерах з непошкодженими пломбами (ЗПП) відправників, портів, експедиторських організацій, митних органів, провадиться без участі залізниці, за винятком випадків, передбачених Статутом залізниць.

В а н т а ж і, що прибули в справному контейнері з, непошкодженими пломбами відправника, порту, експедитора, видаються залізницею одержувачу без перевірки їх маси, стану й кількості місць.

В и д а ч а швидкопсувних вантажів, що прибули в справних рефрижераторних вагонах без порушення граничного терміну перевезення і режиму обслуговування, провадиться залізницею без перевірки.

В и д а ч а небезпечних вантажів, що прибули в справних вагонах з непошкодженими пломбами (ЗПП) відправника, провадиться без перевірки кількості місць, маси й стану вантажу. У разі порушення вказаних умов кількість місць, масу й стан вантажу перевіряє одержувач на своєму складі в присутності представника залізниці.

Д о м а ш н і речі видаються в порядку, передбаченому Правилами перевезення вантажів дрібними відправками.

О д е р ж у в а ч або організація, яка здійснює вивантаження, зобов'язані:

- повністю вивантажити (злити) вантаж із вагона (цистерни) або контейнера;
- повністю прибрати з вагона (контейнера) скріплювальний дріт, дотові закрутки з люків і штурвалів, стояки, бруски та інші елементи кріплення вантажів, крім інвентарних засобів кріплення, які підлягають поверненню;
- прибрати папір, картон, листовий метал, дошки та інші засоби упакування і збереження вантажів;
- очистити зовнішню поверхню кузова вагона (контейнера) від залишків, які її забруднюють, наклейок, бирок і надписів, а всередині вагонів (контейнерів) — від залишків вантажу, емульсій, профілактичних засобів проти змерзання тощо.

Одержувач повинен очистити вагони від залишків будь-якого вантажу, виявлених у вагоні, оскільки придатність вагона для навантаження визначає відправник, а перед залізницею на станції призначення за його неправильні дії відповідальність несе одержувач.

Очищення контейнерів здійснюється вантажовідправником та вантажоодержувачем.

Очищення, промивання і, у разі потреби, дезінфекція вагонів після перевезення тварин, птахів, тваринних продуктів та швидкопсувних вантажів здійснюються залізницею за рахунок одержувача в спеціально обладнаних місцях, незалежно від того, чікими засобами провадилося вивантаження. Вантажоодержувач повинен підготувати такі вагони до обробки шляхом згортання гною і збору залишків підстилки в міждвірному просторі вагона.

Промивання, дегазація, дезактивація вагонів після вивантаження небезпечних, отруйних, сморідних і забруднювальних вантажів здійсню-ються одержувачем у спеціально обладнаних місцях. Перелік таких вантажів установлюється правилами їх перевезення.

Очищення зовнішньої і внутрішньої поверхні цистерн та бункерних напіввагонів від забруднення після наливу й злиття здійснюється відповідно вантажовідправником, вантажоодержувачем, портом.

Злиття продуктів із цистерн та бункерних напіввагонів має здійснюватись повністю (за винятком, коли стандартами допускається наявність залишків) з очищенням внутрішньої поверхні котла і бункера.

Залізниця має право не приймати не очищені одержувачем, портом після вивантаження (злиття) вагони й контейнери. Вантажна операція вважається незакінченою до повного очищення вагонів (контейнерів), а з одержувача, порту стягується плата за користування вагонами (контейнерами) за весь час їх затримки під очищенням.

У разі здавання одержувачем, портом після вивантаження неочищеного рухомого складу або контейнерів одержувач, порт сплачують залізниці штраф у розмірі, передбаченому статтею 123 Статуту.

Одержувач, порт відшкодовують також витрати залізниць, пов'язані з очищенням порожніх вагонів у пунктах їх наступного навантаження шляхом сплати залізниці штрафу в розмірі і плати за затримку під очищенням, передбачених Статутом залізниць.

Вантаж вважається доставленим без утрати, якщо різниця між масою, вказаною в пункті відправлення в залізничній накладній, та масою, визначеною на станції призначення, не перевищує норми природної втрати і граничного розходження у визначенні маси нетто.

Надлишки вантажів, що прибули за справними пломбами (ЗПП) відправника, видаються одержувачу.

У разі недостачі, псування, пошкодження вантажу, якщо ці обставини зазначені в комерційному акті, складеному до видачі вантажу (в тому числі й під час перевезення), станція призначення може видати його одержувачу тільки після визначення розміру фактичної недостачі, псування або пошкодження згідно з пред'явленими одержувачем документами (рахунки-фактури тощо).

У разі потреби встановлення розміру або причини недостачі, псування або пошкодження вантажу і суми, на яку знизилась його вартість, залізниця за власною ініціативою або на вимогу одержувача запрошує експертів бюро товарних експертів, інспекції якості, ветеринарно-санітарного нагляду або відповідних спеціалістів організацій і підприємств, які не належать до системи Міністерства транспорту.

Експертиза провадиться в присутності начальника станції (його заступника або іншого працівника, уповноваженого начальником станції).

Одночасно з викликом експерта станція повідомляє про це одержувача. Одержувач має право взяти участь у експертизі вантажу. Експертиза швидкопсувних вантажів повинна бути проведена не пізніше доби з моменту відкриття вагону.

Результати експертизи оформляються актом. Акт експертизи підписується експертом і всіма уповноваженими особами, присутніми при проведенні експертизи. Про проведену експертизу робиться відмітка в комерційному акті.

Результати експертизи повинні бути мотивованими з посиланням на нормативно-правові акти, стандарти і не можуть ґрунтуватися на припущенні про причини недостачі, псування або пошкодження вантажу.

Якщо експерт не може встановити причину псування, недостачі, пошкодження вантажу або його тари (упакування), то в акті експертизи вказуються мотиви, з яких неможливо визначити причину псування, недостачі, пошкодження вантажу.

У разі незгоди з висновками експерта учасників експертизи або одержувача начальник станції призначає повторну експертизу з відміткою про це в акті експертизи із зазначенням мотивів.

Не допускається проведення експертизи вантажів, якщо її вартість перевищує розміри збитків. У цих випадках розмір та причина недостачі, пошкодження або псування вантажу і розмір збитку визначаються начальником станції і одержувачем і зазначаються в комерційному акті.

Витрати на експертизу (вартість експертизи, проїзду експерта до станції тощо) сплачуються відповідно залізницею або одержувачем залежно від того, з чієї ініціативи провадиться експертиза. Надалі ці витрати відносяться на сторону, яка буде визнана винною в недостачі, псуванні або пошкодженні вантажу.

Одержувач зобов'язаний прийняти і вивезти із станції вантаж, що надійшов на його адресу. Терміни вивезення і порядок зберігання вантажів передбачені Правилами зберігання вантажів.

У разі прибуття на адресу одержувача вантажу, поставка якого йому не передбачена планом (договором, контрактом, замовленням, нарядом тощо), останній зобов'язаний прийняти такий вантаж від станції на відповідальне зберігання й очікувати розпорядження відправника щодо цього вантажу.

Неприбуття вантажу у встановлений термін доставки станція зобов'язана засвідчити відміткою на пред'явленій одержувачем квитанції "Вантаж не прибав" і календарним штемпелем станції призначення.

Розшук вантажу, який не прибав у встановлений термін доставки, проводиться на вимогу одержувача станцією призначення.

Для обґрунтування вимоги про розшук вантажу одержувач надає начальнику станції квитанцію, а в разі її відсутності — один із документів: рахунок-фактуру поставальника (оригінал або копію), документ поставальника (вантажовідправника), який замінює рахунок-фактуру, довідку станції (порту) навантаження про відправлення вантажу, якщо зазначені документи мають дані про рід вантажу, дату відвантаження, станцію і залізницю (порт) відправлення, станцію і залізницю призначення, номери накладної, вагона й контейнера.

Розшук імпортного вантажу, який відправлено з-за кордону, проводиться станцією призначення на вимогу одержувача після надання ним дублікату накладної або повідомлення про проходження вантажем прикордонної станції.

Якщо буде встановлено, що вантаж із-за кордону не надходив, то розшук вантажу в межах іноземних залізниць за запитами станцій призначення проводиться начальником прикордонної станції України, через яку вантаж повинен був пройти.

Особисті, винні у видачі одержувачу вантажу, який йому не належить, несуть відповідальність згідно з чинним законодавством.



3.6. УМОВИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

Перевезення вантажів у внутрішньому сполученні

Перевезення вантажів на особливих умовах. Перевезення вантажів повинно здійснюватись згідно з Правилами перевезень вантажів та інших нормативно-правових документів.

Якщо через особливі обставини перевезення окремих вантажів не може бути здійснено з дотриманням Правил, Укрзалізниця разом із заінтересованими вантажовласниками у виняткових випадках можуть встановлювати порядок перевезення таких вантажів на особливих умовах згідно зі Статутом залізниць. Такий порядок може передбачати узгоджені умови прийому до перевезення, особливості і способи перевезення вантажу, вимоги до тари і упаковки, порядок визначення маси вантажу, супроводження або обслуговування його при перевезенні, строки транспортабельності, оформлення перевізних документів і т. ін. Особливо повинен бути вказаний порядок в» відповідальність за несхоронне перевезення вантажів.

Перевезення вантажів у міжнародному вантажному сполученні між країнами-учасницями СМГС

Перевезення вантажів у міжнародному сполученні здійснюються згідно з:

Угодою про міжнародне вантажне сполучення (СМГС) і Службовою Інструкцією до СМГС (СІ до СМГС) із змінами та доповненнями;

Правилами користування вагонами у міжнародному вантажному сполученні (ППВ);

Правилами про розрахунки у міжнародному пасажирському та вантажному сполученні (ПоР);

Учасниками зазначених міжнародних угод є залізниці таких країн:

Республіки Азербайджан	СМГС
Республіки Беларусь	СМГС, ППВ, ПоР
Республіки Болгарії	СМГС, ППВ, ПоР
Угорської Республіки	ППВ, ПоР
В'єтнам	СМГС, ПоР
Республіки Грузія	СМГС, ПоР
Ісламської Республіки Іран	СМГС
Республіки Казахстан	СМГС, ППВ, ПоР
Китайської Народної Республіки	СМГС, ППВ, ПоР
Корейської Народно-демократичної Республіки	СМГС, ППВ, ПоР
Республіки Киргистан	СМГС, ППВ, ПоР
Латвійської республіки	СМГС, ППВ, ПоР
Литовської республіки	СМГС, ППВ, ПоР
Республіки Молдова	СМГС, ППВ, ПоР
Монголії	СМГС, ППВ, ПоР
Республіки Польща	СМГС, ППВ, ПоР
Російської Федерації	СМГС, ППВ, ПоР
Румунії	ППВ, ПоР
Словацької республіки	ППВ, ПоР
Республіки Таджикистан	СМГС, ППВ, ПоР
Туркменистану	СМГС
Республіки Узбекистан	СМГС
України	СМГС, ППВ, ПоР
Естонської республіки	СМГС, ППВ, ПоР

Залізниця Словаччини, Угорщини і Румунії не є учасниками Угоди СМГС, але застосовують його положення (за окремими угодами).

Перевезення вантажів між зазначеними країнами від станції відправлення до станції призначення здійснюються за накладними СМГС з наданням необхідної кількості додаткових екземплярів дорожньої відомості — двох екземплярів для залізниці відправлення і по одному екземпляру для кожної транзитної залізниці.

Для виконання митних та інших правил на всьому шляху перевезення вантажу відправник повинен прикласти до накладної всі необхідні супровідні документи: вантажну митну декларацію, рахунок-фактуру, ветеринарне або карантинне свідоцтво і т.ін.

Перевезення вантажів між країнами-учасницями СМГС у міжнародному залізнично-поромному сполученні між Україною та Болгарією через поромну переправу Іллічівськ-Варна здійснюється у відповідності до Правил перевезень вантажів у вагонах в міжнародному прямому залізнично-поромному сполученні між Україною та Республікою Болгарією (Правила МПЖС) за умовами СМГС.

Перевезення вантажів між країнами-учасницями СМГС в міжнародному залізнично-поромному сполученні між Україною та Грузією через поромну пере-

праву Іллічівськ-Батумі/Поті тимчасово, до розробки Правил перевезень вантажів у вагонах в міжнародному залізнично-поромному сполученні між Україною та Грузією, здійснюються за умовами СМГС згідно з "Временним соглашением о перевозке грузов в вагонах в международном прямом железнодорожно-паромном сообщении между Украиной и Грузией".

Перевезення вантажів між країнами, які належать до різних міжнародних залізничних транспортних прав, здійснюються з переоформленням накладних транзитною залізницею, яка застосовує два транспортних права.

Перевезення вантажів з країни, у якій застосовується тільки СМГС, до країни, у якій застосовується тільки ЦІМ, транзитом по Польських, Словацьких, Болгарських, Румунських і Угорських залізницях, оформлюються перевізними документами СМГС до відповідної польської, словацької, болгарської, румунської, угорської вхідної прикордонної станції, де повинно засобами цієї залізниці провадитися переоформлення відправки в країну кінцевого призначення.

Перевезення вантажів із країни, в якій застосовується тільки ЦІМ, до країни, в застосовується тільки СМГС, транзитом по Польських, Словацьких, Болгарських, Румунських, Угорських залізницях, оформлюється перевізними документами ЦІМ до відповідної польської, словацької, болгарської, румунської, угорської вихідної прикордонної станції, де повинно засобами цієї залізниці провадитися переоформлення відправлення в країну кінцевого призначення.

Перевезення вантажів у міжнародному сполученні між державами СНД і Балтії

Перевезення вантажів у міжнародному сполученні між державами СНД і Балтії провад на умовах "Соглашения между железнодорожными администрациями Государств-участников Содружества Независимых государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики об особенностях применения отдельных норм Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС)".

Перевезення вантажів у прямому міжнародному сполученні між державами СНД і Балтії здійснюється на умовах Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС) з врахуванням особливостей застосування її окремих норм, викладених у Додатках до цього "Соглашения".

Особливості полягають в тому, що деякі статті та додатки СМГС та СІ до СМГС не застосовуються або застосовуються не у повному обсязі.

Перелік положень СМГС і СІ до СМГС, які не застосовуються при перевезеннях вантажів у прямому міжнародному сполученні між державами СНД і Балтії, зазначено у Додатку 1 до "Соглашения".



3.7. ОБЧИСЛЕННЯ ТЕРМІНІВ ДОСТАВКИ ВАНТАЖІВ

Терміни доставки вантажів

Залізниці зобов'язані доставляти вантажі за призначенням у такі терміни:

У разі перевезення вантажною швидкістю:

маршрутними відправками	1 доба на кожні повні та неповні 320 км;
вагонними відправками та відправками у великотоннажних контейнерах	теж саме 200 км;
дрібними відправками та відправками в середньотоннажних контейнерах	теж саме 150 км;

У разі перевезення великою швидкістю:

швидкопсувних вантажів у рефрижераторних секціях	теж саме 320 км;
швидкопсувних вантажів, які перевозяться у вагонах-термосах та вагонах з індивідуальним охолодженням, а також у критих вагонах маршрутами:	
з охолодженням	теж саме 350 км;
без охолодження	теж саме 400 км;
тварин маршрутами	теж саме 300 км.
тварин окремими вагонами та групами вагонів	теж саме 230 км.
інших вантажів вагонними відправками	теж саме 250 км.
вантажів у рефрижераторних контейнерах	теж саме 230 км.

Термін доставки вантажу визначається, виходячи з відстані, за яку обчислюється провізна плата.

Якщо Укрзалізницею встановлюються тимчасові відхилення від шляхів прямування вантажів, за якими обчислюється провізна плата, то термін доставки вантажів, які пройшли за відхиленням напрямком, обчислюється, виходячи з відстані з урахуванням цього відхилення.

Відхилення від визначених напрямів перевезення вантажів дозволяються першим керівником Укрзалізниці.

Терміни доставки вантажів, які перевозяться дрібними відправками і в середньотоннажних контейнерах, збільшуються на накопичення і сортування на вантажосортувальних платформах при відстані перевезення: до 500 км — на 1 добу, більше 500 км — на 2 доби.

Терміни доставки негабаритних вантажів встановлюються в кожному окремому випадку при наданні дозволу на такі перевезення виходячи з норм:

1 доба на кожні 100 км — для вантажів першого й другого ступенів негабаритності;

1 доба на кожні 80 км — для вантажів з більшими ступенями негабаритності.

Терміни доставки для вантажів, які за розмірами перевищують найбільший ступінь негабаритності, а також вантажів, які потребують спеціального обмеження швидкості на всьому шляху перевезення, не встановлюються.

Терміни доставки негабаритних вантажів усіх ступенів негабаритності збільшуються на 1 добу.

Вантаж вважається доставленим вчасно, якщо на станції призначення він вивантажений засобами залізниці, про що повідомлено одержувача, або якщо вагон (контейнер) з вантажем подано під вивантаження засобами одержувача до закінчення встановленого терміну доставки.

У разі затримки подачі вагонів (контейнерів) під вивантаження внаслідок зайнятості вантажного фронту або з інших причин, залежних від одержувачів, вантаж вважається доставленим вчасно, якщо він прибув на станцію призначення, до закінчення встановленого терміну доставки.



3.8. ЗБЕРІГАННЯ ВАНТАЖІВ

Вантажі, вивантажені на місцях загального користування, можуть зберігатися в залежності від їх властивостей у критих складах або на відкритих платформах і майданчиках.

Для поименованих нижче вантажів (крім строки зберігання бездокументних) і вивезення їх установлюються такі граничні вантажовласниками зі станцій:

6 г о д и н: Лід. Молоко свіже.

12 г о д и н: Вибухові і сильнодіючі отруйні речовини. Дріжджі. Тварини і птиця живі. Ікра жива рибна і мальки, риба всяка жива, свіжа і морожена. Молочні продукти, крім молока свіжого. М'ясні вантажі (у тому числі бита птиця), частини тварин (губи, вуха, ноги), внутрішні органи тварин (шлунки, лівери тощо.). Овочі і гриби свіжі, крім капусти, картоплі і буряків. Бджоли. Рослини та квіти живі зрізані. Фрукти і ягоди свіжі.

О д н а д о б а: Ікра чорна. Картопля, буряки і капуста. Шкіра, шкури і хутра невичинені. Маргарин і жири кухонні. Напої безалкогольні. Небезпечні вантажі, крім вибухових і сильнодіючих отруйних речовин. Продукти основної хімічної промисловості. Спирт винний, пиво і портер. Фосфор усякий. Хліб печений.

Д в і д о б и: Овочі і гриби консервовані. Рослини живі, крім зрізаних. Риба й ікра, крім тих, для яких встановлено менший строк зберігання. Фрукти і ягоди консервовані. Яйця.

Т р и д о б и: Речовини для удобрення землі. Вапно. Вироби з очерету, лози, лика, соломи тощо. Макулатура, обрізки паперові і ганчір'я. Сіно і солома. Торф.

П'я т ь д і б: Усі інші вантажі, крім домашніх речей.

30 д і б: Домашні речі.

3. Бездокументні вантажі зберігаються впродовж таких термінів:

а) 12 годин — молоко свіже і лід;

б) 1 доба — вантажі, для яких термін зберігання встановлено 12 годин;

в) збільшених на 1 добу — вантажі, для яких термін зберігання встановлено 1 і 2 доби;

г) 50 діб — домашні речі;

г) 30 діб — усі інші вантажі.

Якщо одержувач не сплатив усі належні залізниці платежі за вантаж, що прибув, протягом граничного терміну зберігання його на станції, то залізниця використовує заставне право на вантаж і реалізовує його для покриття своїх витрат згідно зі Статутом.



3.9. НАВАНТАЖЕННЯ І КРІПЛЕННЯ ВАНТАЖІВ

Загальні положення. Технічні умови навантаження і кріплення вантажів (ТУ) визначають технічні вимоги до розміщення і кріплення вантажів у вагонах, які повинні забезпечувати безпеку руху і схоронність вантажів при перевезенні.

ТУ складаються з таких розділів і глав:

Розділ I. Розміщення і кріплення вантажів на відкритому рухомому складі.

Розділ II. Технічні умови розміщення у вагонах відкритого типу вантажів дрібних фракцій, що перевозяться без тари.

Розділ III. Технічні умови розміщення і кріплення вантажів в критих вагонах.

Розділ IV. Технічні умови забезпечення схоронності вагонів при вантажних операціях.

Розділ 1. Розміщення і кріплення вантажів на відкритому рухомому складі складає 10 глав, які визначають вимоги до розміщення і кріплення основних видів вантажу, в т.ч.:

Глава 1. Загальні вимоги до розміщення і кріплення вантажів в вагонах (цією главою регламентовано також порядок розробки схем розміщення і розрахунків кріплення вантажів, що не передбачено ТУ).

Глава 2. Розміщення і кріплення лісоматеріалів.

Глава 3. Розміщення і кріплення металопродукції і металолому.

Глава 4. Розміщення і кріплення залізобетонних, азбесто-цементних та інших виробів і конструкцій.

Глава 5. Розміщення і кріплення вантажів у ящиках і без ящиків з плоскими опорами.

Глава 6. Розміщення і кріплення вантажів циліндричної форми.

Глава 7. Розміщення і кріплення машин на колісному ході.

Глава 8. Розміщення і кріплення машин на гусеничному ході.

Глава 9. Розміщення і кріплення контейнерів і соломи на відкритому рухомому складі.

Глава 10. Розміщення і кріплення довгомірних вантажів, які перевозяться на зчехах чотиривісних платформ із застосуванням турникетних опор.

Глава 1. Загальні положення. Розміщення і кріплення вантажів на відкритому рухомому складі повинно здійснюватися у відповідності до ТУ, або до креслень, затверджених у порядку, встановленому цією главою. Загальні положення, які викладені у цій главі, повинні дотримуватись при перевезенні всіх вантажів на відкритому рухомому складі. За наявності в інших главах ТУ відступів від загальних положень необхідно керуватися вимогами, передбаченими у відповідних главах.

Вантаж на відкритому рухомому складі (з урахуванням упаковки і кріплення) повинен розміщуватись у межах встановленого габариту навантаження за умови, якщо вагон стоїть на прямому горизонтальному відрізку колії і повздовжні осі рухомого складу та колії співпадають в одній вертикальній площині. При цьому розміри вантажу будуть відповідати габариту навантаження у поперечних перерізах, якщо його довжина не перевищує значень, вказаних у таблиці 1.1 §1 глави 1 ТУ.

У разі розміщення вантажів на рухомому складі візки вагонів повинні бути завантажені рівномірно. Якщо рівномірне розміщення вантажу забезпечити неможливо (коли центр ваги розташований не посередині вантажу або коли в одному вагоні завантажуються вантажі різної маси), то в залежності від загальної маси вантажів допускається зміщення їх загального центру ваги від вертикальної площини, в якій знаходиться поперечна вісь вагона, на величини, зазначені в табл. 1.4.3 глави 1 ТУ.

Вантажі повинні завантажуватися без перевищення вантажопідйомності вагона.

Різниця у завантаженні візків вагонів не повинна перевищувати: чотиривісних — 10 т, шестивісних — 15 т і восьмивісних — 20 т. Одночасно необхідно дотримуватись такої умови, щоб навантаження на кожний візок не перевищувало половини їх вантажопідйомності.

У разі завантаження вагонів понад їх вантажопідйомність організація, яка провадила навантаження (відправник, залізниця, порт), зобов'язана вивантажити надлишок.

Призначення працівників вантажовідправників, за навантаження, розміщення і кріплення вантажу у вагонах. Вантажовідправник, організація, що здійснює навантаження і кріплення вантажів, несе відповідальність за недотримання ТУ, в тому числі щодо розмірів і якості реквізитів кріплення, застосувань, пристроїв і матеріалів, які застосовуються для розміщення і кріплення вантажів, державних стандартів і розділу IV.

Працівник вантажовідправника, який відповідає за дотриманням навантаження і кріплення вантажів, на зворотній стороні накладної у графі 1 проставляє відмітку: "Вантаж розміщено і закріплено згідно з § ... глави ... Технічних умов правильно" і завіряє її підписом із зазначенням своєї посади та прізвища.

Такі працівники повинні здати іспити із знань загальних вимог до розміщення і кріплення продукції, яка ними відвантажується, у вагонах згідно з ТУ.

Іспити провадяться один раз у два роки, а також при призначенні на посаду, у складі комісії:

- старшого комерційного ревізора або комерційного ревізора (голова);
- начальника станції або його заступника з вантажної роботи;
- представника організації, яка виконує вантажні операції.

Керівники організацій повинні надати станції відправлення накази про призначення працівників, які пройшли іспити, відповідальними за правильність завантаження, розміщення і кріплення вантажів у вагонах.

У разі виявлення працівниками залізниць порушень при відвантаженні вагонів, відповідальні за навантаження працівники відправника відстороняються начальником станції від керівництва вантажними роботами до здачі повторних іспитів у знанні ТУ. Працівники, які не здали таких іспитів, до керівництва вантажними роботами не допускаються, накладні за їх підписом у гр.1 зворотної сторони станцією не приймаються.

Контроль за дотриманням відправниками вимог ТУ. Контроль за дотриманням відправниками ТУ на відкритому рухомому складі здійснюють працівники залізниць. У цьому разі вони повинні звертати увагу на відповідність розміщення вантажу способу, встановленому Технічними умовами, кресленням або схемою; правильністю розміщення і кріплення вантажу; дотриманням вимог загальних положень про розміщення і кріплення вантажів.

У разі пред'явлення до перевезення вантажу, спосіб розміщення і кріплення якого передбачений Технічними умовами, працівники станцій і відділків залізниць можуть вимагати від вантажовідправника надання необхідної документації, креслень і ескізів, затверджених вантажовідправником, на яких повинна бути вказана маса і основні габаритні розміри вантажу; положення центру ваги кожного вантажного місця, загального центру тяжіння вантажу, центру тяжіння вагона з вантажем; площа бокової підвітрової поверхні, навантаження від опор вантажу на підлогу вагона або люки напіввагона; розміщення, кількість і розміри елементів кріплення і інші дані, які підтверджують що спосіб розміщення і кріплення вантажу відповідає вимогам відповідної глави Технічних умов.

Правильність розміщення і кріплення масових навалочних вантажів (вугілля, баласту, руди і т. ін.) перевіряє прийомоздавач вантажу і багажу залізниці, а вантажів, способи розміщення і кріплення яких передбачені Технічними умовами, — старший прийомоздавач вантажу і багажу; в пунктах, де його нема, — начальник станції або його заступник. В вагонному листі повинна бути зроблена його відмітка: "Завантаження і закріплення вантажу правильне" з підписом і зазначенням посади та прізвища.

Перевезення вантажів, не передбачених технічними умовами. Для перевезення вантажів, спосіб розміщення і кріплення яких Технічними умовами встановлено, вантажовідправник не пізніше ніж за п'ять днів до дня навантаження зобов'язаний надати у відділ комерційної роботи дирекції залізниці (ДЦУ, РП, ДН — надалі дирекції залізниці) заяву, чотири екземпляри затверджених ним креслень розміщення і кріплення вантажу і пояснювальної записки з розрахунками, виконаними у відповідності з вимогами, викладеними в главі 1 ТУ. Розрахунки і креслення перевіряють начальники відділів — комерційного та вагонного господарств, а також працівники, призначені головним інженером дирекції залізниці, разом з головним інженером підприємства або спеціалістом, що розробляв спосіб перевезення вантажу, із залученням в необхідних випадках інших працівників. Якщо креслення і розрахунки складено правильно, начальник комерційного відділу дирекції залізниці складає акт, який підписують працівники, що приймали участь в розгляді креслень, і затверджує головний інженер дирекції залізниці. Форма акту надається на стор. 21 ТУ. Всі підписи про узгодження і затвердження способу розміщення і кріплення вантажу проставляються також на кресленнях або схемах.

Акт складають в трьох екземплярах, із яких один надсилається відправнику вантажу, другий — начальнику станції навантаження, а третій залишається у відділку залізниці. До кожного екземпляру акта додається опис, креслення і пояснювальна записка. Четвертий екземпляр креслень і пояснювальної записки надсилається до Комерційної служби — Центру комплексного транспортного обслуговування залізниці.

Розміщення і кріплення вантажу здійснюється у відповідності з затвердженим способом під керівництвом відповідального працівника відправника або організації, що провадить навантаження.

Начальник станції або його заступник особисто перевіряє відповідність розміщення і кріплення вантажу вказаним вище кресленням. Таку перевірку може виконати також працівник станції, призначений наказом начальника відділку залізниці. Працівник вантажовідправника або організації, що відповідає за навантаження, розміщення і кріплення вантажу на рухомому складі, і працівник станції, який перевіряє правильність розміщення і кріплення вантажу, проставляє відмітку на зворотній стороні накладної в графі 1, яку засвідчує своїми підписом із зазначенням посади і прізвища, а також штемпелем станції "Вантаж розміщений, зак-

ріплений відповідно до затвердженого креслення № ... від Для кріплення застосовані такі реквізити (перераховується найменування і кількість, наприклад, стоек — 8, розтяжок — 4, упорних брусків — 4 і т.д.)".

У разі повторного відвантаження такого вантажу в таких же вагонах повторного затвердження способу розміщення і кріплення вантажу не треба. Навантаження здійснюється на підставі акту, складеного раніше.

У разі масового відвантаження вантажу з однієї станції або у разі відправлення вантажу із двох або більше станцій однієї залізниці, розміщення і кріплення цього вантажу провадиться за місцевими технічними умовами, які розроблюються згідно з вимогами Глави 1 ТУ і затверджуються головним інженером залізниці.

Умови перевезення негабаритних вантажів. Перевезення негабаритних вантажів здійснюється у відповідності з інструкцією "Инструкция по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах СССР колеи 1520 мм", 1985р.

Інструкція встановлює порядок і умови перевезення залізницями негабаритних вантажів і вантажів на транспортерах, в т.ч. і складається із глав:

Глава 1. Габарити завантаження. Класифікація негабаритних вантажів.

Глава 2. Порядок узгодження перевезень. Завантаження, прийом, відправлення негабаритних і великовагових вантажів.

Глава 3. Пропуск негабаритних і великовагових вантажів на перегонах і станціях.

Глава 4. Виконання маневрової роботи з транспортерами і вагонами, завантаженими негабаритними вантажами, і порядок постановки в поїзди.

Глава 5. Порядок використання транспортерів при перевезенні негабаритних і важковагових вантажів.

Глава 6. Порядок відправлення негабаритних вагонів, електросекцій і електропоїздів (габарит Т) в недіючому стані.

Глава 7. Загальні вимоги до розміщення і кріплення негабаритних і великовагових вантажів у вагонах відкритого типу.

Глава 8. Порядок узгодження і оформлення перевезень негабаритних, великовагових і довгомірних вантажів на платформах і транспортерах у міжнародному сполученні.

Вантаж є негабаритним, якщо він при розміщенні на відкритому рухомому складі, що стоїть на прямому горизонтальному відрізку колії (якщо повздовжні осі вагона і колії співпадають в одній вертикальній площині), перевищує межі габариту навантаження або його вихід за межі габариту навантаження в кривих перевищує геометричний винос розрахункового вагона.

Геометричним виносом вантажу або рухомого складу називається відхилення його по повздовжній вісі від вісі колії в кривій при розташуванні рухомого складу по хорді.

Параметри розрахункового вагона: довжина 24м, база =17м.

Узгодження перевезень негабаритних на платформах, напіввагонах та великогабаритних на транспортерах (габаритні і негабаритні) провадиться відповідно до глави 2 Інструкції в три етапи:

П е р ш и й — попереднє узгодження можливості і способу перевезення.

Згідно з рішенням 21 засідання Ради залізничного транспорту від 14-15 липня 1998р. таке узгодження провадиться Управлінням перевезень МПС РФ (далі ЦДВ МПС РФ).

Узгодження провадиться на стадії ескізного проектування і вибору розмірів вагових параметрів вантажу. Для такого узгодження відправник надає:

- заявку на узгодження перевезення з обґрунтуванням необхідності перевезення вантажу як негабаритного або ж великовагового. В заявці зазначається також найменування відправника, станції відправлення і призначення, кількість відправок або план перевезень та інші необхідні дані;

- ескіз вантажу в 3 проекціях або схему транспортування, де зазначено розміри, масу, положення центру ваги і координати найбільш виступаючих (критичних) точок, які визначають негабаритність.

Якщо вантаж довгомірний, то на головному виді і виді зверху повинні бути додатково вказана відстань уздовж продольної вісі від центру ваги до вказаних точок.

Після узгодження спецвідділ ЦДВ МПС РФ надає відправнику дозвіл (телеграма, лист) на розробку документації на перевезення: креслення і розрахунки негабаритності, стійкості, розміщення і кріплення негабаритного (великовагового) вантажу; креслення контрольної рами — для понаднегабаритних вантажів, а також негабаритних 6 ступеню бокової і нижньої негабаритності.

Д р у г и й — узгодження документації з управлінням залізниці відправлення.

Розгляд і узгодження креслень і розрахунків розміщення і кріплення повинно провадитись службами перевезень (Д), комерційної роботи (М), колії (П) і вагонного господарства (В), а у разі вертикальної понаднегабаритності — також із службою електрифікації і енергетичного господарства (Е).

У разі узгодження документації для вантажів 1-3 ступенів бокової негабаритності, 1 ступеню верхньої негабаритності на платформах, напіввагонах, чотири-і шестивісних транспортерах участь служби колії, як правило, не потребується.

Для узгодження відправник повинен пред'явити у службу перевезення залізниці:

- ◆ чотири екземпляри затверджених ним креслень і розрахунків розміщення і кріплення негабаритного або великовагового вантажу;

- ◆ копію документу ЦДВ МПС РФ про попереднє узгодження перевезення.

Т р е т і й — остаточне узгодження документації із спецвідділом ЦДВ МПС РФ на вантаж великих ступеней негабаритності (нижня — 3-6, бокова — 4-6, верхня — 3, понаднегабаритних) і на транспортерах. Для цього відправник повинен надати один екземпляр узгоджених управлінням залізниці креслень і розрахунків розміщення і кріплення вантажів на транспортерах або вантажів на платформах (напіввагонах) із ступенями негабаритності: нижня — 3-6, бокова — 4-6, верхня — 3 і понаднегабаритних.

У разі узгодження такої документації спецвідділ ЦДВ МПС РФ повідомляє про це телеграмою ЦДВ УЗ, Д залізниці відправлення і відправника.

Про узгодження залізницею креслень і розрахунків для вантажів меншого ступеню негабаритності, Д залізниці відправлення інформує ЦДВ УЗ телеграмою.



3.10. КОРИСТУВАННЯ ВАГОНАМИ І КОНТЕЙНЕРАМИ

Правила користування вагонами і контейнерами затверджено наказом Міністерства транспорту України і визначають порядок і умови їх користуванням:

- парку залізниць України;
- парку залізниць інших держав;
- які належать підприємствам, організаціям, портам, установам і громадянам, а також орендовані ними (за час затримки на коліях залізниць загального користування).

За користування вагонами і контейнерами вантажовідправники, вантажоодержувачі, власники під'їзних колій, порти, організації, установи, громадяни — суб'єкти підприємницької діяльності (вантажовласники) вносять плату.

Облік часу користування вагонами і контейнерами та нарахування плати за користування ними провадиться на станції відправлення та призначення за "Відомістю плати за користування вагонами (контейнерами)" форми ГУ-46, яка складається на підставі "Пам'яток про користування вагонами (контейнерами)" форми ГУ-45, "Актив про затримку вагонів" форми ГУ-23а, "Актив загальної форми ГУ-23".

Плата за користування нараховується за кожний вагон і контейнер після прийняття його залізницею від вантажовласника.

Час користування обчислюється окремо для кожного вагона і контейнера за його номером. Номерному обліку часу користування підлягають усі вагони і контейнери, подані під вантажні операції на місцях загального користування, а на місцях незагального користування — вагони і контейнери парку залізниць України й інших держав, передані на під'їзні колії або орендовані ділянки колій.

Усі завантажені вагони, а також порожні вагони, які належать підприємствам, організаціям, портам, установам і громадянам, та орендовані ними, що знаходяться на станціях і на підходах до них в очікуванні подавання під вантажні операції з причин, які залежать від вантажовласника, є такими, що перебувають у користуванні вантажовласника.

Час користування вагонами на залізничних під'їзних коліях, що обслуговуються локомотивами власників колій, обчислюється з моменту їх передавання на передавальних коліях.

Ставки плати за користування вагонами і контейнерами залізниць, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 02.02.99 за № 53.

За час перебування на під'їзних коліях та інших місцях незагального користування вагонів, що належать підприємствам чи орендовані ними, плата не вноситься. Якщо такі вагони затримані на станції призначення чи на підходах до неї з причин, що залежать від вантажовласника, то плата за користування сплачується в розмірі 50 відсотків.

Вантажовласник звільняється від плати за користування вагонами і контейнерами:

а) якщо затримка вагонів або контейнерів виникла через стихійне лихо, що спричинило припинення руху на залізничних під'їзних коліях, а також через стихійне лихо або аварію на підприємстві, внаслідок яких згідно з чинними положеннями заборонено виконувати вантажні роботи;

б) у разі подання залізницею вагонів і контейнерів у кількості, що перевищує максимальну переробну спроможність навантажувальних і розвантажувальних пунктів відправника й одержувача. Вказана максимальна переробна спроможність визначається за договором між залізницею і вантажовласником;

в) у разі затримки прийняття залізницею вагонів, які пред'явлено їй до здачі, з причин, що залежать від залізниці, час такої затримки зазначається у пам'ятці ко-

ристування вагонами (контейнерами), цей час виключається із загального часу користування вагонами (контейнерами).

У н е с е н н я плати за користування вагонами і контейнерами здійснюється в порядку, установленому Правилами розрахунків за перевезення вантажів, затвердженими наказом Мінтрансу від 21.11.2000 р. №644.

18. Відповідальність залізниць за своєчасне подавання вагонів і контейнерів визначається у відповідності із Статутом залізниць України



3.11. ПЕРЕДАЧА ВАГОНІВ В ОРЕНДУ

Загальні положення

Рухомий склад передається в оренду на підставі Закону України "Про оренду державного майна" та Інструкції про порядок передачі в оренду вантажних вагонів, затвердженої наказом Міністерства транспорту України.

"Орендодавцями" є: залізниці та підприємства залізничного транспорту за погодженням з Укрзалізницею.

"Орендарями" є: юридичні та фізичні особи – суб'єкти підприємницької діяльності, що зареєстровані на території України.

Перелік вантажів, які в обов'язковому порядку повинні перевозитись у орендованому або власному рухомому складі наведено у Збірнику правил перевезень і тарифів.

Користувачі залізничного транспорту можуть перевозити в орендованому рухомому складі інші вантажі за їх бажанням.

Порядок укладання договору оренди і оформлення передачі вагонів у оренду

Підприємства, організації, фізичні та юридичні особи, які бажають укласти договір оренди вантажних вагонів, направляють заявку до Укрзалізниці, у якій вказують:

- кількість вагонів, їх рід;
- мету оренди та її термін;
- найменування вантажу, який підлягає перевезенню або зберіганню;
- станції та залізниці відправлення, призначення, найменування одержувача вантажу;
- наявність власних або орендованих колій для роботи з орендованими вагонами.

Заявки, які надходять в Укрзалізницю розглядаються і про прийняте рішення Генеральний директор або його заступник у десятиденний термін повідомляють начальника залізниці.

Вилучення вагонів з робочого парку для передачі у оренду і повернення їх до робочого парку оформляються актами форми ДУ-6. Акти підписуються керівником станції, вагонного депо, "орендарем" і завіряються печатками станції і орендаря.

При оформленні договору "орендар" направляє представника до залізниці (відділку залізниці), для укладання договору оренди вантажних вагонів.

На переданих у оренду вагонах "орендар" наносить з двох сторін трафарети:

- ◆ “Орендований” з зазначенням найменування підприємства-орендаря;
- ◆ термінове повернення на станцію ____ залізниці;
- ◆ термін оренди.

Контроль за виконанням орендних умов договору покладається на начальника станції.

Плата за оренду вагонів

Плата за оренду вагонів встановлюється згідно з Законом України "Про оренду державного майна". Методикою розрахунку і порядку використання плати за оренду державного майна, затвердженою Постановою Кабінету Міністрів України.

У випадках несвоєчасного проведення платежів орендар сплачує залізниці пеню в розмірі, що встановлюється за угодою між сторонами.

Умови експлуатації орендованих вагонів

"Орендарю" забороняється змінювати конструкцію вагонів, знімати борти, двері та інші частини та деталі.

"Орендар" зобов'язується забезпечити відвантаження та навантаження вагонів у терміні згідно з Правилами перевезення вантажів.

Перевезення вантажів у орендованих вагонах та їх повернення на станцію приписки у порожньому стані проводиться за повними вантажними документами з утриманням провізної плати.

Розірвання договору та повернення вагонів

Одностороння відмова від договору оренди не допускається.

Договір оренди може бути розірвано за погодженням сторін. На вимогу однієї із сторін договір може бути достроково розірвано за рішенням суду, господарського суду у разі невиконання сторонами своїх зобов'язань та інших причин, передбачених законодавчими актами України.

Після закінчення строку дії договору "орендар" повинен здати вагони на станцію за актом форми ДУ-6.

Перед поверненням вагонів "орендарю", "орендар" повинен ретельно почистити, промити їх, зафарбувати написи та трафарети про оренду. Якщо вагони використовувалися для перевезень радіоактивних, їдких та отруйних вантажів, то згідно з Правилами перевезень вантажів "орендар" надає станції довідку санітарних органів про очищення вагонів.

Факти пошкодження та нестачі частин вагону, а також втрати вагону оформляються працівниками вагонного депо у встановленому порядку для утримання з орендаря усіх збитків, платежів та штрафів.

Порядок відправлення орендованих вагонів за межі України

Відправлення орендованих вагонів за межі України здійснюється по узгодженню залізничними адміністраціями інших держав.

Клієнт після отримання в Укрзалізниці дозволу на оренду вагонів, відбирає необхідну кількість рухомого складу і надає заявку у Головне комерційне управління для погодження курсування з ЦСЖТ (для країн-учасниць співдружності), або безпосередньо залізничними адміністраціями інших держав.

Усі питання пов'язані з поверненням орендованих вагонів на станцію приписки "Орендар" вирішує самостійно з залізничною адміністрацією тієї держави, у яку були направлені вагони.



3.12. КОМЕРЦІЙНИЙ ОГЛЯД ПОЇЗДІВ

Загальні положення

Правила комерційного огляду поїздів (Правила) затверджено наказом Укрзалізниці від 24 березня 2000 р. № 110-Ц і встановлюють порядок виконання комерційного огляду поїздів на залізницях України, який здійснюється для виявлення та усунення всіх комерційних несправностей працівниками станції.

Комерційний огляд поїздів провадиться на пунктах комерційного огляду (ПКО), які розміщуються на залізницях таким чином, щоб був забезпечений огляд всіх поїздів, що надходять на залізницю і відправляються з неї.

Пункти комерційного огляду поділяються:

За своїм розташуванням на:

- внутрішні — розташовані на залізницях України і обслуговують рух поїздів в межах своїх залізниць;
- міжзалізничні — розташовані на стикових або передстикових станціях і обслуговують рух поїздів між своєю і суміжними залізницями України;
- міждержавні — розташовані на залізницях України в зоні, суміжній з іншими державами, і обслуговують рух поїздів у міждержавному сполученні.

За організацією роботи на:

- ◆ об'єднані (міжзалізничні або міждержавні) — із спільним оглядом поїздів працівниками залізниці, що здає поїзди, і залізниці, яка їх приймає;
- ◆ суміщені — із спільним комерційним і технічним оглядом поїздів, який провадиться працівниками пункту технічного обслуговування (ПТО) або іншими працівниками станції, які пройшли відповідне навчання і здали екзамен встановленим порядком.

Порядок комерційного огляду поїздів на залізничних станціях, де ПКО відсутні, встановлюється начальником відділка залізниці (державного підприємства по перевезенню вантажів і пасажирів, регіонального підприємства з перевезення — НОД) згідно з положеннями цих Правил і з забезпеченням при цьому обов'язкового комерційного огляду кожного вагона, що відчепляється або причепляється від (до) поїзда.

Об'єднані ПКО організуються спільно суміжними залізницями за погодженням з Укрзалізницею.

Допускається організація спільного комерційного та технічного огляду із залученням до комерційного огляду працівників пунктів технічного обслуговування вагонів, які пройшли відповідне навчання, перевірку знань, а також працівників інших служб (перевезення, воєнізованої охорони тощо). Порядок такого огляду встановлюється начальником залізниці.

Робота ПКО організується за технологічним процесом роботи пункту комерційного огляду поїздів, який є частиною технологічного процесу роботи станції, розроблюється на підставі Типового технологічного процесу з урахуванням технічного оснащення та умов роботи станції. Технологічний процес роботи ПКО затверджує НОД. При організації на ПКО спільного комерційного огляду технологічний процес його роботи узгоджується з керівниками причетних служб.

Технологічний процес роботи об'єднаного ПКО погоджується суміжними НОД і причетними службами та затверджується начальниками суміжних залізниць.

Технологічний процес роботи пункту комерційного огляду повинен передбачати якісний огляд вагонів і контейнерів у комерційному відношенні, а також своєчасне усунення комерційних несправностей.

Виробничо-технічні приміщення ПКО мають бути обладнані необхідними засобами зв'язку, технічними засобами контролю, забезпечені матеріалами, інструментами і пристосуваннями для виявлення та усунення комерційного браку.

Робочі місця повинні бути забезпечені нормативними документами, в т.ч. Технологічним процесом роботи ПКО, Правилами перевезення вантажів, Технічними умовами навантаження і кріплення вантажів (далі – ТУ), Правилами комерційного огляду поїздів, посадовими інструкціями, наказами, розпорядженнями тощо, які стосуються роботи ПКО.

Для огляду правильності кріплення вантажів на відкритому рухомому складі, перевірки справності покрівлі вагонів і контейнерів, стану люків вагонів і цистерн, наявності залишків вантажів і сміття, незнятих реквізитів кріплення на ПКО повинні бути оглядові вишки, обладнані телефонним і радіозв'язком, установками промислового телеба-чення, іншими технічними засобами.

Засоби зв'язку повинні забезпечувати під час огляду поїзда можливість отримання необхідної інформації з перевізних документів.

Для перевірки габариту вантажів на відкритому рухомому складі застосовуються габаритні ворота з дистанційним контролем.

Для пломбування вагонів та контейнерів ПКО забезпечується необхідною кількістю запірної — пломбувальних пристроїв (пломб) та пристосувань для їх навішування і знімання.

У разі необхідності для перевірки маси вантажу у вагонах, що приймаються від суміжних залізниць, на станціях можуть встановлюватися вагонні ваги.

Місця установки оглядових вишок, габаритних воріт, ваг та інших стаціонарних технічних засобів визначає начальник станції.

Для забезпечення на електрифікованих дільницях безпечних умов роботи, пов'язаних з перевіркою люків цистерн і критих вагонів, стану автотехніки на другому ярусі платформ, технологічний процес роботи ПКО повинен передбачати виконання таких операцій тільки після попереднього зняття напруги з контактної мережі у зоні огляду відповідно до технічно-розпорядчого акта (ТРА) станції і проведення заземлення контактної мережі на місці робіт у встановленому порядку.

Освітлення місць проведення комерційного огляду і усунення комерційних несправностей повинне відповідати чинним нормам.

ПКО перебуває у віданні начальника станції.

Керівництво роботою ПКО здійснює бригадир, підпорядкований начальнику станції або його заступнику.

Безпосереднє керівництво роботою ПКО у кожній зміні здійснює старший прийомоздавач, якому оперативно підпорядковані працівники, що здійснюють комерційний огляд і усунення комерційних несправностей.

Штат працівників ПКО розраховується згідно з нормативами.

Робота міждержавного ПКО організується з урахуванням вимог міждержавних угод про передачу вагонів (контейнерів) та вантажів на кордоні.

Дії у разі виявлення вагонів з комерційними несправностями, які загрожують збереженню вантажів

Вагони (контейнери) з комерційними несправностями, які потребують перевірки кількості і стану вантажу або перевантаження його, з ознаками крадіжок (проломи стін, покрівлі, підлоги вагона або контейнера, сліди розкриття тари вантаж-

них місць), а також несправні у комерційному відношенні вагони з вибуховими матеріалами, вогнепальною зброєю і вантажами іноземних представництв в обов'язковому порядку перевіряють на станції виявлення несправності. Якщо вантаж на цій станції не можна перевірити з причини відсутності необхідних умов, допускається відправлення таких вагонів у супроводі працівників ВОХР до найближчої станції своєї залізниці, на якій можливо здійснити перевірку. Відправлення таких вагонів провадиться після виконання попереднього зовнішнього огляду вантажу без вивантаження з вагона і з оформленням цього огляду актом загальної форми та вжиття заходів проти збільшення несахоронності. Порядок відправлення вагонів для перевірки встановлюється начальником служби комерційної роботи.

Перевірка стану вантажу повинна здійснюватись не пізніше дводобового терміну після відчеплення вагона комісією у складі начальника станції (заступника начальника станції з вантажної роботи, завідуючого вантажним двором або вантажним районом, старшого прийомоздавача), прийомоздавача, працівника воєнізованої охорони і, в разі необхідності, представника органів внутрішніх справ на транспорті.

У всіх випадках виявлення вагонів (контейнерів) з комерційними несправностями, які загрожують збереженню вантажів і безпеці руху при перевезенні, в акті загальної форми вказується факт виявлення несправності і результати перевірки вантажу, в тому числі стан ЗПП (пломб), закруток, плашок, запорів на дверях і люках, стан кузова вагона, контейнера, правильність і повнота навантаження вагона (контейнера), стан поверхні вантажу, кількість ярусів у міждверному просторі тощо. При перевезенні автотракторної техніки в акті загальної форми вказується наявність пошкоджень, нестача деталей та вузлів, ЗПП (пломб) згідно з описом; при розкритті окремих місць з запасними частинами та інструментом без опису — фактична їх наявність. Ознаки розкрадання описуються докладно із зазначенням точного місця розташування пошкоджених вантажних місць, їх номерів, розмірів виїмок; для нафтопродуктів в цистернах в акті зазначається висота їх наливу, температура вантажу і тип цистерни, а для спирту замість висоти наливу вказується висота недоливу.

В акті загальної форми вказується також спосіб усунення доступу до вантажу і відомості про знаки на ЗПП (пломбах), накладених на вагон (контейнер), чи автотракторну техніку.

Облік комерційних несправностей

Обліку підлягають виявлені навантажені вагони, які загрожують безпеці руху і збереженню вантажів, з такими комерційними несправностями:

- платформи, напіввагони і транспортери, завантажені з порушенням ТУ або з розладом навантаження і пошкодженим кріпленням вантажів;
- вагони (контейнери) без ЗПП (пломб), якщо в перевізних документах є відмітка про їх накладення;
- вагони (контейнери) з несправними ЗПП (пломбами);
- вагони, завантажені понад їх вантажопідйомність, або з нерівномірним завантаженням, що не відповідає ТУ;
- вагони з наявністю ознак розкрадання, втрати та псування вантажу.

Обліку не підлягають вагони з комерційними несправностями, які не загрожують збереженню вантажів і безпеці руху поїздів:

- ◆ з технічними несправностями торцевих дверей, кузова, люків і люкових запорів напіввагонів, пошкодженням підлоги, бортів і бортових запорів платформ, несправністю покрівлі, підлоги, обшивки кузова, дверей, дверної закидки і болта дверної закидки критого вагона, пошкодження котла цистерни та іншими несправностями рухомого складу;

◆ без дротяної закрутки на дверних запорах критих і рефрижераторних вагонів; з пломбами на нестандартному дроті, із зрізаними кінцями дроту (без вусиків); з пломбувальним дротом в один оберт або з петлею більше встановленого розміру; з пломбами, на яких частково невиразні або зрізані відбитки за умови, що за знаками, які читаються, можна визначити станцію або залізницю, що наклала пломбу; якщо боковий люк кузова критого вагона закріплено на один затвор тощо;

◆ цистерни та спецконтейнери без пломб на запобіжних клапанах і вагони без додаткових пломб на пристосуваннях, якщо таке пломбування не передбачене Правилами перевезення вантажів;

◆ вагони з комерційними несправностями, які надійшли на станцію з попутними актами загальної форми, якщо стан вантажу в них порівняно з актами не змінився.

Перелік комерційних несправностей, за наявності яких, згідно з п. 15.27 ПТЕ, вагони забороняється ставити у поїзди:

• вагони несправні, які загрожують безпеці руху та не забезпечують збереження вантажів;

• вагони, завантажені понад вантажопідйомність;

• платформи та напіввагони, завантажені з порушенням ТУ;

• фітингові платформи, завантажені контейнерами, у разі відсутності або перебування в неробочому стані в вузлах кріплення контейнера хоча б одного фітингового упора;

• платформи з незакритими бортами, за винятком випадків, передбачених спеціальними інструкціями Укрзалізниці, вагони з незакріпленими бункерами, цистерни, хопери, зерновози, цементовози і т.ін. з відкритими кришками верхніх, бокових та нижніх вантажних пристроїв;

• напіввагони з відчиненими дверима і люками або з люками, зачиненими на одну закидку запірного механізму;

• порожні криті вагони з відчиненими й незамкненими на дверну закидку дверима, вагони для перевезення нафтобітуму з неочищеними від бітуму колісними парами;

• порожні вагони з незнятими реквізитами кріплення, що виходять за межі габариту.

Крім того, забороняється відправляти із станції:

◆ платформи і напіввагони з розладом навантаження вантажів (зсувом, перекосом вантажу);

◆ вагони з ослабленим, пошкодженим та розладнаним кріпленням (зламом стояків, підкладок упорних і розпірних брусів, розривом або ослабленням дротяних ув'язок, без торцевої огорожі або з її пошкодженням тощо), а також з виходом вантажу за межі лобового бруса більше допустимого;

◆ вагони без ЗПП (пломб), якщо в перевізних документах є відмітка про їх накладення, а також вагони з пошкодженими ЗПП (пломбами) і без закруток, якщо вантаж перевозиться без ЗПП (пломб), включаючи вагони з несправними закрутками без доступу до вантажу;

◆ завантажені вагони та контейнери, в яких є можливість доступу до вантажу через відкриті двері, люки, пошкодження кузова вагона, контейнера, із течєю вантажу з кузова вагона або котла цистерни.



3.13. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ У ПРЯМОМУ ЗМІШАНОМУ ЗАЛІЗНИЧНО-ВОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ

Загальні положення

П е р е в е з е н н я вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні (пряме змішане сполучення) здійснюються відповідно до вимог чинного законодавства України, за єдиними перевізними документами, які складаються на весь шлях перевезення.

Усі підприємства й організації транспорту (залізниці, річкові порти, судноплавні компанії), які задіяні в перевезенні, є рівноправними учасниками транспортного процесу і не розглядаються як “клієнт” якого-небудь виду транспорту (якщо вантаж не йде на їх адресу для господарських потреб).

Д л я п р я м о г о змішаного сполучення відкриті всі залізничні станції, що здійснюють операції з перевезень вантажів, річкові порти і пристані (далі – порти), зареєстровані як суб’єкти підприємницької діяльності, і які відповідно до своїх статутних положень та технічних і технологічних можливостей здійснюють операції з перевезення та перевалки вантажів. Пункти перевалки вантажів визначаються за узгодженням між усіма учасниками транспортного процесу при плануванні перевезень.

Н а л и в н і вантажі, вибухові і сильнодійні отруйні речовини до перевезення у прямому змішаному сполученні не приймаються. В правилах наведено перелік окремих швидкопсувних і небезпечних вантажів, які дозволяється перевозити в прямому змішаному сполученні.

В а н т а ж і в прямому змішаному сполученні приймаються до перевезення згідно з погодженим між залізницею і портом та затвердженим у встановленому порядку місячним планом, який складається на підставі замовлень відправників. Перевезення вантажів із портів у прямому змішаному сполученні планується за заявками портів через управління залізниць перевалки.

Д о м а ш н і речі в прямому змішаному сполученні приймаються до перевезення за пред’явленням.

Т е р м і н и початку приймання вантажів у пунктах перевалки портами з відкриттям навігації і терміни закінчення приймання вантажів перед закриттям навігації порти та річкові транспортні підприємства, яким належать перевалочні пункти, повідомляють телеграфом відповідним залізницям, річковим пароплавствам та судноплавним компаніям не пізніше 20 діб до настання цих термінів.

Для пунктів навантаження і перевалки, які розташовані в межах однієї залізниці, указані терміни повідомлень можуть змінюватися за узгодженням між залізницею, пароплавством, судноплавною компанією і портами.

Після отримання повідомлення про терміни початку або закінчення перевалки станції і порти приймають до перевезення лише ті вантажі, які можуть згідно з термінами доставки надійти в пункти перевалки до початку або не пізніше закінчення терміну приймання вантажів, оголошеного пароплавством, судноплавною компанією або портом.

Д л я н а к о п и ч е н н я вантажів до відкриття навігації і забезпечення вантажами перших рейсів суден річкові пароплавства, порти організують у пунктах відправлення і перевалочних пунктах дострокове приймання і зберігання вантажів. Порти (пароплавства) повідомляють відповідним залізницям перевалки, іншим портам (пароплавствам) і зацікавленим міністерствам перелік пунктів, у яких відкриваються дострокове приймання і зберігання вантажів, найменування вантажів, терміни й умови їх зберігання.

У відповідності до цього повідомлення залізниці приймають до перевезення вантажі для зберігання їх у перевалочних пунктах у межах затвердженого плану перевезення. Перевізні документи оформлюються до кінцевого пункту призначення, у графі “Заяви і відмітки відправника” накладної відправник повинен зазначити, що вантаж направляється в пункт перевалки для зберігання до відкриття навігації.

В а н т а ж і, прийняті станціями відправлення до терміну закінчення приймання їх до перевезення водним транспортом і доставлені в пункти перевалки після закриття навігації, порти зобов’язані прийняти від залізниці. Щодо вантажів, прийнятих залізницею після закінчення терміну приймання і доставлених у пункт перевалки після закриття навігації, відправники повинні розпорядитися в 5-денний термін з часу отримання повідомлення станції перевалки (переадресувати або здати порту за його згодою на зберігання до відкриття наступної навігації). Про виконання розпорядження відправника залізниця повідомляє його.

По згоді та за згодою відправника такі вантажі з пунктів перевалки направляються за призначенням залізницею за первинними документами з відміткою станції перевалки: “У зв’язку із закриттям навігації вантаж направлений у прямому залізничному сполученні за згодою відправника”.

Якщо портом чи пароплаванням термін припинення приймання вантажів оголошено із запізненням, прийняті залізницями вантажі до перевезення у межах терміну запізнення порт зобов’язаний приймати до перевалки.

В а н т а ж і, які залишилися у портах після закриття навігації, відвантажуються портом і відправляються залізницею за призначенням протягом 40 діб.

У такому самому порядку і в такі самі терміни залізниці приймають до перевезення від портів вантажі, які зазимували в дорозі і направлені на залізничні станції призначення. Терміни доставки цих вантажів відповідно продовжуються на час затримки в портах.

Передача залізниці вказаних вантажів портами провадиться за перевізними документами, у яких порт проставляє штемпелем таку відмітку: “Унаслідок припинення навігації вантаж передано портом ... станції... залізниці для доставки на станцію ... залізниці за адресою...”.

П р о в с і в а н т а ж і, що зазимували, порт у 5-денний термін з дня розвантаження судна повідомляє пункти відправлення і призначення для повідомлення відправника й одержувача.

Вантажовласник у декадний термін після одержання повідомлення зобов’язаний прийняти вантаж або укласти договір про його зберігання, якщо вантаж був прийнятий до перевезення після оголошених термінів приймання.

Вантаж, що зазимував, зберігається портом безоплатно до відкриття навігації, якщо його було прийнято до перевезення водним транспортом або доставлено залізницею у пункт перевалки до закінчення терміну приймання. Після відкриття навігації вантаж доставляється за призначенням.

У разі одержання від вантажовласника розпорядження щодо переадресування вантажу після відкриття навігації в інший пункт призначення порт оформляє нові перевізні документи за дорученням вантажовласника. Розрахунки за первинною накладною провадяться за дійсно пройденою вантажем відстань.

Про видачу вантажу в пункті затримки або про нове призначення вантажу порт повідомляє пункти відправлення, перевалки і першого призначення.

Т е р м і н и доставки вантажів визначаються за загальним терміном доставки їх залізничним і водним транспортом.

У разі доставки вантажу з простроченням проти загального терміну доставки відповідальним за прострочення вважається той вид транспорту, яким була допущена затримка.

Терміни доставки водним транспортом збільшуються:

- на перевалку дрібних відправок — на 2 доби;
- на перевалку всіх інших вантажів — на кількість діб, необхідну для перевалки і навантаження або розвантаження суден.

При накопиченні навалочних вантажів у міжнавігаційний період терміни доставки не визначаються.

Переадресування вантажів, що перевозяться у прямому змішаному сполученні, провадиться: при зміні станції призначення — з дозволу начальника залізниці, при зміні порту призначення — з дозволу начальника порту. Про переадресування вантажу залізниця чи порт зобов'язані протягом доби повідомити пункт відправлення і перший пункт призначення. Оформлення переадресування провадиться стороною, що його дозволила.

Пропуск суден під розвідними залізничними мостами забезпечується залізницями на замовлення судовласників. Витрати залізниць на піднімання та опускання прогінних споруд мостів відшкодовуються судовласниками на договірній основі.

Розрахунки між портами і залізницями за платежами, пов'язаними з перевезенням вантажів, здійснюються на підставі укладених між ними договорів.



3.14. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗАЛІЗНИЦІ, ВАНТАЖОВІДПРАВНИКІВ І ВАНТАЖООДЕРЖУВАЧІВ

Залізниці, вантажовідправники, вантажоодержувачі, пасажирів, транспортні, експедиторські і посередницькі організації та особи, які виступають від імені вантажовідправника і вантажоодержувача, несуть матеріальну відповідальність за перевезення у межах і розмірах, передбачених цим Статутом та окремими договорами.

За незабезпечення залізницею подачі вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень та за невикористання вантажовідправником поданих вагонів і контейнерів чи відмову від вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень сплачується штраф у таких розмірах:

- за вантажі, перевезення яких планується у тоннах і вагонах, — з тонни по 5 відсотків ставки добової плати за користування вагонами;
- за вантажі, перевезення яких планується тільки у вагонах (контейнерах), — за вагон (контейнер) по дві добові ставки плати за користування вагонами (контейнерами).

За незабезпечення завантаження маршруту з винної сторони стягується на користь іншої сторони, крім штрафу за невиконання плану перевезень, штраф за маршрут у розмірі трьох добових ставок плати за користування вагонами.

Залізниця і відправник несуть таку ж відповідальність за недотримання зобов'язань надпланових і позапланових перевезень вантажів за заявками відправника, прийнятими залізницею, а також за надолуження невиконання плану попереднього місяця (згідно із статтею 19 Статуту залізниць).

За невиконання плану перевезень по залізницях призначення вантажовідправник сплачує штраф за вагон (контейнер) у розмірі однієї добової ставки за користування вагоном (контейнером).

Вантажовідправник звільняється від сплати штрафу за невиконання плану перевезень у разі:

а) стихійного лиха (замети, смерч, повінь, пожежа, землетрус тощо), що підтверджено відповідними документами згідно з Правилами і призвело до припинення руху на залізничних під'їзних коліях, або якщо згідно з чинним положенням виконувати вантажні роботи заборонено, а також у разі аварії на підприємстві, через що було припинено виробництво відвантажуваної продукції протягом не менше як трьох діб підряд;

б) обмеження перевезень згідно із статтею 29 Статуту залізниць;

в) невикористання вагонів (контейнерів), поданих понад планову норму без письмового погодження з вантажовідправником;

г) виконання плану в тоннах вантажів, перевезення яких планується у тоннах і вагонах;

д) надолуження недовантаження, допущеного протягом декади.

У разі коли вантажовідправник шляхом ущільненого завантаження вагонів (контейнерів) використав менше запланованої кількості вагонів (контейнерів), штраф за недовантаження відповідної кількості вагонів (контейнерів) не стягується.

Якщо вантажовідправник письмово відмовився від вагонів (контейнерів), передбачених заявкою, не менш ніж за дві доби до дня завантаження, розмір штрафу зменшується на третину.

З а л і з н и ц я звільняється від сплати штрафу за невиконання планів перевезень у разі:

а) стихійного лиха (замети, смерч, повінь, пожежа, землетрус тощо), внаслідок якого було неможливо подати вагони (контейнери) під завантаження;

б) обмеження перевезень згідно із статтею 29 Статуту залізниць;

в) затримки вантажовідправником вагонів (контейнерів) під вивантаженням. У цьому разі залізниця звільняється від сплати штрафу за неподання тієї кількості і тих вагонів (контейнерів), які були затримані під вивантаженням чи не могли бути подані під навантаження з цієї причини;

г) незабезпечення подачі вагонів (контейнерів) через неплатоспроможність відправника;

д) виконання плану перевезень власними (приватними) або орендованими вагонами (контейнерами);

е) незавантаження відправником вагонів, поданих йому у меншій кількості, ніж заплановано.

Після закінчення місяця, але не пізніше 10 числа наступного місяця, начальник станції повідомляє вантажовідправнику розрахунок суми штрафу за невиконання плану перевезень.

Нараховані суми підлягають сплаті у п'ятиденний термін.

Залізниця несе відповідальність за збереження вантажу від часу його прийняття для перевезення і до моменту видачі одержувачу або передачі згідно з Правилами іншому підприємству.

Обов'язки збереження, супроводження та охорони особливо цінних та небезпечних вантажів, перелік яких встановлюється Правилами, покладаються на відправника.

З а л і з н и ц я звільняється від відповідальності за втрату, недостачу, псування або пошкодження вантажу у разі, коли:

а) вантаж надійшов у непошкодженому вагоні (контейнері) з непошкодженими пломбами відправника чи без пломб, коли таке перевезення дозволено Правилами, а також якщо вантаж прибув у непошкодженому відкритому рухомому складі, завантаженому засобами відправника, якщо немає ознак втрати, псування або пошкодження вантажу під час перевезення;

б) недостача, псування або пошкодження сталися внаслідок дії природних причин, пов'язаних з перевезенням вантажу на відкритому рухомому складі;

в) вантаж перевозився у супроводі провідника відправника чи одержувача;
г) недостача вантажу не перевищує норм природної втрати і граничного розходження визначення маси;

д) зіпсований швидкопсувний вантаж, виявлений у вагоні, прибув без порушення встановленого режиму перевезень (охолодження, опалення, вентиляція), і термін перебування вантажу в дорозі не перевищив граничного терміну перевезень, встановленого Правилами;

е) втрата, псування або пошкодження вантажу відбулися внаслідок:

◆ таких недоліків тари, упаковки, які неможливо було виявити під час приймання вантажу до перевезення;

◆ завантаження вантажу відправником у непідготовлений, неочищений або несправний вагон (контейнер), який перед тим був вивантажений цим же відправником (здвоєна операція);

◆ здачі вантажу до перевезення без зазначення в накладній особливих його властивостей, що потребують особливих умов або запобіжних засобів для забезпечення його збереження під час перевезення;

◆ стихійного лиха та інших обставин, які залізниця не могла передбачити і усунення яких від неї не залежало.

У разі знеособлення масових однорідних вантажів, що перевозяться навалом, насипом чи наливом за різними накладними від відправника до одержувача (під час перевалки, перевантаження тощо), природні втрати обчислюються від загальної маси знеособленого у дорозі вантажу.

Недостача або надлишок вантажу, відвантаженого одним відправником на адресу одного одержувача, який перевозиться навалом, насипом чи наливом з перевалкою чи перевантаженням в дорозі і який прибув у непошкоджених вагонах без ознак недостачі, визначається за результатами видачі усієї партії.

За незбереження (втрату, нестачу, псування і пошкодження) прийнятого до перевезення вантажу, багажу, вантажобагажу залізниці несуть відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди, якщо не доведуть, що втрата, нестача, псування, пошкодження виникли з незалежних від них причин.

З а л і з н и ц я відшкодовує фактичні збитки, що виникли з її вини під час перевезення вантажу, а саме:

а) за втрату чи нестачу — у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу чи його недостачі;

б) за втрату вантажу, який здано до перевезення з оголошеною вартістю, — у розмірі оголошеної вартості, а якщо залізниця доведе, що оголошена вартість перевищує дійсну, — у розмірах дійсної вартості;

в) за псування і пошкодження — у розмірах тієї суми, на яку було знижено його вартість.

Недостача маси вантажу, за яку відшкодовуються збитки, в усіх випадках обчислюється з урахуванням граничного розходження визначення маси вантажу і природної втрати вантажу під час перевезення.

Загальна сума відшкодування збитку за незбережений вантаж в усіх випадках не може перевищувати суми, яка сплачується за повністю втрачений вантаж.

Поряд із відшкодуванням збитків у разі втрати вантажу залізниця відшкодовує стягнуту за цей вантаж провізну плату, якщо вона не включається у вартість втраченого вантажу.

Витрати і збитки, не передбачені договором перевезення і Статутом залізниць, не підлягають відшкодуванню.

Вартість вантажу визначається на підставі загальної суми рахунка або іншого документа відправника, який підтверджує кількість і вартість відправленого

вантажу.

Вартість вантажів, які належать громадянам і вартість яких не було оголошено під час відправлення, визначається за цінами, що діють у тому місці і на той час, де і коли здійснюється відшкодування збитків.

За несвоєчасну доставку вантажів і порожніх вагонів, що належать підприємствам, організаціям, установам, громадянам – суб'єктам підприємницької діяльності або орендовані ними, залізниця сплачує одержувачу штраф (якщо не доведе, що прострочення сталося не з її вини) у розмірі:

10 відсотків провізної плати – за прострочення на дві доби;

20 відсотків провізної плати – за прострочення на три доби;

30 відсотків провізної плати – за прострочення на чотири і більше діб.

Зазначений штраф не сплачується, якщо вантаж не було вивезено одержувачем із станції впродовж доби після одержання повідомлення про прибуття вантажу або якщо в цей же термін одержувач не розкредитує перевізні документи на вантаж, що прибув.

Залізниця не несе відповідальності за порушення термінів доставки, якщо порушення сталося внаслідок стихійного лиха або з інших, не залежних від залізниці обставин.

Відправник або одержувач має право вважати вантаж втраченим і вимагати відшкодування за втрату, якщо вантаж не було видано одержувачу на його вимогу протягом 30 діб з моменту закінчення терміну доставки, а у разі перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні – після закінчення двох місяців з дня приймання вантажу до перевезення.

Якщо вантаж прибув з перевищенням зазначених термінів, одержувач зобов'язаний прийняти його і повернути суму, отриману від залізниці за втрату вантажу. У разі, коли вантаж прибув у частково пошкодженому стані, зазначена сума зменшується з урахуванням збитку, визначеного порядком, зазначеним у статті 114 Статуту залізниць.

За пред'явлення вантажу, який заборонено до перевезень або який потребує під час перевезення особливих заходів безпеки, та з неправильним зазначенням його найменування або властивостей з відправника, крім заподіяних залізниці збитків і витрат, стягується штраф у розмірі п'ятикратної провізної плати за всю відстань перевезення.

Якщо через порушення відправником Правил перевезення небезпечних вантажів сталася аварія, збитки відшкодовуються відправником.

За користування вагонами і контейнерами залізниці вантажовідправниками, вантажоодержувачами, власниками під'їзних колій, портами, організаціями, установами, громадянами – суб'єктами підприємницької діяльності вноситься плата. Порядок визначення плати за користування вагонами (контейнерами) та звільнення вантажовідправника від зазначеної плати у разі затримки забирання вагонів (контейнерів), що виникла з вини залізниці, встановлюється Правилами.

Зазначена плата вноситься також за час затримки вагонів на станціях призначення і на підходах до них в очікуванні подання їх під вивантаження, перевантаження з причин, що залежать від вантажоодержувача, власника залізничної під'їзної колії, порту, підприємства. За час затримки на коліях залізниці вагонів, що належать підприємствам чи орендовані ними, стягується 50 відсотків зазначених розмірів плати.

Зазначена плата стягується також з вантажовідправників, вантажоодержувачів у разі затримки вагонів (контейнерів), пов'язаної з митним оформленням.

Вантажовласники, порти відшкодовують залізницям плату за користування вагонами інших держав від часу прийому цих вагонів від залізниці до повернення їх після виконання вантажних операцій у порядку, визначеному Укрзалізницею

відповідно до міжнародних договорів України з цих питань.

Якщо подання вантажовідправнику на його замовлення порожніх спеціальних вагонів затримується з вини вантажовідправника, з нього стягується плата за весь час затримки вагонів на станції навантаження.

Якщо вантажовідправник заявить про відмову від цих вагонів, плата нараховується до моменту одержання відмови.

У разі відмови від раніше замовлених спеціальних вагонів, з вантажовідправника стягується плата за пробіг цих вагонів від станції, з якої вони були відправлені, до станції навантаження, але не більш як за 300 кілометрів. Зазначена плата не стягується, якщо ці вагони були використані на станції навантаження іншим вантажовідправником протягом доби з моменту їх прибуття.

Порядок розрахунків та перелік операцій з вагонами (контейнерами), за час виконання яких не стягується плата, встановлюється Правилами.

У розрахунках затримка до 30 хвилин не враховується, затримка 30 хвилин і більше враховується як повна година.

За затримку вагонів і контейнерів через недодання до накладної документів, необхідних для виконання митних, санітарних та інших адміністративних правил або неналжне їх оформлення, вантажовідправник вносить плату, встановлену відповідно до статті 119 цього Статуту, і несе відповідальність перед залізницею за наслідки затримки вагонів і контейнерів.

В а н т а ж о в і д п р а в н и к, вантажоодержувач, порт звільняються від плати за користування вагонами і контейнерами:

а) якщо затримка вагонів або контейнерів виникла через стихійне лихо, що спричинило припинення руху на залізничних під'їзних коліях, а також через стихійне лихо або аварію на підприємстві, внаслідок яких згідно з чинним положеннями заборонено виконувати вантажні роботи;

б) у разі подання залізницею вагонів (контейнерів) у кількості, що перевищує максимальну переробну спроможність навантажувальних і розвантажувальних пунктів відправника і одержувача;

в) у інших випадках, передбачених Правилами.

За неправильно зазначені у накладній масу, кількість місць вантажу, його назву, код та адресу одержувача з відправника, порта стягується штраф у розмірі згідно із статтею 118 Статуту залізниць. При цьому відправник несе перед залізницею відповідальність за наслідки, які виникли.

Подача залізницею під навантаження неочищеного рухомого складу дозволяється лише за погодженням з вантажовідправником, портом. При цьому залізниця сплачує штраф у розмірі 50 відсотків добової плати за користування вагонами і контейнерами на користь вантажовідправника, порту, які зобов'язані перед навантаженням очистити вагон (контейнер). На очищення вагонів (контейнерів) вантажовідправнику, порту надається необхідний для цього час, який визначається угодою між станцією та вантажовідправником, портом.

У разі здавання вантажоодержувачем, портом після вивантаження неочищеного рухомого складу або контейнерів вантажоодержувач, порт сплачують залізниці штраф у таких самих розмірах.

За пошкодження і втрату вагонів, контейнерів на залізничних під'їзних коліях, у порту, на залізничній лінії, яка будується, під час навантаження або вивантаження засобами відправника або одержувача на станції, за пошкодження чи втрату знімних перевізних пристосувань (піддонів, строп, шитів, печей тощо), що належать залізниці, відправник, одержувач, порт, підприємство (організація) несуть матеріальну відповідальність перед залізницею у розмірі фактично заподіяної шкоди.

Вантажовідправник, вантажоодержувач, порт, підприємство (організація)

зобов'язані також відшкодувати залізниці збитки, завдані внаслідок пошкодження рухомого складу, перевантаження, неправильного навантаження, застосування неякісної упаковки або неправильного кріплення вантажу.

Після прибуття на станцію призначення вантажу всю відповідальність перед залізницею щодо цього перевезення несе одержувач.

Якщо вантаж адресовано одержувачу, якого не виявилось на станції призначення, відповідальність перед залізницею несе відправник.

У разі самовільного використання залізницею вагонів (контейнерів), що належать підприємствам або орендовані ними, залізниця сплачує їм плату за користування, встановлену статтею 119 Статуту залізниць.

За пошкодження залізницею вагонів або контейнерів, що належать підприємствам, залізниця несе матеріальну відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди. За втрачені залізницею вагони і контейнери, що належать підприємствам, залізниця на їх вимогу зобов'язана надати відповідні вагони і контейнери для тимчасового безкоштовного користування, а після трьох місяців з моменту їх втрати – передати вагони і контейнери замість втрачених. У разі відсутності у залізниці відповідного рухомого складу вона зобов'язана відшкодувати його вартість.

З а л і з н и ц я несе матеріальну відповідальність за втрату, недостачу, псування або пошкодження прийнятого до перевезення багажу, вантажобагажу, а також за прострочення його доставки, якщо не доведе, що втрата, недостача, псування, пошкодження, прострочення відбулися не з її вини.

За недостачу, втрату, псування або пошкодження багажу, вантажо-багажу залізниця несе відповідальність у таких розмірах:

а) за багаж і вантажобагаж, прийнятий до перевезення з оголошеною вартістю, – у розмірі оголошеної вартості, а якщо залізниця доведе, що оголошена вартість перевищує дійсну вартість, – у розмірі дійсної вартості;

б) за багаж, прийнятий до перевезення без оголошеної вартості, – у розмірі дійсної вартості багажу, встановлену згідно з Правилами перевезень пасажирів;

в) за псування і пошкодження багажу і вантажобагажу – у розмірах тієї суми, на яку було знижено їх вартість.

За прострочення доставлення багажу, вантажобагажу залізниця сплачує штраф у розмірі 10 відсотків провізної плати за кожен добу, але не більше 25 відсотків провізної плати. Неповна доба приймається за повну.

За прострочення доставлення багажу, вантажобагажу в межах до однієї доби штраф не нараховується. Не нараховується цей штраф також у разі, коли пасажир не вивіз багаж із станції в установлені Правилами перевезень пасажирів терміни.

У разі виявлення у багажі, вантажобагажі предметів та речей, перевезення яких заборонено, власник сплачує залізниці штраф у розмірі п'ятикратної вартості перевезення багажу або вантажобагажу.

Відповідальність за збереження ручної поклажі, яку пасажир перевозить з собою, лежить на пасажирі.

Обставини, що можуть бути підставою для матеріальної відповідальності залізниці, вантажовідправника, вантажоодержувача, пасажирів під час залізничного перевезення, засвідчуються комерційними актами або актами загальної форми, які складають станції залізниць.

К о м е р ц і й н и й акт складається для засвідчення таких обставин:

а) невідповідності найменування, маси і кількості місць вантажу, багажу чи вантажобагажу натурою з даними, зазначеними у транспортних документах;

б) у разі виявлення вантажу, багажу чи вантажобагажу без документів або документів без вантажу, багажу чи вантажобагажу;

в) псування, пошкодження вантажу, багажу і вантажобагажу;

г) повернення залізниці вкраденого вантажу, багажу або вантажобагажу.

Залізниця зобов'язана скласти комерційний акт, якщо вона сама виявила зазначені вище обставини або якщо про існування хоча б однієї з них заявив одержувач або відправник вантажу, багажу чи вантажобагажу.

В усіх інших випадках обставини, що виникли в процесі перевезення вантажу, багажу і вантажобагажу і які можуть бути підставою для матеріальної відповідальності, оформляються актами загальної форми.

Порядок складання комерційних актів та актів загальної форми встановлюється Правилами.

П р е д' я в л е н н ю залізниці позову, який впливає із цього Статуту, має обов'язково передувати пред'явленню до неї претензії.

П р а в о 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;

г) 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.

Накладна, вантажна, багажна і вантажобагажна квитанції та комерційний акт подаються лише в оригіналі.

Претензії, що виникли з приводу перевезення вантажів, заявляються залізниці призначення вантажу.

П р е т е н з і ї, що виникли з приводу перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу можуть бути заявлені залізниці відправлення або призначення (на бажання заявника претензії).

П р е т е н з і ї, що виникли з перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні, заявляються:

а) залізниці призначення, якщо кінцевим пунктом перевезення є залізнична станція;

б) іншому транспортному органу, якщо кінцевим пунктом перевезення є порт.

П р е т е н з і ї вантажовідправників щодо штрафів заявляються залізниці відправлення, а вантажоодержувачів – залізниці призначення.

Порядок заявлення і розгляду претензій з приводу платежів, зборів і штрафів, пов'язаних з перевезенням пасажирів, багажу і вантажів, встановлюється правилами.

Укрзалізниця може доручити розгляд претензій своїм структурним підрозділам.

Не допускається пред'явлення вимог вантажовідправників, вантажо-

одержувачів і залізниць, що впливають із договорів перевезення, на суму менше однієї мінімальної заробітної плати за кожною накладною, за винятком претензій від громадян.

Передача іншим організаціям або громадянам права на пред'явлення претензій та позовів не допускається, за винятком випадків передачі такого права вантажовідправником вантажоодержувачу або вантажоодержувачем вантажовідправнику, а також вантажовідправником або вантажоодержувачем вищій організації або уповноваженій особі, яка виступає від їх імені.

Передача права на пред'явлення претензій і позовів засвідчується переуступним підписом на документі (накладній, вантажній, багажній квитанції), а для уповноваженої особи – довіреністю, оформленою згідно із законодавством.

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, а претензії з приводу штрафів – протягом 45 діб.

Зазначені терміни обчислюються:

а) з дня видачі вантажу, багажу або вантажобагаж – для претензій про відшкодування за псування, пошкодження або недостачу вантажу, багажу та вантажобагажу;

б) через 30 діб з дня закінчення терміну доставки – для претензій про відшкодування за втрату вантажу;

в) через 2 місяці з дня прийому вантажу до перевезення – для претензій про відшкодування за втрату вантажу, що виникли з приводу перевезень у прямому змішаному сполученні;

г) через 10 діб після закінчення терміну доставки багажу чи вантажобагажу – для претензій про відшкодування за втрату багажу чи вантажобагажу;

д) від дня видачі вантажу, багажу або вантажобагажу – для претензій з приводу прострочення доставки вантажу, багажу або вантажобагажу;

е) після закінчення п'ятиденного терміну, встановленого для оплати штрафу, – для претензій про стягнення штрафу за невиконання плану перевезень;

є) з дня отримання заявником претензії копії платіжного доручення (рахунка) залізниці про нарахування плати – для претензій про повернення плати за користування вагонами і контейнерами;

ж) з дня встановлення обставин, що спричинили заявлення претензії, – в усіх інших випадках.

Залізниця зобов'язана розглянути заявлену претензію і повідомити заявнику про результати її розгляду в такі терміни з дня отримання претензії:

а) протягом 3 місяців – претензії, що виникли внаслідок перевезень у залізничному сполученні;

б) протягом 6 місяців – претензії, що виникли внаслідок перевезень у прямому змішаному сполученні;

в) протягом 45 діб – претензії про сплату штрафів.

У разі часткового задоволення або відхилення претензій у повідомленні мають бути зазначені підстави рішення залізниці з посиланням на відповідні статті Статуту залізниць. У цих випадках подані з претензією документи повертаються заявнику.

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 одержува-

чем або з тим органом, за вказівкою якого було переадресовано чи видано вантаж.

Позови до залізниць, що впливають із Статуту залізниць, можуть бути подані тільки у разі повної або часткової відмови залізниці задовольнити претензію чи у разі неодержання від залізниці відповіді в установлений термін. Позови подаються до арбітражного суду або до суду за місцем знаходження залізниці, якій була пред'явлена претензія, у двомісячний термін з дня одержання відповіді залізниці або з дня закінчення терміну, встановленого для відповіді.

Позови залізниць до вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів, що впливають із Статуту залізниць, можуть бути подані відповідно до установленної підвідомчості чи підсудності до арбітражного суду або до суду за місцем знаходження відповідача протягом 6 місяців.

Зазначений шестимісячний термін обчислюється:

- а) щодо стягнення штрафу за невиконання плану перевезень — після закінчення п'ятиденного терміну, встановленого для сплати штрафу;
- б) в усіх інших випадках — з дня настання події, що стала підставою для подання позову.



3.15. ПРЕТЕНЗІЇ ТА ПОЗОВИ У ВНУТРІШНЬОМУ СПОЛУЧЕННІ

Відповідно до статті 130 Статуту пред'явленню залізниці позову, має обов'язково передувати пред'явлення до неї претензії.

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 з відправлення про прийняття вантажу до перевезення з відміткою станції призначення 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.

Накладна, вантажна квитанція та комерційний акт подаються лише в оригіналі. Претензії, що виникли з приводу перевезення вантажів, заявляються залізниці призначення вантажу (стаття 131 Статуту).

Претензії, що виникли з перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні заявляються:

а) залізниці призначення, якщо кінцевим пунктом перевезення є залізнична станція;

б) іншому транспортному органу, якщо кінцевим пунктом перевезення є порт.

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

Статтею 132 Статуту не допускається пред'явлення вимог вантажовідправників, вантажоодержувачів і залізниць, що впливають із договорів перевезен-

ня, на суму менше однієї мінімальної заробітної плати за кожною накладною, за винятком претензій від громадян.

Відповідно до статті 133 Статуту передача іншим організаціям або громадянам права на пред'явлення претензій та позовів не допускається, за винятком випадків передачі такого права вантажовідправником вантажоодержувачу або вантажоодержувачем вантажовідправнику, а вантажовідправником або вантажоодержувачем вищій організації або уповноваженій особі, яка виступає від їх імені.

Передача права на пред'явлення претензій і позовів засвідчується переуступним підписом на документі (накладній, вантажній квитанції), а для уповноваженої особи — довіреністю, оформленою згідно із законодавством.

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, а претензії з приводу штрафів — протягом 45 діб (стаття 134 Статуту).

Зазначені терміни обчислюються:

- а) з дня видачі вантажу — для претензій про відшкодування за псування, пошкодження або недостачу вантажу;
- б) через 30 діб з дня закінчення терміну доставки — для претензій про відшкодування за втрату вантажу;
- в) через 2 місяці з дня прийому вантажу до перевезення — для претензій про відшкодування за втрату вантажу, що виникли з приводу перевезень у прямому змішаному сполученні;
- г) з дня встановлення обставин, що спричинили заявлення претензії. — в усіх інших випадках.

Відповідно до статті 135 Статуту залізниця зобов'язана розглянути заявлену претензію і повідомити заявнику про результати в такі терміни з дня отримання претензії:

- а) протягом 3 місяців — претензії, що виникли внаслідок перевезень у залізничному сполученні;
- б) протягом 6 місяців — претензії, що виникли внаслідок перевезень у прямому змішаному сполученні;

У разі часткового задоволення або відхилення претензій у повідомленні мають бути зазначені підстави рішення залізниці з посиланням на відповідні статті цього Статуту. У цих випадках подані з претензією документи повертаються заявнику.

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 чиєю вказівкою видано вантаж, для безпосереднього розрахунку з фактичним одержувачем або з тим органом, за вказівкою якого було переадресовано чи видано вантаж.

Позови до залізниць, що впливають із цього Статуту, можуть бути подані тільки у разі повної або часткової відмови залізниці задовольнити претензію чи у разі недержання від залізниці відповіді в установлений термін.

Позови подаються до арбітражного суду або до суду за місцем знаходження залізниці, якій була пред'явлена претензія, у двомісячний термін з дня одержання відповіді залізниці або з дня закінчення терміну, встановленого для відповіді (стаття 136 Статуту).



4. ОСОБЛИВОСТІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

4.1. ОРГАНІЗАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

Джерелами правового регулювання міжнародних автомобільних перевезень є: двосторонні міжурядові угоди про міжнародне автомобільне сполучення; багатосторонні конвенції і угоди, розроблені в рамках ООН; норми внутрішнього законодавства.

Двосторонні угоди країн про міжнародне автомобільне сполучення регулюють різноманітні аспекти міжнародних перевезень. Зокрема вони визначають: порядок перетину кордону; дозвільну систему для міжнародних перевезень; порядок здійснення перевезень вантажу і пасажирів; взаємне звільнення від дорожніх податків і зборів, а також від податків на перевезення і володіння автотранспортними засобами; заборону здійснення внутрішніх перевезень іноземним автотранспортом (каботаж); питання транзиту і перевезень в треті країни і з цих країн; страхування цивільної відповідальності; положення, що стосуються митних, прикордонних, санітарних і інших правил; порядок перевезення небезпечних, важковагових і великогабаритних вантажів; обов'язки перевізників по додержанню норм внутрішнього законодавства країн-учасниць угоди з питань, не регульованих двосторонньою угодою; та інші аспекти.

Перераховані положення трактуються в різноманітних угодах по-різному, а в деяких взагалі не відображаються.

Найбільш важливим елементом двосторонніх угод є дозвільна система.

Дозвільна система дає можливість обмежувати у кількісному відношенні в'їзд іноземних вантажних автомобілів на територію країни. Це створює передумови для більш рівномірної участі перевізників своєї країни у міжнародних перевезеннях вантажу на основі взаємної вигоди.

Дозвільна система встановлює порядок, згідно якому в'їзд вантажних автомобілів, зареєстрованих в інших державах, здійснюється тільки за дозволами, що видаються компетентними органами. Основна функція дозволу — перепустка через кордон.

Кількість (контингент) дозволів на рік визначається на засіданнях змішаних комісій, створених компетентними органами країн, які укладають угоду про автомобільне сполучення. Деякі країни проводять жорстку політику обмеження видачі своїх дозволів іноземним перевізникам. Ряд країн відноситься — ліберально. Деякі "транзитні" країни не обмежують видавання дозволів, а стягують з перевізників більші суми шляхових зборів.

Обмін українських бланків дозволів на іноземні здійснює Міністерство транспорту України. Визначення кількості дозволів виконується державними структурами з урахуванням пропозицій національних асоціацій перевізників. Контингент іноземних дозволів для реалізації українським перевізникам передається державному підприємству "Укрінтеравтосервіс". При обмеженому контингенті дозволу використовується спеціальна процедура розподілу, що враховує, в першу чергу, інтереси держави.

У випадку, якщо перевезення виконуються між країнами, що не уклали між собою двосторонніх угод, дозволи можуть видаватись іноземним перевізникам у разовому порядку при відповідному звертанні до компетентних органів або в односторонньому порядку компетентний орган будь-якої країни встановлює контингент дозволу для перевізників іншої країни. В ряді випадків перевізники можуть придба-

ти дозвіл безпосередньо при в'їзді в країну на прикордонному переході. Для одержання дозволу на в'їзд або проїзд транзитом в ряді країн необхідно завчасно запросити відповідні компетентні органи.

Комітет по внутрішньому транспорту Європейської Економічної Комісії (КВТ ЄЕК) ООН рекомендував урядам при укладанні двосторонніх угод про міжнародне автомобільне сполучення включати в угоди перелік вантажів, на перевезення яких не вимагається дозволу. До таких вантажів відносяться: рухоме майно при переселенні; експонати, обладнання і матеріали, призначені для ярмарків і виставок; транспортні засоби, тварини, а також різноманітний інвентар і майно, призначені для проведення спортивних заходів; театральні реквізити, музичні інструменти, обладнання і приладдя для кінозйомок, радіо і телевізійних передач; тіла померлих; пошкоджені автотранспортні засоби, тощо.

В практиці європейських країн існує декілька видів дозволів: дозвіл на один рейс в прямому і зворотному напрямках; дозвіл на рейси, обмеженням кількості яких служить тільки обумовлений період часу; дозвіл на певну кількість рейсів; транзитні дозволи; дозволи на прикордонні перевезення.

Двосторонніми міжурядовими угодами про міжнародне автомобільне сполучення передбачається особливе регулювання питань перевезень в треті країни. Як правило, на такі перевезення необхідно запитувати спеціальні дозволи компетентних органів країн, що видають їх у виняткових випадках.

У відповідності з внутрішнім законодавством більшості європейських країн і двосторонніми міжурядовими угодами необхідно отримати спеціальні дозволи на перевезення важковагових і негабаритних вантажів. Оскільки маршрут перевезень важковагового вантажу вимагає попереднього погодження, заявки на одержання спеціальних дозволів подаються завчасно у певні організації в кожній країні. В ряді країн Європи дозвіл звичайно видається на протязі 10-15 днів.

Спеціального дозволу потребує перевезення небезпечних вантажів. Запит на одержання такого дозволу повинен містити ряд відомостей про характер вантажу, маршрут, упаковку, рухомий склад, час перевезення, тощо.

В рамках КВТ ЄЕК ООН за час його існування розроблено біля 40 конвенцій, угод та інших міжнародних документів з питань автомобільного транспорту, направлених на створення умов сприятливих розвитку міжнародних перевезень вантажів і пасажирів автомобільним транспортом, на розширення і зміцнення співробітництва в цій галузі.

Діючі міжнародні документи по автомобільному транспорту охоплюють наступні шість груп проблем, які підлягають міжнародному регулюванню і погодженню: юридичні аспекти виконання перевезень; організація дорожнього руху; уніфікація і спрощення митних процедур; режим праці і відпочинку екіпажів транспортних засобів; податкові питання; організація перевезень специфічних категорій вантажів.

Велике практичне значення відіграє Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажу (КДПВ) (1956р.). Її положення набрали законну чинність після 8 років розгляду і переговорів.

Конвенція застосовується до всякого договору дорожнього перевезення вантажу транспортними засобами за винагороду, коли місце прийняття вантажу і місце, призначене для здачі вантажу, які означені в договорі, знаходяться в двох різних країнах, з яких, принаймні, одна є учасником Конвенції.

Конвенція не застосовується до перевезень меблів при переїздах, небіжчиків і перевезенням, здійснюваним згідно міжнародним поштовим конвенціям.

Норми КДПВ носять імперативний характер. Забороняється встановлення не відповідних Конвенції умов в двосторонніх або багатосторонніх угодах. Допускаються зміни положень Конвенції шляхом спеціальних угод між країнами тільки для прикордонних перевезень.

Конвенція уніфіковано регулює основні питання договірних відносин по перевезенням вантажу. Разом з тим в рішенні деяких з них КДПВ посилається на норми національного законодавства.

Для перевезення вантажу в міжнародному сполученні необхідно укладання договору перевезення. Договір перевезення підтверджується випискою накладної. Накладна є доказом укладання договору перевезення, умов цього договору і прийняття цього вантажу перевізником (ст. 9 КДПВ). Однак, згідно ст. 4 КДПВ відсутність, невірність або втрата накладної не впливають ні на існування, ні на дійсність договору перевезення, тобто існування договору може бути доведено не тільки накладною, але і іншими відомостями.

Накладна складається в трьох примірниках, підписаних відправником і перевізником. Перший примірник накладної передається відправнику, другий супроводжує вантаж, а третій залишається у перевізника.

Утримання накладної передбачає наявність обов'язкових даних і відомостей, що вносяться сторонами по їхньому бажанню.

В накладній на міжнародне перевезення повинні бути вказані: дата і місце її укладання; найменування і адреса відправника; найменування та адреса перевізника; місце і дата прийняття вантажу до перевезення і передбачене місце його подання; найменування і адреса одержувача; прийнята позначка характеру вантажу і засіб його упаковки і у випадку перевезення небезпечних вантажів — їх звичайна визначна позначка; число вантажних місць, їх маркування і номери; вага вантажу брутто або виражена в інших одиницях виміру кількість вантажу; зв'язані з перевезенням видатки (перевізні плати, додаткові витрати, митні збори, інші витрати з моменту укладання договору до здачі вантажу); вказівки, що вимагаються для виконання митних і інших формальностей; вказівка, що перевезення виконується незалежно від всякого застереження, згідно положенням КДПВ.

У випадку необхідності у накладній можуть також міститися вказівки про: заборону перевантаження; видатки, що відправник приймає за свій рахунок; суму виплат, які підлягають відшкодуванню при здачі вантажу; оголошену вартість вантажу і суму особливої зацікавленості у своєчасній доставці вантажу; інструкції відправника перевізнику відносно страхування вантажу; погоджений сторонами термін виконання перевезення; перелік документів переданих перевізнику.

Сторони за договором перевезення можуть також внести в накладну будь які інші вказівки, що будуть ними визнані необхідним (ст. 6 КДПВ).

У КДПВ форма накладної не визначена. Перевезення, що підпадають під дію КДПВ, виконуються згідно з накладною, розробленою Міжнародним Союзом автомобільного транспорту (МСАТ).

При прийомі вантажу до перевезення на перевізника покладається обов'язок по перевірці: правильності записів, зроблених у накладній відносно числа вантажних місць, а також їх маркування і нумерації місць; зовнішнього стану вантажу і його упаковки.

Якщо перевізник не має достатньої можливості перевірити правильність цих відомостей відправника, зовнішнього стану вантажу і його упаковки, він повинен зробити про це обгрунтовані застереження в накладній. Проте застереження не мають обов'язкової чинності для відправника, за винятком випадків, коли він у накладній зробив позначку про їх визнання (ст. 8 КДПВ).

Факт наявності або відсутності застережень перевізника має важливі юридичні наслідки. За відсутності у накладній мотивованих застережень діє презумпція, що вантаж і його упаковка були зовні в доброму стані у момент прийняття вантажу перевізником і що число вантажних місць, їх маркування і номери відповідають вказівкам накладної.

Поряд з цим перевізник зобов'язаний перевірити стан завантаження. Якщо перевізником упущена перевірка навантаження, то це може свідчити про порушення вимоги про прояву турботи за схоронність вантажу в частині таких ризиків завантаження, про які перевізник володіє кращою інформацією ніж відправник. Йдеться про вимоги, стосовно технічної справності рухомого складу або особливих властивостей спеціалізованого рухомого складу, що вимагають додержання особливих умов завантаження. У цьому випадку при заподіянні шкоди вантажу можливе притягнення перевізника до відповідальності.

Відправник несе відповідальність перед перевізником за шкоду, заподіяну особам, обладнанню або іншим вантажам, а також за будь-які витрати, викликані дефектами упаковки вантажу, за винятком випадків, коли дефект був очевидним або відомим перевізнику в момент прийняття вантажу, і він не зробив відносно цього належних застережень (ст. 10 КДПВ).

Відправник вантажу має право зажадати перевірки перевізником ваги вантажу або його кількості, виражених в інших одиницях виміру. Він може також зажадати перевірки вмісту вантажних місць. В свою чергу перевізник може зажадати відшкодування витрат, пов'язаних з перевіркою. Результати перевірок вносяться в накладну.

Відправник зобов'язаний своєчасно додати до накладної або надати в розпорядження перевізника необхідні документи і повідомити йому всі інші відомості, які вимагаються для виконання митних, санітарних і інших формальностей. Однак перевірка правильності і повноти цих документів і відомостей в обов'язки перевізника не входить.

Відправник несе відповідальність за всі витрати перевізника і збитки, заподіяні йому внаслідок неточності або недостатності обов'язкових вказівок в накладній або інших вказівок, що можуть вноситись у накладну.

Відправнику надається право проголосити цінність вантажу. Декларація вартості вантажу можлива за умови сплати відправником перевізнику обґрунтованої надбавки до перевізної плати, розмір якої визначається за згодою сторін (ст. 24 КДПВ). При цьому може бути встановлена сума спеціального інтересу в доставці на випадок втрати, пошкодження і прострочення в доставці вантажу у погоджений термін (ст. 26 КДПВ). Необхідно відзначити, що декларація вартості вантажу є не межею його реальної вартості, а межею відповідальності перевізника у випадку незабезпечення ним схоронності вантажу.

Основний обов'язок перевізника — доставити вантаж в пункт призначення в схоронності і своєчасно. Для виконання цього обов'язку перевізник повинен прийняти всі належні заходи.

Відправник має право розпоряджатися вантажем, зокрема, вимагати від перевізника припинення перевезення, зміни місця доставки вантажу, або видачі вантажу не тому одержувачу, що вказаний у накладній. Відправник втрачає це право з моменту, коли другий примірник накладної передано одержувачу або коли останнім заявлені до перевізника претензії, пов'язані з несхоронністю вантажу в дорозі або з простроченням у доставці вантажу. З цього моменту право розпорядження вантажем переходить до одержувача і перевізник повинен керуватись його вказівками.

Право розпорядження вантажем може належати одержувачу з моменту виписки накладної, якщо у накладній відправником зроблена такого роду вказівка. У цьому випадку при розпорядженні одержувача видати вантаж іншій особі, останній не має право призначати інших одержувачів.

При реалізації права розпорядження вантажем повинні додержуватися наступні положення: розпорядник вантажу повинен надати перевізнику перший примірник накладної, в яку повинні бути внесені нові інструкції, а також відшкодувати перевізнику витрати і збитки, викликані виконанням цих інструкцій; виконання

цих інструкцій повинно бути можливим в момент їх одержання виконавцем, крім того вони не повинні порушувати хід нормальної роботи підприємства перевізника і завдавати шкоди відправникам або одержувачам інших вантажів, а також не повинні ні в якому разі вести до поділу відправки.

Якщо по будь-якій причині, виконання договору на встановлених накладною умовах неможливе до прибуття вантажу в пункт призначення, то перевізник зобов'язаний запросити відповідної вказівки у особи, яка має право розпоряджатись вантажем. Якщо обставини дозволяють виконати перевезення на інших умовах, ніж передбачені в накладній, і якщо перевізник не зміг своєчасно отримати вказівки від особи, що має право розпоряджатись вантажем, то перевізник повинен прийняти всі належні заходи в її інтересах (ст. 14 КДПВ).

Термін доставки вантажу визначається сторонами і вказується в накладній. Якщо ж цей термін не був обумовлений, то визнається, що тривалість перевезення вантажу не повинна перевищувати час, необхідний у звичайних умовах для виконання такого перевезення сумлінним перевізником.

Не допускається посилення на несправність власного або взятого в оренду рухомого складу, бо перевізник несе повну відповідальність за справний стан своїх транспортних засобів.

Перевізник несе відповідальність за повну або часткову втрату вантажу або за його пошкодження з моменту прийняття вантажу до перевезення і до моменту його здачі, а також за прострочення в доставці. Ця відповідальність будується по принципу вини. Автори КДПВ виходили з того, що експлуатація автомобіля для дорожнього перевезення вантажу пов'язана з особливими небезпеками. Але ці небезпеки необхідно віднести до підприємницького ризику, за що перевізник несе не тільки повну відповідальність, але в зв'язку з яким він повинен виявляти особливу передбачливість.

Перевізник звільняється від відповідальності, якщо доведе, що втрата вантажу, його пошкодження або прострочення в доставці відбулися не з його вини, а внаслідок інструкції розпорядника вантажу, із-за дефекту властивого вантажу або обставин яких перевізник не міг уникнути і наслідки яких він не міг відвернути.

Перевізник звільняється від відповідальності, коли доведе, що несхоронність вантажу є наслідком особливого ризику, нерозривно пов'язаного з однією або декількома обставинами: використання відкритих і не покритих брезентом автотранспортних засобів, якщо таке використання була обумовлено і про це є припис у накладній; відсутність або несправність упаковки вантажу, що по своїй природі схильний до втрати, псування або пошкодження без упаковки, або при незадовільній його упаковці; завантаження, укладка або вивантаження вантажу виконувалось відправником або одержувачем, або особами, що діяли від їх імені; природними властивостями деяких вантажів, внаслідок яких їм притаманна повна або часткова втрата або пошкодження, зокрема, внаслідок бою, корозії, гниття або впливу паразитів і гризунів; недостатністю або незадовільністю маркування або нумерації вантажних місць; перевезенням живих тварин (ст.17 КДПВ). Якщо перевізник доведе, що при обставинах які склалися, несхоронність вантажу могла настати внаслідок хоча б одного з цих ризиків, приймається презумпція, що так відбулося насправді. Проте заявник претензії або позову в свою чергу може довести, що шкода ні повністю, ні частково не відбулася із-за цих особливих ризиків (ст.18 КДПВ).

При міжнародних перевезеннях одержання вантажу є не обов'язком, а правом одержувача. Після прибуття вантажу на місце, призначене для розвантаження, одержувач має право зажадати передачі йому другого примірника накладної замість розписки і здачі йому вантажу. Одержувач зобов'язаний сплатити платежі по заборгованості, означені в накладній. У випадку виникнення суперечки з цього приводу перевізник не зобов'язаний пред'являти вантаж до моменту отримання гарантій про

сплату платежу. При прийнятті вантажу, одержувачем робиться відповідна позначка в третьому примірникові накладної і зобов'язання перевезення вантажу вважається виконаним.

При видачі вантажу одержувачу без стягнення платежу, передбаченого договором перевезення, перевізник зобов'язаний сплатити відправнику відшкодування, що не перевищує суми такого платежу без шкоди для свого права регресу до одержувача.

При виникненні обставин, що перешкоджають здачі вантажу по його прибуттю до місця вивантаження, перевізник повинен запросити інструкції у відправника. Якщо одержувач відмовиться прийняти вантаж, відправник має право розпорядитися вантажем. Одержувач, навіть якщо він відмовився від прийняття вантажу, може зажадати його здачі до тієї пори, доки перевізник не отримав від відправника протилежних інструкцій.

Якщо по будь-якій причині виконання договору на встановлених накладною умовах неможливо, або після прибуття вантажу на місце призначення виникають перешкоди до його здачі перевізнику надається особливе право — негайно вивантажити вантаж, після чого перевезення вважається закінченим. В такому випадку перевізник приймає на себе зберігання вантажу. Він може довірити зберігання вантажу якій-небудь третій особі і в цьому випадку несе відповідальність лише за необачний вибір такої особи. Перевізник може продати вантаж, не очікуючи інструкцій від правомочної особи, якщо вантаж є таким, що швидко псується або якщо того вимагає його стан, або ж якщо видатки по зберіганню вантажу виявилися б незрівнянні із вартістю вантажу. В інших випадках перевізник може також продати вантаж, якщо в розумний термін ним не буде отримане від особи, яка має право розпоряджатися вантажем, протилежних інструкцій. Виручена від продажу вантажу сума, за винятком витрат які підлягають відшкодуванню у зв'язку з борговими зобов'язаннями за накладною, а також понесених витрат на реалізацію товару, повинна бути передана в розпорядження правомочної за договором особи. Ця особа повинна сплатити належну суму перевізнику у випадку коли виручка не покриває означених витрат. Вантаж продається по нормам права, діючим в пункті продажу, або звичаям. Перевізник має право на відшкодування витрат, викликаних запитом інструкцій або виконанням отриманих інструкцій, якщо ці витрати не є наслідком його вини (ст.16 КДПВ).

Важливим моментом є процедура видачі вантажу. Тут припускається, що одержувач, якщо він приймає вантаж без застережень, отримав вантаж у стані, який описано у накладній.

Одержувач, що приймає вантаж і виявив його несхоронність, повинен зробити перевізнику застереження, які вказують загальний характер втрат або пошкоджень. При цьому, коли йдеться про помітні явні втрати або пошкодження, застереження повинні бути зроблені в письмовій або усній формі не пізніше ніж у момент прийняття вантажу. У відношенні ж непомітних з огляду поверхні вантажних місць втрат і пошкоджень застереження повинні бути зроблені у письмовій формі на протязі семи днів з дня прийому вантажу, без врахування неділі і державних свят (ст.30 КДПВ).

Застереження не є претензіями відносно відшкодування заподіяних збитків. Вони лише констатують у загальній формі, без зайвих подробиць, факти нестачі, втрати, псування або пошкодження вантажу. Але їх значення велике. У випадку прийняття вантажу без застережень вважається, доки не доведене зворотнє, що одержувачу здано вантаж у стані, означеному в накладній. Завдяки цьому на одержувача покладаються несприятливі наслідки, що випливають з такого приймання.

Шкода, викликана повною або частковою втратою вантажу, відшкодовується в розмірі вартості втраченого вантажу, а при псуванні або пошкодженні — розмірі

суми, на яку понизилася вартість вантажу. Крім того, підлягають відшкодуванню: плата за перевезення, митні збори, інші витрати, пов'язані з перевезенням вантажу у відповідності з розмірами шкоди. Інший збиток не відшкодовується (ст.23,25 КДПВ).

Розмір суми, що підлягає відшкодуванню при несхоронному перевезенні, визначається за вартістю вантажу в момент і у місці прийняття його до перевезення. При визначенні вартості вантажу повинні враховуватися офіційно встановлені ціни і біржові котирування, а при їх відсутності — звичайна вартість товару такого ж виду і якості. Однак розмір відшкодування не може перевищувати 25 золотих франків за кілограм ваги якої не вистачає, якщо не обмовлена вартість вантажу. Перерахування суми відповідальності у відповідну національну валюту виконується в день винесення судового рішення або в день, про який сторони домовилися.

Відшкодування збитків у зв'язку з простроченням терміну доставки можна вимагати лише у випадку, якщо перевізник одержує письмове застереження на протязі 21 дня з дня видачі вантажу одержувачу. При простроченні у доставці вантажу перевізник повинен повернути частину перевізної плати, конкретний розмір якої визначається за кожну календарну добу затримки у договорі перевезення. Якщо сторона доведе, що в результаті прострочення мали місце додаткові збитки, перевізник зобов'язаний відшкодувати їх, але в розмірі, що не перевищує плати за перевезення. Більш значне за розміром відшкодування може бути зажадане з перевізника тільки у випадку проголошення спеціального інтересу в доставці.

Якщо вантаж не доставлений на протязі 30 днів по закінченні погодженого терміну або 60 днів з моменту прийняття вантажу до перевезення і термін доставки не був погоджений, то це є безспірним доказом його втрати. Особа, яка має право розпоряджатися вантажем, може, при одержанні відшкодування за втрачений вантаж, просити у письмовій формі про її негайне повідомлення у випадку знаходження вантажу на протязі року після сплати відшкодування. Прийняття такої вимоги підтверджується письмово. При одержанні повідомлення про знахідку вантажу його розпорядник може на протязі 30 днів зажадати подання йому вантажу проти повернення отриманого їм відшкодування і сплати платежів згідно з накладною. За відсутності заяв з боку розпорядника вантажу право розпорядження знайденим вантажем переходить перевізнику (ст.20 КДПВ).

Заявник вимоги може зажадати сплати відсотків на суму, яка підлягає відшкодуванню. Відсотки обчислюються з розрахунку 5% річних з дня направлення перевізнику претензії в письмовій формі або ж, якщо така претензія не подавалась, з дня подання позову.

Небезпечний вантаж, про який не проінформовано перевізника, може бути в будь-який момент і в будь-якому місці вивантажений, знищений або знешкоджений без всякого відшкодування. Крім того, відправник несе відповідальність за всі витрати і збитки, викликані передачею цього вантажу для перевезення або його перевезенням.

По всім суперечкам перевезення позивач може звернутися тільки в суд країни на території якої або відповідач має місце проживання або має місцезнаходження свого основного комерційного підприємства або відділення, шляхом якого був укладений договір перевезення, або знаходиться місце прийняття вантажу до перевезення або місце, призначене для подання.

Повторне звертання з позовом у суд між одними і тими ж сторонами по тій же основі не допускається. Виключення складає випадок, коли рішення суду підлягає виконанню в країні, в якій порушується новий розгляд.

Термін позовної давності встановлюється в один рік. Однак, у випадку навмишних неправомірних дій термін позовної давності встановлюється три роки. Плин терміну позовної давності починається: у випадку несхоронності вантажу — з дня

подання вантажу; у випадку втрати вантажу — з факту його втрати; при всіх інших умовах — по закінченні тримісячного терміну з дня укладання договору перевезення.

Пред'явлення претензії в письмовій формі призупиняє течію терміну позовної давності до того дня, коли перевізник у письмовій формі відхилив претензію і повернув додані до неї документи. Тягар доказу одержання претензії або відповіді на неї, а також повернення документів, лежать на тій стороні, що посилається на ці факти.

Якщо перевезення, умови якого визначаються єдиним договором, здійснюється послідовно декількома перевізниками, кожний з них несе відповідальність за все перевезення, причому всі наступні перевізники, починаючи з другого, стають учасниками договору перевезення на означених у накладній умовах. При цьому перевізник, приймаючий вантаж від свого попередника, вручає останньому підписану їм розписку. Він повинен вписати своє ім'я і адресу в другий примірник накладної. У випадку необхідності він вносить письмові застереження.

Найважливіші питання організації дорожнього руху регулюються європейськими угодами, конвенціями і протоколами. Конвенції про дорожній рух 1949 р. і 1968 р. та європейські угоди, що їх доповнюють встановили єдині правила дорожнього руху, основні вимоги до автомобілів, причепів і водіїв транспортних засобів, визначили вимоги до реєстраційних номерів, відокремлювальних і розпізнавальних знаків транспортних засобів, допущених до міжнародного руху, а також затвердили макети міжнародного і національного посвідчень водіїв.

Основні нормативні документи, що визначають порядок організації руху на дорогах, систему дорожніх знаків і сигналів, вимоги до рухомого складу, що були прийняті в Україні, розроблялись з урахуванням вимог Конвенцій і інших міжнародних документів.

Перевезення вантажів у міжнародному автомобільному сполученні здійснюється з перетином державних кордонів і пов'язане з виконанням певних прикордонних і митних формальностей. Митному контролю підлягають як вантажі, так і транспортні засоби.

Від того, наскільки спрощені і відпрацьовані митні процедури, залежать простоти автотранспорту на кордонах та видатки перевізників. З метою спрощення процедур митного контролю на кордоні розроблені і застосовуються в залежності від регіону міжнародного перевезення вантажу наступні митні документи: єдиний адміністративний документ — в країнах, що входять в європейську асоціацію вільної торгівлі; Скандинавський митний паспорт — в скандинавських країнах; арабський маніфест — в ряді арабських країн.

Скороченню часу на митне оформлення перевезень на кордоні і зниженню транспортних витрат перевізників сприяють: Конвенції про міжнародне перевезення вантажу з застосуванням книжки МДП 1959р. і 1975 р., що діють паралельно; Конвенція стосовно тимчасового ввозу автотранспортних засобів, що служать для комерційних цілей, 1957 р., яка дозволяє спростити митне оформлення ввозу автомобільного рухомого складу і виключити внесення заставних сум; Конвенція узгодження умов проведення контролю вантажу на кордонах 1982 р.

Митні конвенції про міжнародне перевезення вантажу з застосуванням книжки МДП (ще поійменовані Конвенціями МДП і TIR) передбачають використання для транзиту митного документа, що називається книжка МДП (карнет TIR). Ці Конвенції широко застосовуються в різноманітних регіонах Європи, Азії і Африки.

Конвенції передбачають можливість виконання перевезень в автомобілях і контейнерах під митними печатками і пломбами від митниці країни відправлення до митниці країни призначення, як правило, без митного догляду на кордонах при умові використання книжки МДП.

Важливими положеннями Конвенцій є звільнення вантажу, що перевозиться з додержанням процедури МДП, від сплати заставних сум, ввізного і вивізного мита і збору, а також те, що не вимагається спеціального митного документа або будь-яких гарантій на тимчасовий ввіз дорожніх транспортних засобів.

В Конвенціях наведені технічні вимоги до автотранспортних засобів і контейнерів, що допускаються до міжнародного перевезення вантажу з застосуванням книжки МДП, встановлений порядок допуску автотранспортних засобів і контейнерів до перевезень під митними печатками і пломбами, визначена відповідальність гарантійних об'єднань, дані визначення ряду важливих термінів, а також сформульовані положення про перевезення важковагових і негабаритних вантажів з додержанням процедури МДП.

Конвенціями передбачені також заходи до осіб, що винні в порушенні законів або митних правил. Зокрема, передбачене, що всяке порушення положень Конвенцій тягне застосування до винного санкцій по законам країни, в якій це порушення було вчинене.

Особлива увага в Конвенціях приділена питанням порядку видачі книжок МДП. Кожна країна на певних умовах може надати деяким об'єднанням право видавати книжки МДП за умови, що надана ними гарантія покриває відповідальність, прийняту ними на себе у зв'язку з операціями, при яких застосовуються книжки МДП. При цьому гарантійне об'єднання несе відповідальність не тільки за вантажі, перераховані в книжці МДП, але також і за будь-які вантажі, що знаходяться в запломбованій частині транспортного засобу.

До перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП допускаються вантажні автотранспортні засоби і контейнери, що відповідають технічним вимогам конвенцій МДП і мають свідоцтва, видані компетентними властями країни, в якій проживає або має своє постійне перебування їх власник або перевізник.

Для виконання міжнародного перевезення вантажу із застосуванням книжки МДП необхідно заповнити бланки книжки, що оформлюється на кожне перевезення.

На кожний автотранспортний засіб або контейнер складається одна книжка МДП. Однак єдина книжка МДП може складатися на автопоїзд або на декілька контейнерів, навантажених на один автомобіль або автопоїзд. У цьому випадку у вантажному маніфесті книжки МДП повинно бути вказано окремо вміст кожного транспортного засобу або контейнера.

Книжка МДП дійсна тільки для одного перевезення і повинна містити таке число відривних листків для її митного оформлення, яке необхідне для здійснення даного перевезення.

Заповнення книжки МДП є обов'язком перевізника. Спочатку заповнюється обкладинка книжки, а після завантаження, на основі міжнародної накладної заповнюється вантажний маніфест книжки з розрахунку два листка на кожну країну, включаючи країну відправлення і країну призначення. Вантажний маніфест складається на мові країни відправлення. Митні власті інших країн вздовж шляху сполучення можуть вимагати перекладу маніфесту на мову їхньої країни. В зв'язку з цим, рекомендується постачати водіїв завчасно підготованими перекладами. Вага, об'єм і всі розміри повинні бути наведені в метричних одиницях, а вартість — у валюті країни відправлення або у валюті, приписаній компетентними властями цієї країни.

Заповнена книжка подається митниці для подальшого оформлення (постановки штампів і позначок на корінцях, що залишаються) і відриву відповідного листа. Книжка МДП є документом суворої звітності і повинна бути повернута в АСМАП України.

Поверненню підлягають також всі: книжки, термін чинності яких закінчився; книжки із зіпсованими або використаними всіма відривними листами; книжки, оформлені на автотранспортні засоби, що зняті з експлуатації.

Передача або перепродаж книжки МДП іншому перевізнику заборонений.

У випадку пошкодження митних накладень (пломб і печаток), пошкодження або загибелі вантажу екіпаж повинен звернутися до митних органів або компетентних властей країни, на території якої відбулася ця подія для укладання відповідного протоколу.

В'їзд і виїзд з країни автотранспортних засобів, що здійснюють перевезення вантажу і пасажирів з точки зору митних формальностей в європейських країнах особливим документом не регламентуються, не враховуючи наявності дозволу і відповідної технічної документації. Тоді як, у більшості країн Близького Сходу і в Ірані на автотранспортні засоби (окремо на тягач і на напівпричіп або причеп), що в'їжджають у країну, необхідно оформлювати митний документ на тимчасовий ввіз, що називається "Митна талонна книжка" (карнет де пасаж).

Митна талонна книжка є міжнародним митним документом, встановленим "Митною конвенцією стосовно тимчасового ввозу автотранспортних засобів, які використовуються з комерційною метою". Митна талонна книжка є документом, що гарантує сплату ввізного мита і збору, штрафів у випадку порушення правил оформлення книжки і інших приписів Конвенції. На її основі здійснюється і контролюється тимчасовий ввіз і вивіз іноземних автотранспортних засобів без сплати митних податків і зборів у країни і з країн, що вимагають пред'явлення цього документа.

Митні талонні книжки виготовляють і продають своїм членам Міжнародна автомобільна федерація і Міжнародний союз по туризму.

На автопоїзд оформлюється дві книжки: одна — на тягач і одна — на напівпричіп. Їх термін чинності — один рік з моменту оформлення. Кожний лист книжки використовується на один в'їзд-виїзд автотранспортного засобу. Лист складається з трьох частин: двох відривних талонів для в'їзду (права частина), виїзду (центральна частина) і корінця листа, що залишається в книжці. При пред'явленні книжки митниця відриває відповідну частину листа, а на корінці робить позначку про в'їзд або виїзд, засвідчуючи її підписом і печаткою. Ці позначки є обов'язковими, бо без них не можна довести митним властям країни, в яку був пропущений автотранспортний засіб, факт виїзду з країни, що може потягти за собою стягнення митних штрафів. Крім цього, за відсутності в корінці позначки про виїзд з країни автотранспортний засіб не може бути допущено в цю країну при повторному в'їзді. Митна талонна книжка повинна оформлюватись французькою мовою. Її переоформлення на інший транспортний засіб не допускається.

В рамках країн-членів ЄЕС була розроблена і застосовувалася митна система "Т". На основі системи "Т" був розроблений "Єдиний адміністративний документ" для митного оформлення вантажу при перевезеннях між ЄЕС і країнами Асоціації вільної торгівлі (АВТ). Він застосовується з 1988 року. Цей документ може застосовуватись при перевезеннях з країн АВТ в інші країни у випадку відсутності у них книжки МДП. При цьому оформлення єдиного адміністративного документа може виконуватись безпосередньо на кордоні.

З метою полегшення міжнародного перевезення вантажу шляхом скорочення вимог у відношенні додержання формальностей, видів і тривалості контролю, національної і міжнародної координації процедур контролю і засобів їх застосування була розроблена і укладена Конвенція узгоджених умов проведення контролю вантажів на кордоні (1982р.).

Конвенція дає визначення різноманітних видів контролю, яким підлягають вантажі при перетині кордонів, і визначає заходи, що полегшують проведення контролю.

До інших важливих митних документів відносяться Конвенції, що стосуються контейнерів. Вони регламентують тимчасовий безмитний ввіз вантажених і порож-

ніх контейнерів однієї країни на територію іншої. У Конвенціях сформульоване поняття контейнер, наведені технічні вимоги до контейнерів, які допускаються до міжнародних перевезень під митними печатками і пломбами, визначена процедура допуску і розпізнання цих контейнерів і порядок їх реекспорту, встановлені умови тимчасового ввозу. Зокрема вказано, що вивіз контейнерів, повинен бути виконаний на протязі трьох місяців з дня їх ввозу через будь-яку митницю. Згідно Конвенції допускається використання тимчасово ввезених контейнерів один раз на внутрішніх перевезеннях до їх вивозу.

Процедура тимчасового ввозу передбачає, що власник або підприємство по експлуатації контейнерів, зобов'язаний надати митним органам докладну інформацію про рух кожного контейнера, включаючи дату і місце його ввозу і вивозу з країни, а також сплачувати ввізні мито і збір у випадку порушень умов тимчасового ввозу, встановленого Конвенцією.

З метою підвищення безпеки дорожнього руху і регламентації умов праці при виконанні міжнародних автомобільних перевезень була розроблена в 1970 р. КВТ ЄЕК ООН при участі Міжнародної Організації Праці ООН "Європейська угода про режим праці і відпочинку екіпажів автотранспортних засобів при міжнародних перевезеннях" (ЄУРП).

Угода містить умови, яким повинні відповідати водії транспортних засобів, що здійснюють міжнародні автомобільні перевезення, а також встановлює членам екіпажу цих засобів тривалість щоденного відпочинку, щоденну тривалість управління автотранспортним засобом, максимальний час безперервного управління, максимальну тижневу і двотижневу тривалість управління автотранспортним засобом.

Згідно конвенції кожна країна повинна застосовувати на своїй території положення не менше суворі ніж в ній зазначені (ст.3 ЄУРП). Під час будь-якого міжнародного автомобільного перевезення підприємство і члени екіпажу повинні дотримуватись у відношенні тривалості відпочинку і управління, а також у відношенні складу екіпажу приписів встановлених національним законодавством, а також діючими арбітражними рішеннями і колективними договорами. Якщо національні приписи менш суворі положень ЄУРП то виконується положення угоди (ст.4 ЄУРП).

Угодою регламентується вік водіїв, які можуть працювати на міжнародних перевезеннях. У загальному випадку до роботи допускаються водії віком від 21 року. Залучення більш молодих водіїв для перевезень пов'язане з цілою низкою застережень.

Склад транспортних засобів з більш ніж одним причепом (напівприцепом) або одним пасажирським напівприцепом з дозволеною масою більше 5 тон, або автопоїзд з дозволеною вагою більше 20 тон повинен супроводжуватися двома водіями або із заміною водія починаючи з 450 км, якщо відстань перевезення більше цього нормативу (ст.10 ЄУРП).

Кожний член екіпажу повинен мати безперервний 11-годинний щоденний відпочинок на протязі доби, передуючий будь-якому моменту, коли він виконує один із видів своєї виробничої діяльності.

Відпочинок може бути скорочено до 9 годин не більше двох разів на протязі одного тижня при умові, що відпочинок повинен бути використаний у звичайному місці проживання.

При наявності двох водіїв і відсутності місця для сну, кожний член екіпажу повинен мати безперервний 10-годинний щоденний відпочинок на протязі 27 годин, який передре будь-якому моменту виконання виробничої діяльності. При наявності місця для сну — не менше 8-годинний щоденний відпочинок на протязі 30 годин.

Періоди відпочинку повинні використовуватись поза транспортним засобом, а при наявності місця для сну допускається використання транспортного засобу при знаходженні його на стоянці.

Загальний час управління між двома послідовними періодами щоденного відпочинку не повинен перевищувати 8 годин. Тривалість управління не повинна перевищувати 48 годин на протязі тижня і 92 години на протязі двох тижнів.

Тривалість безперервного управління не повинна перевищувати 4 годин, за виключенням тих випадків, коли водій не може досягнути придатного пункту зупинки або місця призначення. У такому випадку тривалість управління може бути збільшена до 30 хвилин.

Для водіїв автопоїздів перерва повинна бути не менше 1 години. Ця перерва може бути замінена двома перервами по 30 хвилин кожна, розподіленими на протязі щоденного періоду управління.

Для водіїв, за виключенням водіїв автопоїздів, при тривалості управління не більше 8 годин повинна бути надана перерва після 4 годин роботи не менше 30 хвилин. Якщо тривалість управління перевищує 8 годин водій повинен зробити дві перерви по 30 хвилин кожна.

Кожному члену екіпажу надається щотижневий відпочинок тривалістю 24 годин, якому повинен передувати або слідувати за ним період щоденного відпочинку.

Водій може відступати від положень Угоди у випадку небезпеки, надання допомоги або в зв'язку з аварією, а також досягнення підходящого пункту зупинки (ст.11 ЄУРП).

Міжнародні автомобільні перевезення, що виконуються іноземним автотранспортом, в більшості країн оподатковуються різноманітними податками і зборами, пов'язаними з використанням доріг, видаванням дозволів, обмеженнями на ввіз і вивіз палива, з доходами і прибутками, що одержуються від перевезень, оформленням митних і статистичних документів безпосередньо на кордоні, обмеженнями габаритів, вагових параметрів, навантажень на вісь, тощо.

Дані про збори публікуються в спеціальній літературі. Зокрема такі дані наводяться в періодичних виданнях національних асоціацій міжнародних перевізників.

При міжнародних перевезеннях окремих видів вантажу діють спеціальні угоди. 18 європейських країн є учасниками європейської угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажу (ДПНВ). Угода розроблена з метою створення уніфікованих правил міжнародних автомобільних перевезень небезпечних вантажів і складається з двох частин. В першій частині викладені приписи, що стосуються небезпечних речовин і предметів, тари і упаковки, а в другій частині — положення, що стосуються транспортних засобів, які використовують для перевезення небезпечних вантажів.

Згідно Конвенції транспортні засоби, призначені для міжнародних автомобільних перевезень небезпечних вантажів, повинні перевірятись компетентними органами країни реєстрації на придатність до цих перевезень і мати спеціальне свідоцтво про допущення до перевезення, що складається на мові країни реєстрації і на одній з наступних мов: англійській, французькій або німецькій.

До міжнародних перевезень небезпечних вантажів допускаються тільки водії, які пройшли спеціальний курс підготовки і отримали відповідне свідоцтво.

З метою покращання умов збереження якості швидкопсувних продуктів під час їх перевезення спеціальними транспортними засобами була розроблена і підписана Угода про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень (1970р.).

Угода передбачає: визначення спеціальних транспортних засобів, що використовуються для міжнародного перевезення швидкопсувних продуктів; порядок перевірки відповідності спеціальних транспортних засобів вимогам міжнародного пере-

зення швидкопсувних продуктів; засоби вимірювання і перевірки ізотермічних властивостей і ефективності пристроїв для охолодження або для обігріву транспортних засобів; температурні режими всередині кузову транспортних засобів при перевезенні продуктів; тощо.

Проблема боротьби із забрудненням атмосфери в останні роки набула глобального характеру. В зв'язки з цим за кордоном введені жорсткі стандарти на токсичність і та димність відпрацьованих газів (Правила ЕТК ООН № 49 EURO-2 і EURO-3). Обмеження шуму автомобілів регламентується правилами ЄЕК ООН №51.

Обмеження на масові та габаритні розміри автотранспортних засобів наведені в таблиці 4.1.

Основними документами, які оформлюються при перевезенні зовнішньоторговельних вантажів автомобільним транспортом, є шляховий лист і товаротранспортна накладна, яка замінює три окремих документа: сертифікат якості, відвантажувальну специфікацію і пакувальний лист. Крім цього, при перевезеннях вимагається наявність рахунку-фактури, а також карантинного та ветеринарного сертифікатів.

4.1. Масові та габаритні обмеження автотранспортних засобів

Параметри	Країни				АСМАП
	Європа	США	Канада	Японія	
Висота, м	3,8-4,0	4,12	4,11	3,8	4,0
Ширина, м	2,4-2,6	2,44	2,59	2,5	2,55
Довжина одиночного автомобіля, м	10,7-12,0	10,7-12,2	12,2	12,0	12,0
Довжина причепа або напівпричепа, м	10,7-12,0	12,2-13,7	—	—	12,0
Довжина причіпного дволанкового автопоїзда, м	15,0-20,0	16,8-25,9	14,8-22,2	15,0	18,0
Довжина триланкового автопоїзда, м	16,8-24,0	16,8-22,9	—	—	18,35
Довжина сидельного автопоїзда, м	15,0-20,0	16,8-25,9	13,7-19,8	15,0	16,5
Осьова маса, т	10,0	10,0	6,0-13	8,17-10,2	8,2-10,0
Повна маса двовісного автомобіля, т	16,3-20,0	12,7-16,3	11,8-18,0	20,0	18,0
Повна маса тривісного автомобіля, т	24,0-28,0	20,0-30,0	18,1-27,2	20,0	25,0
Повна маса чотиривісного автомобіля, т	24,0-32,0	23,1-32,7	—	20,0	32,0
Повна маса тривісного автопоїзда, т	24,4-30,0	20,9-27,2	—	32,0	24,0
Повна маса чотиривісного автопоїзда, т	32,2-40,0	27,2-33,1	—	32,0	36,0
Повна маса п'ятивісного автопоїзда, т	32,5-50,0	34,3-41,7	—	32,0	36,0

В Україні роботу автомобільного транспорту регламентує значна кількість законів, постанов, наказів, тощо. Серед яких можна виділити Закони "Про транс-

порт", "Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів", "Про автомобільний транспорт"; інструкцію "Про порядок видачі суб'єктам підприємницької діяльності ліцензій на здійснення внутрішніх й міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом"; положення "Про порядок допущення дорожніх транспортних засобів до перевезень вантажів під митними печатками і пломбами із застосуванням книжки МДП"; наказ "Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні".

Автомобільний транспорт надає можливість замовникам вибирати, як автомобілі загального призначення, так і спеціалізовані транспортні засоби. Найбільш поширений діапазон вантажопідйомності 0,5-20 тонн, при об'ємі кузова до 86 м³. Технічні характеристики рухомого складу надають можливість розвивати максимальну швидкість визначену правилами дорожнього руху.

На автомобільному транспорті прийнято вважати відправку в діапазоні від 10 кг до 2 тонн дрібною, а більше 2 тонн — поїзною. Максимальні терміни виконання початку замовлення при його одержанні через експедиторську організацію — 3 доби, через транспортне підприємство — 2 доби. Для термінових замовлень початок виконання обмежується 4 годинами. На доставку вантажу на відстань до 250 км відводиться 1 доба. На подолання кожних наступних 400 км також відводиться по одній добі.

Для дрібних відправлень прийнятій термін накопичення відправок на відправлень до 500км — 1 доба, більше 500км — 2 доби.

Доставка вантажів в автомобільному сполученні може виконуватись за двома принциповими технологіями: наскрізною і термінальною.

Наскрізна технологія передбачає доставку вантажів одним транспортним засобом без заміни бригади водіїв. На відміну від наскрізної, термінальна допускає як заміну водіїв, так і рухомого складу на протязі транспортного процесу.

При умові, що відпочинок водіїв відбувається на автомобільних терміналах, наскрізну технологію можна вважати різновидністю термінальної технології.

Термінальна технологія перевезень, яка прийшла на заміну наскрізної, дозволяє значно підвищити швидкість доставки вантажів. Це досягається за рахунок розриву зв'язку "автомобіль - вантаж - водій".

Розрив зв'язку "вантаж-автомобіль", відомий як метод тягових плечей, полягає в заміні на терміналі вантажного модуля і закріпленні певних тягачів і автомобілів за окремими тяговими ділянками. Спільне використання декількома автомобілями вантажних модулів тягне за собою проблему зберігання модулів у процесі транспортування.

Розрив зв'язку "автомобіль-водій", відомий як естафетний метод, полягає в заміні на терміналі водія і закріпленні водіїв за певними ділянками. Спільне використання декількома водіями автомобіля ставить проблему зберігання його технічного стану.

Обидва ці методи направлені на скорочення часу доставки вантажу з одночасним збільшенням корисного часу роботи автомобіля.

На автомобільному транспорті на відміну від інших видів транспорту не вантажовласник доставляє вантаж до місця навантаження, а саме перевізник подає транспортні засоби під навантаження. Тим самим транспортний процес починається не на пункті відправлення, а на території вантажовласника, тому потрібне оперативне узгодження діяльності всіх зацікавлених осіб.



4.2. ПРАВИЛА ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ УКРАЇНИ

Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 р. № 363, визначають права, обов'язки і відповідальність власників автомобільного транспорту – Перевізників та вантажовідправників і вантажоодержувачів – Замовників.

Ці Правила не регламентують перевезення небезпечних, великовагових, великогабаритних вантажів, пошти та перевезення вантажів у міжнародному сполученні, оскільки такі перевезення мають свої особливості, що стосуються виконання комплексу вимог під час вантажно-розвантажувальних робіт, власне процесу перевезення та його документального оформлення, а також узгодження таких правил з відповідними компетентними установами.

Вантажі, які подаються для перевезення, відповідно Правил класифікуються за такими ознаками: вид продукції різних виробників, фізичний стан, наявність тари, спосіб вантаження і розвантаження, специфічні властивості, маса та габарити.

За видами продукції вантажі поділяються на:

- продукцію сільського господарства;
- продукцію лісової, деревообробної і целюлозно-паперової промисловості;
- руди металічні;
- продукцію паливно-енергетичної промисловості;
- мінеральну сировину, мінерально-будівельні матеріали та вироби;
- продукцію металургійної промисловості;
- продукцію хімічної промисловості;
- продукцію харчової, м'ясо-молочної та рибної промисловості;
- промислові товари народного споживання;
- продукцію машинобудування, приладобудування і металообробної промисловості;
- інші вантажі.

За фізичним станом вантажі можуть бути твердими, рідкими і газоподібними.

За наявністю тари вантажі підрозділяються на ті, для яких тара потрібна і для яких вона не потрібна.

За способом вантаження і розвантаження вантажі бувають: штучними, сипучими, навалочними і наливними.

Такі вантажі як швидкопсувні, небезпечні, антисанітарні та живі – мають свої **специфічні властивості**.

В залежності від маси, габаритів одного вантажного місця та специфіки вантажі підрозділяються на такі, перевезення яких здійснюється: за *загальними* правилами і за *спеціальними* правилами (великовагові, великогабаритні, небезпечні).

За загальними правилами здійснюються перевезення безпечних вантажів, маса і габарити яких в транспортному положенні разом з транспортним засобом не перевищують обмеження, що встановлені Правилами дорожнього руху України.

Правила складаються з 29 пунктів, у яких послідовно викладені всі питання, зв'язані з перевезенням різних вантажів: 1) терміни і поняття, 2) загальні відомості про вантажі, 3) укладання договорів, 4) страхування вантажів, 5) упакування вантажів, 6) визначення ваги вантажів, 7) маркування вантажів, 8) вантаження і розвантаження вантажів, 9) пломбування вантажів, 10) приймання вантажів до перевезення, 11) оформлення документів на перевезення, 12) транспортування вантажів, 13) здача вантажів, 14) розрахунки за перевезення, 15) складання актів,

16) пред'явлення і розгляд претензій, 17) перевезення вантажів у контейнерах, 18) перевезення вантажів на піддонах та у пакетах, 19) перевезення продукції сільськогосподарства, 20) перевезення продукції лісової, деревообробної і целюлозно-паперової промисловості, 21) перевезення мінеральної сировини, мінерально-будівельних матеріалів та виробів, 23) перевезення продукції металургійної промисловості, 24) перевезення продукції хімічної промисловості, 25) перевезення продукції харчової, м'ясо-молочної та рибної промисловості, 26) перевезення промислових товарів народного споживання, 27) перевезення продукції машинобудування, приладобудування і металообробної промисловості, 28) міжміськи перевезення вантажів, 29) перевезення швидкопсувних вантажів у міжміському сполученні.



4.3. ОСНОВНІ ПОЛОЖЕННЯ З ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ЗА ЗАГАЛЬНИМИ ПРАВИЛАМИ

Загальні Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні (надалі — Правила — див. п. 4.1) визначають права, обов'язки і відповідальність власників автомобільного транспорту — Перевізників та вантажовідправників і вантажоодержувачів — Замовників.

Укладення договорів

Договори про перевезення вантажів автомобільним транспортом укладаються між фізичними та юридичними особами, які здійснюють автомобільні перевезення вантажів на комерційній основі (надалі — Перевізники), та вантажовідправниками або вантажоодержувачами (надалі — Замовники).

Договір про перевезення вантажів може укладатися Перевізником з посередницьким підприємством, яке користується правами та несе обов'язки і відповідальність, що передбачені для вантажовідправників і вантажоодержувачів.

У Договорі встановлюються: термін його дії, обсяги перевезень, умови перевезень (режим роботи по видачі та прийманню вантажу, забезпечення схоронності вантажу, виконання вантажно-розвантажувальних робіт і таке інше), вартість перевезень і порядок розрахунків, порядок визначення раціональних маршрутів, обов'язки сторін, відповідальність тощо.

Відповідно до Договору Перевізник і Замовник у межах квартального плану за 10 днів до початку кожного місяця визначають місячні плани із декадними плановими завданнями на перевезення вантажів.

На перевезення вантажів автомобільним транспортом Замовник надає Перевізнику при наявності Договору заявку відповідно до встановленої форми.

У разі масових перевезень вантажів, особливо будівельних на місця будівництв, а також сільськогосподарських вантажів для їх переробки або у місця довгострокового зберігання, Замовник повинен до заявки додати також погоджений з Перевізником графік виконання перевезень із зазначенням добового або середньодобового обсягу перевезень, а також початку і кінця роботи змін.

Заявка подається Перевізнику у строк, визначений Договором.

За погодженням із Перевізником Замовник може передати заявку на перевезення вантажів телефонограмою, телетайпом, телеграфом, телексом, іншим фіксованим шляхом. У цьому випадку в такій заявці мають бути необхідні відомості, які характеризують найменування та кількість вантажу, адреси вантаження та розвантаження, відстані перевезення та рід упаковки.

Перевізники можуть перевозити вантажі за разовим договором.

Упакування вантажів

Упакування — це процес розміщення продукції в упаковці (тарі). Упаковка (тара) повинна відповідати державним стандартам.

До упаковки ставляться такі вимоги:

- вид упаковки має відповідати особливостям вантажу;
- упаковка має забезпечувати повне збереження вантажу під час його транспортування з урахуванням вантажно-розвантажувальних робіт;
- упаковка має відповідати кліматичним умовам;
- упаковка має відповідати вимогам митного режиму;
- упаковка може виконувати рекламні цілі.

При виборі упаковки потрібно враховувати спосіб, відстань і тривалість транспортування, можливість перевантаження вантажу в дорозі, температурний режим і вологість під час транспортування, пору року (погодні умови), сумісність з іншими вантажами тощо.

Характер упаковки повинен відповідати виду вантажу, вантажності автомобіля, профілю і стану дороги та іншим умовам.

Упаковка для перевезення вантажів, які вимагають охолодження чи інтенсивної вентиляції повітря, має бути з просвітами.

Упаковка для перевезення морожених вантажів має бути суцільною, без просвітів.

Бідони мають бути щільно закриті кришками з гумовою або паперовою прокладкою та опломбовані відправником. Не допускається приймання для перевезення бідонів, які мають течу.

Фрукти та овочі укладають в закриту упаковку щільно для виключення можливості їх переміщення.

Промислові товари для перевезення упаковують у тверду (дощані, фанерні ящики), напівтверду (пресовані кіпи із застосуванням дощечок і планок) і м'яку упаковку (пресовані кіпи без дощечок і планок, тюки, баули, тканинні мішки, рогожні мішки, рулони).

При упакуванні промислових товарів у тверду упаковку ящики мають бути обтягнутими по торцях металевою стрічкою, скріпленою "в замок".

При упакуванні в напівтверду упаковку кіпи треба покрити з усіх сторін одним шаром обгорткового паперу та одним шаром пакувальної тканини так, щоб повністю уберегти вміст кіпи від забруднення, псування, втрати зовнішнього вигляду та пом'ятості.

При м'якому упакуванні кіпу покривають двома шарами обгорткового паперу, одним шаром пакувальної тканини й обтягують металевою стрічкою з прокладкою під стрічку вздовж периметра кіпи картону завтовшки 3-4 мм і завширшки не менш як 60 мм.

При упакуванні в тюки тканину обгортають папером, пакувальною тканиною, зашивають уздовж одним швом, зашиваючи торці, та обтягують вірвовкою.

Визначення ваги вантажів

На упакованих та штучних неупакованих вантажах, крім тих, які перевозяться навалом, Замовник повинен зазначити масу бруто і нетто. На вантажах стандартної маси зазначити це не обов'язково.

Визначення маси вантажу провадиться технічними засобами Замовника.

При перевезенні вантажів у критих автомобілях і причепах, окремих секціях автомобілів, контейнерах і цистернах, опломбованих Замовником, визначення маси вантажу виконується Замовником.

При навантаженні вантажу здійснюється його зважування або рахування місць (чи штук). Вантаж приймається без перевірки ваги, якщо він поданий для переве-

зення у спеціальних кузовах чи контейнерах при наявності на них пломб Замовника. Крім того, він може бути прийнятий за масою, яку оповістив Замовник.

Визначати масу чи кількість вантажу у вантажовідправника і вантажоодержувача потрібно однаковим способом. При прийманні вантажу для перевезення за масою треба зважити весь вантаж. Визначення загальної маси вантажу зважуванням окремих місць забороняється.

Масу насипних і навалочних вантажів, а також харчових наливних вантажів, які перевозять в автомобілях-цистернах, визначають, головним чином, автомобільними вагами.

Маркування вантажів

При поданні вантажів в тарі чи упаковці і штучних вантажів дрібними відправками Замовник зобов'язаний завчасно замаркувати кожне вантажне місце відповідно до державного стандарту.

У маркуванні зазначаються:

- а) знак одержувача — повне чи часткове найменування вантажоодержувача чи позначення, яке використовується одержувачем (при перевезеннях дрібних партій);
- б) номер заявки (замовлення) на перевезення вантажів;
- в) місце призначення — зазначається пункт (при міжміських перевезеннях);
- г) маса вантажної одиниці — позначається цифрами маса брутто і нетто в кілограмах.

Дані, наведені в супровідних документах, мають повністю відповідати маркуванню.

При поданні вантажів, які вимагають особливого поводження з ними під час вантажних операцій та зберігання, відправник зобов'язаний нанести на всіх вантажних місцях додатково спеціальне маркування написом "Верх", "Скло", "Обережно", "Не кантувати", "Боїться холоду", "Не класти плазом" тощо. Спеціальне маркування може бути вказане також особливими знаками.

Відповідальність за відсутність спеціального маркування та її наслідки покладається на Замовника.

Маркування має бути проведене одним із таких способів:

- а) безпосередньо нанесенням знаків на вантажному місці;
- б) за допомогою ярликів.

Маркування провадиться умовними позначками (знаками), що передані написом, літерами, цифрами чи малюнками (символами), із застосуванням контрастної фарби. Колір фарби повинен різнитись від кольору тари чи вантажу. Маркування місць вантажу має бути чітким, ясным та надійним.

Маркування виконується світлостійкою та незмивною водою фарбою, яка добре тримається на будь-якій поверхні (не стирається і не відшаровується).

Ярлики з паперу та картону прикріплюють до тари клеями (декстриновим, казеїновим, силікатним тощо), із тканини — пришивають, із фанери, металу, пластмаси — прикріплюють болтами, шурупами, цвяхами.

При розвезенні таких вантажів, як металеві прутки, труби, громіздкий чи з довгими рукоятками інструмент тощо на адресу декількох вантажоодержувачів, допускається маркування фарбуванням кінців стійкою фарбою, по якій можна легко виявити належність їх до однієї партії.

Маркування наноситься:

- а) на ящиках — на одному з боків;
- б) на мішках і тюках — на одному широкому боці.

Спеціальне маркування наноситься на двох суміжних сторонах.

Якщо немає можливості нанести маркування повністю на боках чи торцях, на малогабаритних ящиках висотою 200 мм і менше допускається маркування на суміжних стінках тари (в тому числі на кришці).

Маркування мокросолених шкір та шкур наносять на внутрішній бік однієї з двох зв'язаних дощочок (бирок).

Листове залізо у зв'язках (без тари) маркують на дерев'яних чи металевих бирках, прикріплених до зв'язки дротом.

Ярлики та дерев'яні бирки мають бути таких розмірів: довжиною 12 - 15 см, шириною 8 - 10 см, а металеві штамповані бирки — не менше 60 кв. см.

Застосування картонних бирок не допускається.

При перевезенні вантажів навалом, насипом і наливом маркування не проводиться.

Вантаження і розвантаження вантажів

Типи та кількість рухомого складу, потрібного для виконання перевезень вантажів, визначаються Перевізником залежно від обсягу і характеру перевезень.

Перевізник зобов'язаний забезпечувати своєчасну подачу справного рухомого складу, придатного для перевезення вантажів відповідно до заявки (разового договору) та такого, що відповідає санітарним нормам.

Перед завантаженням автомобілів, причепів, напівпричепів з кузовом типу "фургон", автоцистерн і контейнерів Замовник повинен перевірити придатність рухомого складу та контейнерів для перевезення вантажу у комерційному відношенні.

У пунктах вантаження і розвантаження можуть застосовуватись такі види розстановки автомобілів при вантажно-розвантажувальних роботах:

а) бокова розстановка, коли вантаження або розвантаження виконується через бокові борти автомобілів;

б) торцева розстановка, коли вантаження або розвантаження виконується через задній борт автомобілів;

в) косокутна розстановка, коли навантаження або розвантаження виконується через боковий та задній борти автомобіля одночасно.

Вантаження, закріплення, укриття, ув'язка вантажу, а також розвантаження автомобіля, зняття кріплень і покриттів виконуються Замовником.

Перевізник може за погодженням із Замовником взяти на себе вантаження і розвантаження вантажів.

Якщо вантаження виконується навалом — вантаж не повинен здійматися над рівнем бортів кузова. В разі потреби основні борти слід наростити додатковими бортами, проте загальна висота транспортного засобу з вантажем не повинна перевищувати 4 м від поверхні дороги.

Навантажені предмети слід розміщувати і закріпляти так, щоб запобігти їх падінню, волочінню, травмуванню ними супровідних осіб чи створенню перешкод для руху.

Штучні вантажі, що перевищують рівень бортів кузова, треба зв'язувати міцним справним такелажем (канатами, вірьовками); зв'язування вантажів металевими тросами та дротом забороняється.

Ящики, бочки та інші штучні вантажі слід вантажити таким чином, щоб при різкому гальмуванні, рушанні та на крутих поворотах виключалася можливість зсуву, навалки на борти, потертості вантажу і тари; для цього між окремими місцями вантажу не дозволяється залишати проміжків або між ними треба вставляти дерев'яні прокладки та розпірки відповідної довжини та міцності.

Крихкі та ламкі вантажі (скляні, керамічні та чавунні вироби, алюмінієвий та емальований посуд і т. ін.) перекладають соломною, деревною стружкою або іншими матеріалами, які захищають від пошкоджень і бою.

Вантаження в автомобіль вантажних місць, на яких є спеціальне маркування: "Обережно", "Не кидати", "Скло", "Верх", "Не кантувати" і т. п., слід виконувати особливо обережно. Такі вантажні місця розміщують в кузові автомобіля так, щоб при розвантаженні ці написи було видно.

При вантаженні в один автомобіль важких і легких за вагою вантажів важкі розміщують унизу, а легкі зверху.

Вантажі розміщують так, щоб вага вантажу рівномірно розподілялася між автомобілем і причепом.

Замовник зобов'язаний забезпечити контроль за дотриманням законодавства про охорону праці та норм по техніці безпеки при виконанні вантажно-розвантажувальних робіт і несе повну відповідальність за всі наслідки невиконання ним цих законодавчих актів.

При виконанні вантажно-розвантажувальних робіт Перевізником обов'язки по забезпеченню контролю за дотриманням законодавства про охорону праці та норм по техніці безпеки при виконанні вантажно-розвантажувальних робіт, а також відповідальність за наслідки невиконання встановлених вимог несе Перевізник.

Пломбування вантажів

Пломбування вантажів проводиться Замовником з його ініціативи або на вимогу Перевізника.

Пломбуватися можуть завантажені спеціалізовані автомобілі та причепи (фургони, цистерни, рефрижератори), а також контейнери та окремі вантажні місця.

Про опломбування вантажу в товарно-транспортній накладній робиться відмітка із зазначенням змісту відтиску пломби.

Для забезпечення цілості вантажу, який доставляється за декількома адресами, в кузові типу "фургон" Перевізник може встановлювати перегородки, що розділяють кузов на секції, які пломбують окремо.

На пломбах повинні бути контрольні знаки Замовника.

Пломби слід навішувати таким чином, щоб виключалася можливість доступу до вантажу без їх знімання або порушення цілості.

Пломби навішуються:

- а) у фургонів — на всіх дверях по одній пломбі;
- б) у контейнерів — на дверях по одній пломбі;
- в) у цистерн — на кришці люка та зливного отвору по одній пломбі, за винятком, коли правилами перевезень окремих видів наливних вантажів передбачений особливий порядок пломбування;
- г) у вантажного місця — від однієї до чотирьох пломб в місцях, де стикуються обкантовувальні полоси або інші пакувальні матеріали.

Пломбування вантажу, вкритого брезентом, можна виконувати тільки у випадках, коли з'єднання його з кузовом забезпечує неможливість доступу до вантажів без пошкодження брезенту. Пломби навішуються на кінцях з'єднувального матеріалу в місцях стикування останнього з кузовом рухомого складу.

Водій, який виконує обов'язки експедитора, приймаючи вантаж в опломбованому автомобілі, напівпричепі, їх частинах або в контейнері, зобов'язаний переконатися в правильності навішування пломби, відсутності пошкоджень на ній та вільного пересування її вздовж пломбувального дроту, а також чіткості контрольних і літерних знаків на пломбі.

Якщо виникають сумніви, пов'язані з неправильністю пломбування, невиразністю відтисків знаків на пломбі або навіть незначним пересуванням пломби на пломбувальному дроті, вантаж для перевезення не приймається.

Приймання вантажів для перевезення

Перевізники приймають вантажі для перевезення на підставі укладених Договорів із Замовниками згідно з заявками або за разовий договір.

Вантаж, який був поданий Замовником у стані, що не відповідає правилам перевезень, і не був приведений у відповідний стан у строк, що забезпечує своєчасне

відправлення, вважається неподаним, а перевезення таким, що не здійснилося з вини Замовника.

Вантажі, які підлягають спеціальній охороні та супроводу за переліками, що затверджуються в установленому Законом України "Про транспорт" порядку, а також вантажі, що швидко псуються, приймаються для перевезення і супроводжуються представником Замовника.

При супроводженні вантажу представником Замовника на нього покладаються такі обов'язки: приймання вантажу від відправника, охорона, нагляд за кріпленням та укриттям вантажу й запобігання його псуванню і пошкодженню, а також здача вантажу в пункті призначення одержувачу. Експедитори в дорозі повинні суворо виконувати протипожежні правила, правила по охороні праці і техніці безпеки.

За домовленістю сторін водій може виконувати обов'язки супровідника вантажів (експедитора).

Замовник несе перед Перевізником відповідальність за пошкодження або знищення рухомого складу і пристроїв до нього з вини Замовника під час приймання вантажів для перевезення.

Вантажі, які мають марковану масу нетто або брутто, переважуванню не підлягають. Водій, який виконує обов'язки експедитора, при відсутності слідів пошкодження тари або упаковки приймає такий вантаж у Замовника відповідно до маси, зазначеної на маркуванні.

Замовник відповідає за всі наслідки неправильного пакування вантажів (бій, поломка, деформація, теча тощо), а також застосування тари й упаковки, що не відповідають властивостям вантажу, його масі або встановленим стандартам і технічним умовам.

Транспортування вантажів

Для перевезення специфічних (побутових, харчових, швидкопсувних тощо) вантажів необхідно надавати спеціалізований та відповідно обладнаний рухомий склад згідно з вимогами санітарних правил і нормативів.

Забороняється використання рухомого складу, призначеного для перевезення харчових продуктів, для перевезення інших вантажів.

Рухомий склад, що перевозить харчові продукти, повинен мати санітарний паспорт автомобіля та спеціальне маркування ("хліб", "молоко", "риба" тощо).

Водій (експедитор), зайнятий перевезенням харчових продуктів, повинен мати санітарну книжку з результатами медичного огляду.

Для транспортування вантаж треба рівномірно розміщувати в кузові таким чином, щоб не була порушена стійкість автомобіля і не утруднювалося керування ним. Вантаж не повинен зміщуватися під час руху, випадати з кузова, волочитися і створювати небезпеку для пішоходів та інших учасників дорожнього руху.

При транспортуванні вантаж не повинен обмежувати оглядовість водія, закривати зовнішні світлові прилади, світлоповертачі, номерні і розпізнавальні знаки, створювати шум, здійснювати куряву та забруднювати проїзну частину.

Здача вантажів

Здача вантажів вантажоодержувачу у пункті призначення по масі і кількості місць провадиться у порядку і способом, за якими вантажі були прийняті від вантажовідправника (зважуванням на вагах, обмірюванням, підрахунком місць та ін.).

Вантажі, які прибули у непошкоджених кузовах автомобілів (причепях, окремих секціях автомобіля, контейнерах і цистернах) та з непошкодженими пломбами вантажовідправника, видаються вантажоодержувачу без перевірки маси, стану вантажів і кількості вантажних місць.

У пунктах призначення вантажоодержувач має право при прийманні вантажів перевірити їх масу, кількість місць і стан у випадках:

а) прибуття вантажів у пошкоджених кузовах автомобілів (причепях, окремих секціях автомобіля, контейнерах і цистернах) або з пошкодженими пломбами вантажовідправника;

б) прибуття швидкопсувних вантажів з порушенням терміну доставки або з порушенням встановленого цими Правилами температурного режиму при перевезенні.

При визначенні кількості вантажу за допомогою зважування Перевізник не несе матеріальної відповідальності у випадках розходження між масою вантажу, що зазначена у товарно-транспортних документах, і фактичною масою вантажу, якщо різниця маси не перевищує:

а) відповідних нормативів природних втрат маси вантажу, визначених відповідно до чинного законодавства;

б) технічних норм точності вагів.

В разі, якщо при виявленні недостачі, ушкодження або зіпсування вантажів, Перевізник і вантажовідправник або вантажоодержувач не дійшли згоди у визначенні їх причин і суми, на яку зменшилась вартість вантажу, на вимогу Перевізника, вантажовідправника чи вантажоодержувача проводиться експертиза в бюро товарних експертиз або іншими компетентними організаціями чи фізичними особами.

Експертиза проводиться у присутності представників Перевізника і Замовника. Результати експертизи оформляються актом. Акт експертизи підписується експертами й особами, які були присутні при проведенні експертизи.

Витрати по експертизі (винагорода експерту, вартість його проїзду в належних випадках від місця роботи або проживання до місця видачі вантажу і назад та ін.) оплачуються Перевізником або Замовником залежно від того, хто проявив ініціативу по виклику експерта. В подальшому витрати по проведенню експертизи відносяться на сторону, яка буде у встановленому порядку визнана винною в недостачі, ушкодженні або зіпсутті вантажу.

Після вивантаження вантажу автомобілі і контейнери мають бути очищені вантажоодержувачем від залишків вантажу, а після перевезення тварин, птиці, сирих тваринних продуктів і швидкопсувних вантажів вантажоодержувач повинен промити рухомий склад і в разі потреби – провести його дезінфекцію. Після вивантаження інших вантажів промивка та дезінфекція рухомого складу провадиться вантажоодержувачем відповідно до вимог державних санітарних правил.

Складання актів

У разі зіпсуття або пошкодження вантажу, а також у разі розбіжностей між Перевізником і вантажовідправником (вантажоодержувачем) обставини, які можуть служити підставою для матеріальної відповідальності, оформляються актом за встановленою формою.

Перевізник, вантажовідправник і вантажоодержувач засвідчують в акті такі обставини:

а) невідповідність між найменуванням, масою і кількістю місць вантажу в натурі і тими даними, які зазначені у товарно-транспортній накладній;

б) порушення або відсутність пломб на кузові автомобіля або контейнері;

в) простій автомобіля у пунктах вантаження і розвантаження понад встановлені норми часу;

г) інші обставини (пошкодження упаковки, вантажу), які можуть служити підставою для матеріальної відповідальності сторін.

Записи в акті засвідчуються підписами вантажовідправника (вантажоодержувача) і водія. Односторонні записи в акті як вантажовідправника (вантажоодержувача), так і водія вважаються недійсними.

Жодна із сторін не має права відмовитись від підписання акта. У разі незгоди зі змістом акта кожна із сторін має право викласти в ньому свою думку в рядку "Особливі відмітки" і засвідчити її підписом.

При відмові від складання акта або від внесення записів у товарно-транспортну накладну у випадках недостачі, псування або ушкодження вантажу акт складається за участю представника незацікавленої сторони.

Пред'явлення і розгляд претензій

Перед поданням вантажовідправником або вантажоодержувачем позову на Перевізника обов'язково треба пред'явити йому претензію.

При перевезеннях вантажів автомобільним транспортом право на пред'явлення Перевізнику претензій мають:

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

б) вантажоодержувач — у випадках недостачі, зіпсуття або ушкодження вантажу і за умови подання товарно-транспортної накладної із відповідними записами в ній або акта встановленої форми, якщо такий акт складався;

в) вантажоодержувач — у випадку прострочення доставки вантажу;

г) вантажовідправник — при незбереженні або простроченні доставки вантажу, якщо перевезення виконувалось у попутному напрямку.

Претензії, які виникають із перевезення вантажів, включаючи повну або часткову втрату вантажу, порушення строків чи інших умов доставки вантажу, пред'являються Перевізнику, з яким укладено Договір на перевезення.

Право на пред'явлення претензій вантажовідправником або вантажоодержувачем може бути передане юридичній або фізичній особі за довіреністю.

Претензії на відшкодування збитків за втрату, недостачу, псування або ушкодження вантажу пред'являються по кожному відправленню окремо.

Претензію, що пред'являється, викладають письмово із зазначенням всіх відомостей, потрібних для її розгляду і вирішення.

У претензії не можна об'єднувати вимоги, для розгляду яких потрібні товарно-транспортні накладні, з вимогами, для яких ці документи не потрібні.

У претензії слід зазначити:

- повне найменування і поштові реквізити заявника претензії та Перевізника, якому претензія пред'являється; дату пред'явлення і номер претензії;

- обставини, на підставі яких пред'явлено претензію, докази, що підтверджують ці обставини, посилання на відповідні правові норми;

- вимоги заявника;

- суму претензії по кожному окремому виду вимог (за повністю втрачений вантаж чи часткову його втрату або недостачу, зіпсуття, ушкодження, за прострочення доставки та ін.), коли вони підлягають грошовій оцінці, платіжні реквізити заявника претензії;

- перелік документів, що додаються до претензії, а також інших доказів.

Претензія підписується керівником чи заступником керівника підприємства та надсилається адресатові рекомендованим або цінним листом чи вручається під розписку.

До претензії додаються документи, які її обґрунтовують.

Товарно-транспортні накладні та акт, що засвідчують обставини, відповідно до яких настає матеріальна відповідальність, подаються в оригіналі або в належним чином засвідчених копіях.

До претензії на недостачу вантажу додається розрахунок суми претензії, який слід виконувати з урахуванням норми природних втрат маси вантажу при перевезенні, якщо вона встановлена для цього роду вантажу. Додавання розрахунку суми не обов'язкове, якщо цей розрахунок зроблений у самій претензії.

До претензії на недостачу вантажу, по якому розрахунки між вантажовідправником і вантажоодержувачем провадяться з урахуванням нормованої і фактичної вологості, додається також документ (якісне посвідчення, сертифікат тощо), який підтверджує вологість вантажу при його відправленні, і дані аналізу про вологість прибулого вантажу, якщо такий аналіз проводився.

До претензії на зіпсуття швидкопсувного вантажу, при видачі якого у пункті призначення проведено зниження ціни або понижено сортність, торгуюче підприємство зобов'язане подати довідку про ціну такого реалізованого вантажу або проведеної переоцінку, якщо вантаж ще не реалізовано, а також про зміну маркування вантажу на відповідний сорт. Довідка має бути засвідчена підписами керівника, головного (старшого) бухгалтера і печаткою підприємства.

До претензії на втрачений, відсутній, зіпсований вантаж, крім документів, які підтверджують право на пред'явлення претензії, додається документ, яким засвідчується кількість і вартість відправленого вантажу.

Документом, який підтверджує оплату вантажовідправником вартості вантажу, може служити документ банку або довідка, підписана керівником і головним (старшим) бухгалтером підприємства, яке заявило претензію, відносно того, по якому рахунку і в якій сумі, коли і кому була проведена оплата вартості вантажу. Ця довідка має бути засвідчена печаткою.

Днем пред'явлення претензії вважається день здачі її на пошту або безпосередньо Перевізнику під розписку про її одержання. Якщо термін на пред'явлення претензії закінчується у святковий або вихідний день, то днем закінчення його вважається перший наступний за ним робочий день.

Якщо до претензії не були прикладені документи, передбачені цими Правилами, то така претензія повертається Перевізником Замовнику не пізніше 10-денного терміну від дня одержання із зазначенням причин її повернення.

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.

Якщо сторони не дійдуть згоди, спори вирішуються згідно з чинним законодавством України.



4.4. ПОРЯДОК ДОПУЩЕННЯ АВТОПЕРЕВІЗНИКІВ УКРАЇНИ ДО ВИКОНАННЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ З ВИКОРИСТАННЯМ КНИЖКИ МІЖНАРОДНИХ ДОРОЖНІХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Положення про порядок допущення автоперевізників України до виконання міжнародних перевезень вантажів з використанням книжки міжнародних дорожніх перевезень (книжка МДП), розроблено відповідно до прийнятих змін та доповнень до Митної конвенції про міжнародні перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП), якими передбачено відповідні вимоги до автоперевізників України при допущенні їх до виконання міжнародних перевезень вантажів з використанням книжки МДП і затверджено наказом Державної митної служби України від 21 липня 1999 р. № 445.

Для надання українським юридичним особам усіх форм власності чи фізичним особам, які є суб'єктами підприємницької діяльності, дозволу на виконання міжнародних перевезень вантажів з використанням книжки МДП встановлюються такі вимоги:

Наявність ліцензії Міністерства транспорту України на право здійснення міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом.

Наявність свідоцтва про допущення дорожнього транспортного засобу до перевезень вантажів під митними печатками і пломбами, виданого митними органами України.

Визнання перевізником у письмовій формі декларації – зобов'язань перед Асоціацією міжнародних автомобільних перевізників України (АСМАП), у якій передбачається, що ця особа буде:

Сплачувати належні суми, зазначені в пунктах 1 і 2 статті 8 Конвенції МДП, якщо цього будуть вимагати компетентні органи відповідно до пункту 7 статті 8 Конвенції МДП.

Дозволяти представникам Державної митної служби України (далі – Держмитслужба) та АСМАП у межах, передбачених чинним законодавством України, перевіряти інформацію про дотримання вищезгаданих вимог.

Юридичні та фізичні особи (автоперевізники), які бажають отримати допуск до міжнародних автомобільних перевезень вантажів з використанням книжки МДП, подають АСМАП заяву, до якої додаються:

Копія ліцензії Міністерства транспорту України на право здійснення міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом.

Копія свідоцтва про допущення дорожнього транспортного засобу до перевезень вантажів під митними печатками і пломбами, виданого митними органами України.

Копія довідки податкових органів про реєстрацію перевізника як платника податків.

Копія облікової картки суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності, видана митницею, у зоні діяльності якої перевізник зареєстрований як суб'єкт зовнішньоекономічної діяльності.

АСМАП розглядає матеріали на перевізників, які бажають отримати допуск до автомобільних перевезень вантажів з використанням книжки МДП. У разі відповідності цих матеріалів встановленим вимогам документи, визначені у пункті 3 цього Положення, раз на два тижні надсилаються Держмитслужбі.

Держмитслужба протягом двох тижнів розглядає поданий АСМАП список автоперевізників, які бажають отримати допуск до автомобільних перевезень вантажів з використанням книжки МДП, і в разі відсутності зауважень до документів дає згоду на допущення перевізників до таких перевезень.

П р и о т р и м а н н і від Держмитслужби згоди на допущення автоперевізника до перевезень вантажів з використанням книжки МДП АсМАП протягом тижня заповнює бланк допуску автоперевізника до таких перевезень за формою, установленю Конвенцією МДП, та подає Держмитслужбі для затвердження.

Д е р ж м и т с л у ж б а протягом тижня, починаючи з дати видачі автоперевізнику допуску на здійснення перевезень вантажів з використанням книжки МДП, направляє докладні відомості про кожного перевізника Виконавчому комітету МДП.

АсМАП до 13 грудня кожного року передає Держмитслужбі оновлений список усіх автоперевізників, які отримали допуск до перевезень вантажів з використанням книжки МДП, а також автоперевізників, яких позбавили такого допуску, а копію цього списку – Виконавчому комітету МДП.

Це Положення не позбавляє митні органи України права застосовувати до автоперевізників санкції, передбачені статтею 38 Конвенції МДП.



4.5. ОФОРМЛЕННЯ І ВИДАЧА ДОЗВОЛІВ НА ПОЇЗDKУ ПО ТЕРИТОРІЯХ ІНОЗЕМНИХ ДЕРЖАВ

Порядок оформлення і видачі дозволів на поїздку територіями іноземних держав при виконанні перевезень вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, їх обміну та обліку (Порядок) розроблено відповідно до положень міжурядових Угод про міжнародне автомобільне сполучення, що укладені урядом України з урядами іноземних держав (Угоди).

Цим документом визначається порядок оформлення і видачі дозволів на поїздку територіями іноземних держав при виконанні перевезень вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні українськими перевізниками, обмін бланків дозволів України на іноземні, облік іноземних дозволів.

Перевезення вантажів автомобільним транспортом територіями іноземних держав або транзитом через їх території виконуються українськими перевізниками відповідно до положень міжурядових Угод на основі належним чином оформлених дозволів, якщо інший порядок не передбачений положеннями Угод.

Кількість (контингент) дозволів на наступний рік визначається на засіданнях Змішаних Комісій, створених компетентними органами країн – Договірних Сторін двосторонніх міжурядових Угод. Щорічний контингент дозволів доводиться до Служби міжнародних автомобільних перевезень Українського державного підприємства з обслуговування іноземних та вітчизняних автотранспортних засобів (СМАП УДП “Укрінтеравтосервіс”).

Обмін українських бланків дозволів на іноземні за дорученням Міністерства транспорту України здійснює Державний департамент автомобільного транспорту.

Додаткову потребу в іноземних дозволах (додатково до встановленої квоти) для українських перевізників визначає Державний департамент автомобільного транспорту, виходячи з даних, що надаються СМАП УДП “Укрінтеравтосервіс” щоквартально.

Замовлення на виготовлення українських бланків дозволів здійснює СМАП УДП “Укрінтеравтосервіс”.

Щорічно Міністерство транспорту України та Державний департамент автомобільного транспорту, за участю Асоціації міжнародних автомобільних

перевізників України (АСМАП України), встановлюють обмеження по забезпеченню дозволами на поїздку територіями іноземних держав деяких категорій українських перевізників і автотранспортних засобів при виконанні перевезень вантажів автомобільним транспортом в міжнародному сполученні.

Розподіл іноземних бланків дозволів, а також їх передачу для оформлення та видачі вітчизняним перевізникам (крім 15% резерву Міністерства транспорту України та Державного департаменту автомобільного транспорту) здійснює СМАП УДП “Укрінтеравтосервіс” через свої структурні підрозділи – відділення служби міжнародних автомобільних перевезень (далі відділення СМАП). Контроль за використанням отриманих дозволів, а також їх отриманням після використання від українських перевізників здійснює СМАП УДП “Укрінтеравтосервіс” через свої структурні підрозділи – відділення СМАП, що працюють в пунктах пропуску через державний кордон України. Контроль за оформленням та видачею іноземних дозволів та дотриманням квартального квотування за дорученням Міністерства транспорту здійснює Державний департамент автомобільного транспорту.

СМАП УДП “Укрінтеравтосервіс” відповідає за дотримання квотування квартальної квоти іноземних дозволів в пунктах видачі дозволів (ПВД) та рівномірного розподілу їх протягом кварталу і щомісячно надає Мінтрансу та Державному департаменту автомобільного транспорту інформаційний звіт із зазначенням номерів оформлених дозволів.

Розподіл 15% бланків іноземних дозволів з резерву Міністерства транспорту України та Державного департаменту автомобільного транспорту через “Укрінтеравтосервіс” здійснюється на основі письмового доручення Міністерства транспорту України або за його дорученням письмовим дорученням Державного департаменту автомобільного транспорту. 15% резерву іноземних дозволів знаходиться на зберіганні в Державному департаменті автомобільного транспорту і використовується:

- для забезпечення українських перевізників дозволами при критичній ситуації в пунктах пропуску через державний кордон України, а саме – при тимчасовій відсутності іноземних дозволів в пунктах пропуску;
- для забезпечення перевізників, що здійснюють ввезення придбаних автомобілів на територію України;
- для забезпечення (в окремих випадках) українських перевізників, які виконують перевезення без заїзду на територію України;
- для забезпечення українських перевізників, які здійснюють за свій рахунок перевезення гуманітарної допомоги, якщо положеннями міжурядової Угоди про міжнародне автомобільне сполучення не передбачено звільнення від отримання дозволу;
- для забезпечення українських перевізників, що їдуть автомобілями-тягачами за придбаними напівпричепами або за автомобілями, що вийшли з ладу.



4.6. Основні положення з ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ

Основні нормативно-правові документи, що забезпечують перевезення небезпечних вантажів в Україні: Закон України «Про Приєднання України до Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ)», Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів», Закон

України «Про транспорт», Постанова Кабінету Міністрів України «Про заходи щодо запобігання надзвичайним ситуаціям під час перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом». «Правила дорожнього перевезення небезпечних вантажів».

Пряме відношення до небезпечних матеріалів та їх перевезень мають Закони України: «Про відходи», «Про пестициди і агрохімікати», «Про поведження з радіоактивними відходами», «Про охорону навколишнього природного середовища», «Основи законодавства України про охорону здоров'я», «Про використання ядерної енергії та радіаційну безпеку», «Про охорону праці», «Про забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення», «Про транзит вантажів», «Про аварійно-рятувальні служби», «Про Цивільну оборону України», «Про страхування».

Головним документом, який регулює питання перевезень небезпечних вантажів різними видами транспорту, в тому числі й автомобільним, є Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06.04.2000 р. Закон складається із п'яти розділів (26 статей), де розглянути питання щодо прав та зобов'язань суб'єктів перевезення небезпечних вантажів, державного управління і державного регулювання безпеки перевезення. На органи Державтоінспекції МВС України Законом покладаються завдання розробити і узгодити з центральним органом виконавчої влади нормативно-правові акти з питань дорожнього перевезення небезпечних вантажів. Законом передбачається, що спеціально уповноваженими органами у сфері перевезення небезпечних вантажів повинен бути центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту. Законом розглянутий комплекс питань про умови перевезення, вимог до транспортних засобів, які перевозять небезпечні вантажі, документального оформлення перевезень, страхування, фізичного захисту і супроводження небезпечного вантажу, ліквідації наслідків аварії у процесі перевезення та інше. Вимагається приведення усієї законодавчої бази, що регламентує перевезення небезпечних вантажів, у відповідність із вимогами Закону.

Законом України «Про транспорт» від 10.11.94 покладається обов'язок на вантажовідправника або вантажоодержувача забезпечити охорону та супровід небезпечних вантажів за переліком, затвердженим Кабінетом Міністрів України, а також ставиться вимога перед відправниками і одержувачами небезпечних вантажів про гарантію безпеки організації перевезення таких вантажів.

Законом України «Про охорону прані» від 14.10.92 значна кількість питань присвячена створенню для працівника безпечних і нешкідливих умов праці.

Постанова Кабінету Міністрів України від 29.01.99 «Про заходи щодо запобігання надзвичайним ситуаціям під час перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом» Уряд визнав за необхідно приділити серйозну увагу підготовці водіїв автомобілів до перевезення небезпечних вантажів та отримання ними в органах Державтоінспекції відповідних свідоцтв на право виконання такого перевезення.

ГОСТ 19433-88 «Грузы опасные. Классификация и маркировка» і ГОСТ 27352-87 «Автотранспортные средства для заправки и транспортировки нефтепродуктов». З прийняттям Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» усе те, що не відповідає цьому Закону, застосовуватись не може. Це сказано у Постанові Верховної Ради України від 13.09.91 щодо дії на території України законодавчих актів колишнього СРСР, при умові, що вони не суперечать Конституції України і законам України.

Правилами дорожнього руху України, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України 31.12.93 з наступними змінами та доповненнями, на водія покладені обов'язки контролювати перед початком руху розміщення і кріплення вантажу, очищення тари після перевезення небезпечного вантажу. Ці обов'язки мають особливе значення, коли мова йде про перевезення небезпечного вантажу.

Треба звертати увагу на інформаційні таблиці у разі перевезення небезпечних вантажів і на заборонні знаки.



4.7. ЛІЦЕНЗІЙНІ УМОВИ ПРОВАДЖЕННЯ І ЛІЦЕНЗУВАННЯ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ З НАДАННЯ ПОСЛУГ З ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ І ВАНТАЖІВ

Загальні положення

Л і ц е н з і й н і умови провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом затверджено наказом Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва, Міністерства транспорту України від 16.01.2001 № 6/18. Вони визначають кваліфікаційні, технічні, організаційні та інші вимоги до провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом і є обов'язковими для виконання суб'єктами господарювання, незалежно від організаційно-правових форм та форм власності, які надають послуги з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом і отримали ліцензію на цей вид господарської діяльності.

Н е п і д л я г а є ліцензуванню діяльність з надання послуг з перевезення:

- пасажирів і вантажів, що пов'язані з ліквідацією стихійного лиха, аварій та інших обставин непоборної сили і здійснюються за спеціальними постановами Кабінету Міністрів України;

- пасажирів і вантажів автотранспортними засобами, що належать підприємствам та організаціям органів державної влади (наприклад МВС України, Служби безпеки України, Міноборони України, МНС України, органів прокуратури, судів, митних органів, податкової адміністрації), за винятком перевезень, які здійснюються цими організаціями на комерційних умовах;

- які здійснюються автомобілями, оснащеними спеціальним технологічним обладнанням і не призначеними для перевезення вантажів і пасажирів (автовишки, автокрани, автомайстерні, автомобілі з устаткуванням для буріння, пожежні автомобілі, пересувні лабораторії, учбові, кабелеукладачі, аварійно-технічні з водопостачання та каналізації, газового господарства, швидкої допомоги, автонавантажувачі, піскорозкидачі та інші, що забезпечують життєдіяльність міст та населених пунктів);

- пасажирів службовими автомобілями за виключенням перевезень, які виконуються на комерційній основі;

- вантажів автомобільним транспортом у межах одного виробничого об'єкта (технологічні перевезення);

- вантажів легковими автомобілями, іншими автотранспортними засобами вантажопідйомністю до 500 кг, а також на причепах до цих автотранспортних засобів.

Л і ц е н з у в а н н я господарської діяльності, пов'язаної з наданням послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, здійснює Державний департамент автомобільного транспорту (Укравтотранс).

В і д п о в і д н о до спроможності суб'єкта господарювання забезпечити виконання Ліцензійних умов, ліцензії видаються на право надання наступних видів послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом:

- ◆ надання послуг з внутрішніх перевезень пасажирів автомобільним транспортом;

- ◆ надання послуг з внутрішніх перевезень вантажів автомобільним транспортом;
- ◆ надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів автомобільним транспортом;
- ◆ надання послуг з міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом.

Л і ц е н з і я на провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом є документом, що дає право суб'єкту господарювання на здійснення конкретного виду послуг або всіх видів послуг, визначених у цих Ліцензійних умовах.

Л і ц е н з і я, видана суб'єкту господарської діяльності на право надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, надає право на здійснення внутрішніх перевезень.

На кожний транспортний засіб відповідно до оформленої ліцензії органом ліцензування видається ліцензійна картка, яка засвідчує відповідність транспортного засобу ліцензійним вимогам, встановленим для транспортного засобу на провадження господарської діяльності, зазначеній у ліцензії. Ліцензійна картка, видана на транспортний засіб відповідно до ліцензії на право провадження господарської діяльності, пов'язаної з наданням послуг з міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, підтверджує право використання даного транспортного засобу для надання відповідних послуг, пов'язаними з внутрішніми перевезеннями пасажирів та вантажів.

Ліцензування господарської діяльності по наданню послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом здійснюється, згідно наказу Мінтрансу України від 15 січня 2001 р. № 16, Укравтотрансом. Цим наказом делегувани повноваження видачі ліцензій (в межах території України) суб'єктам господарювання областей та міста Києва, відповідно — територіальним органам Мінтрансу та Українському бюро по ліцензуванню автомобільних перевезень, підпорядкованим Укравтотрансу.



4.8. ПРОЇЗД ВЕЛИКОГАБАРИТНИХ ТА ВЕЛИКОВАГОВИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ АВТОМОБІЛЬНИМИ ДОРОГАМИ, ВУЛИЦЯМИ ТА ЗАЛІЗНИЧНИМИ ПЕРЕЇЗДАМИ

Ці Правила, затверджені постановою Кабінету Міністрів від 18.01.2001 № 30, встановлюють єдині вимоги до проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів з вантажем або без нього автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами.

Якщо міжнародним договором України встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені цими Правилами, застосовуються правила міжнародного договору.

Т р а н с п о р т н и й засіб чи автопоїзд з вантажем або без вантажу вважається великогабаритним, якщо його габарити перевищують хоча б один з параметрів, зазначених у пункті 22.5 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 31 грудня 1993 р. № 1094, а максимальна маса або осьова маса перевищує хоча б один з параметрів, зазначених у пункті 22.5 цих Правил.

О с н о в н и м документом, який дає право на рух великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами та визначає умови і режим їх проїзду, є дозвіл, що

видається перевізнику Державтоінспекцією за наявності погодження з дорожніми, комунальними, залізничними та іншими підприємствами і організаціями.

Рух транспортних засобів та їх составів загальною масою до 40 тонн включно, якщо вони не є великогабаритними, і контейнеровозів загальною масою до 44 тонн включно та заввишки від поверхні дороги до 4,35 метра включно (на встановлених Мінтрансом і управлінням Державтоінспекції МВС маршрутах, які погоджено з організаціями, зазначеними в цих Правилах), здійснюється без дозволу.

Дозвіл видається:

- управлінням Державтоінспекції МВС — у разі виїзду за межі України або вїзду на територію України;
- управлінням Державтоінспекції МВС або управліннями Державтоінспекції головних управлінь (управлінь) МВС в Автономній Республіці Крим, областях, мм. Києві та Севастополі — якщо маршрут пролягає в межах Автономної Республіки Крим, області, між областями або між Автономною Республікою Крим, м. Києвом і Севастополем та іншими адміністративно-територіальними одиницями;
- міськими або районними підрозділами Державтоінспекції — якщо маршрут проходить у межах міста, району.

Дозвіл видається на одноразовий проїзд великогабаритного та великовагового транспортного засобу. У разі здійснення постійних проїздів по одному маршруту тим самим транспортним засобом дозвіл може видаватися на кілька проїздів, але не більше ніж на три місяці.

Якщо маршрут проходить вулицями населених пунктів, перевізник погоджує його з власниками автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів або уповноваженими ними організаціями, які відповідають за експлуатаційне утримання цих доріг, вулиць та залізничних переїздів.

У разі коли висота великогабаритного транспортного засобу з вантажем або без нього від поверхні дороги становить більш як 4,5 метра, маршрут додатково погоджується із службами міського електротранспорту, електромережі, електрифікації, електрозв'язку, мостового господарства.

Якщо габарити великогабаритного транспортного засобу перевищують за шириною 5 метрів, за довжиною 26 метрів, за висотою 4,5 метра, а загальна маса великовагового транспортного засобу перевищує 52 тонни, маршрут, який проходить через залізничні переїзди, додатково погоджується "з дистанцією колії залізниці (державна власність) або власниками переїздів (інші форми власності) чи уповноваженими ними організаціями. Для забезпечення пропуску таких транспортних засобів через залізничні переїзди перевізники повинні подати заявку начальникові дистанції колії або власникам переїздів чи уповноваженим ними організаціям не пізніше ніж за 24 години до моменту перетину залізничної колії.

Якщо загальна маса великовагового транспортного засобу перевищує 60 тонн, власник автомобільних доріг чи вулиць або уповноважена ним організація, яка відповідає за їх експлуатаційне утримання, приймає рішення про проведення (за рахунок замовника) спеціального обстеження або/і випробування будівель, споруд і мереж на маршруті та у разі потреби про укріплення штучних споруд спеціалізованими організаціями, які мають відповідну ліцензію на його проведення.

Водії великогабаритних та великовагових транспортних засобів зобов'язані:

- ◆ дотримуватися зазначеного у дозволі маршруту;
- ◆ вживати необхідних заходів для безперешкодного та безпечного проїзду зустрічних транспортних засобів;
- ◆ періодично зупинятися у зручних місцях з метою надання можливості для обгону транспортними засобами, що рухаються позаду;

- ◆ не створювати перешкод для руху інших транспортних засобів.

В о д і я м в е л и к о г а б а р и т н и х та великовагових транспортних засобів забороняється:

- здійснювати обгін транспортних засобів, що рухаються з швидкістю 30 км/год, і більше;
- буксирувати інші транспортні засоби;
- рухатися в умовах туману, ожеледиці, снігопаду та в інших умовах недостатньої видимості;
- рухатися узбіччям дороги;
- зупинятися поза спеціально визначеними стоянками за межами земляного полотна дороги.

Т е х н і ч н и й стан великогабаритних та великовагових транспортних засобів та їх обладнання повинні відповідати Правилам дорожнього руху, інструкціям заводів-виробників та цим Правилам.

Автомобілі-тягачі повинні бути обладнані пристроями, які у разі виходу з ладу з'єднувальних з причепом гальмових магістралей забезпечували б зупинку автопоїзда аварійною гальмовою системою. При цьому робоча гальмова система автомобіля-тягача повинна бути справною.

В е л и к о г а б а р и т н і та великовагові транспортні засоби повинні бути укомплектовані таким обладнанням:

- ◆ не менш як двома противідкотними упорами для додаткової фіксації коліс автомобіля-тягача та кожного з причепів у разі вимушеної зупинки;
- ◆ знаком "Об'їзд перешкоди з лівого боку" та знаком "Об'їзд перешкоди з правого боку" діаметром по 600 міліметрів кожний, виготовленими із світловідбивного матеріалу відповідно до вимог стандартів;
- ◆ вісьмома конусами з горизонтальними світловідбивними смугами білого та червоного кольору, розташованими почергово (висота конусів — 600 міліметрів, ширина білих та червоних смуг — 150 міліметрів);
- ◆ жорстким буксиром;
- ◆ миготливим ліхтарем червоного кольору або знаком аварійної зупинки;
- ◆ комплектом ланцюгів протиковзання (в період з 1 жовтня до 1 квітня);
- ◆ жилетом оранжевого кольору із світловідбивними елементами;
- ◆ не менш як одним проблісковим маячком оранжевого кольору з автономним живленням, використання якого узгоджується з підрозділом Державтоінспекції.

П р о б л и с к о в и й маячок оранжевого кольору встановлюється на транспортному засобі чи на вантажі згідно із вимогами стандартів. Кріплення маячка повинне бути надійним (з урахуванням усіх режимів руху і гальмування) і забезпечувати вільне його бачення усіма учасниками руху.

Дозвіл, що видається перевізнику Державтоінспекцією, одночасно є дозволом на встановлення та використання пробліскового маячка оранжевого кольору на великогабаритних та великовагових транспортних засобах та на автомобілі прикриття із зазначенням його марки та державного реєстраційного номера на термін дії дозволу.

К а б і н а великогабаритного транспортного засобу повинна бути обладнана не менш як двома дзеркалами заднього виду, розташованими з лівого і правого боку кабіни, на зворотному боці яких нанесені почергово під кутом 45 градусів світловідбивні смуги білого та червоного кольору. Дзеркала мають забезпечувати достатній огляд у горизонтальній і вертикальній площині з урахуванням габаритів вантажу, що перевозиться, під час руху як на прямій, так і на кривій ділянці автомобільної дороги. Дзеркала заднього виду кріпляться з допомогою пристроїв,

які б забезпечували їх відхилення вперед чи назад під зусиллям 20-25 кгс, спрямованим паралельно поздовжній осі транспортного засобу.

На великогабаритному та великоваговому транспортному засобі встановлюється розпізнавальний знак обмеження швидкості руху, яка визначається підрозділом Державтоінспекції або технічною характеристикою цього транспортного засобу.

Вантаж, який виступає за габарити транспортного засобу попереду чи позаду більш як на 1 метр або з боків більш як на 0.4 метра від його переднього чи заднього габаритного ліхтаря, позначається сигнальними щитками "Негабаритний вантаж" розміром 400 x 400 міліметрів з нанесеними на них по діагоналі почергово світловідбивними смугами завширшки 50 міліметрів білого і червоного кольору, які встановлюються попереду та позаду вантажу, а також ліхтарями: попереду — білого і позаду — червоного кольору (не менше ніж по два), з боків — оранжевого кольору (не менше ніж по чотири з кожного боку), які розміщуються на крайніх зовнішніх частинах негабаритного вантажу.

На великогабаритному транспортному засобі, довжина якого з вантажем або без нього перевищує 22 метри, позаду встановлюється розпізнавальний знак "Довгомірний транспортний засіб". В умовах недостатньої видимості такий транспортний засіб додатково обладнується ліхтарями: попереду — білого і позаду — червоного кольору (не менше ніж по два), з боків — оранжевого кольору (не менше ніж по три з кожного боку).

Кріплення і розміщення негабаритного вантажу на транспортному засобі повинне бути надійним та відповідати таким вимогам:

- забезпечувати стійкість вантажу на транспортному засобі та його збереження;
- не порушувати стійкості транспортного засобу і не утруднювати керування ним;
- не обмежувати водієві оглядовість.

Необхідність супроводу великогабаритного та великовагового транспортного засобу патрульним автомобілем Державтоінспекції чи автомобілем прикриття визначається підрозділом Державтоінспекції під час видачі дозволу.



4.9. ОФОРМЛЕННЯ І ВИДАЧА ДОЗВОЛІВ НА ПОЇЗDKУ ПО ТЕРИТОРІЯХ ІНОЗЕМНИХ ДЕРЖАВ

Порядок оформлення і видачі дозволів на поїздку територіями іноземних держав при виконанні перевезень вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, їх обміну та обліку (Порядок) розроблено відповідно до положень міжурядових Угод про міжнародне автомобільне сполучення, що укладені урядом України з урядами іноземних держав (Угоди).

Цим документом визначається порядок оформлення і видачі дозволів на поїздку територіями іноземних держав при виконанні перевезень вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні українськими перевізниками, обмін бланків дозволів України на іноземні, облік іноземних дозволів.

Перевезення вантажів автомобільним транспортом територіями іноземних держав або транзитом через їх території виконуються українськими перевізниками відповідно до положень міжурядових Угод на основі належним чином оформлених дозволів, якщо інший порядок не передбачений положеннями Угод.

Кількість (контингент) дозволів на наступний рік визначається на засіданнях Змішаних Комісій, створених компетентними органами країн – Договірних Сторін двосторонніх міжурядових Угод. Щорічний контингент дозволів доводиться до Служби міжнародних автомобільних перевезень Українського державного підприємства з обслуговування іноземних та вітчизняних автотранспортних засобів (СМАП УДП “Укрінтеравтосервіс”).

Обмін українських бланків дозволів на іноземні за дорученням Міністерства транспорту України здійснює Державний департамент автомобільного транспорту.

Додаткову потребу в іноземних дозволах (додатково до встановленої квоти) для українських перевізників визначає Державний департамент автомобільного транспорту, виходячи з даних, що надаються СМАП УДП “Укрінтеравтосервіс” щоквартально.

Замовлення на виготовлення українських бланків дозволів здійснює СМАП УДП “Укрінтеравтосервіс”.

Щорічно Міністерство транспорту України та Державний департамент автомобільного транспорту, за участю Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України (АсМАП України), встановлюють обмеження по забезпеченню дозволами на поїздку територіями іноземних держав деяких категорій українських перевізників і автотранспортних засобів при виконанні перевезень вантажів автомобільним транспортом в міжнародному сполученні.

Розподіл іноземних бланків дозволів, а також їх передачу для оформлення та видачі вітчизняним перевізникам (крім 15% резерву Міністерства транспорту України та Державного департаменту автомобільного транспорту) здійснює СМАП УДП “Укрінтеравтосервіс” через свої структурні підрозділи – відділення служби міжнародних автомобільних перевезень (далі відділення СМАП). Контроль за використанням отриманих дозволів, а також їх отримання після використання від українських перевізників здійснює СМАП УДП “Укрінтеравтосервіс” через свої структурні підрозділи – відділення СМАП, що працюють в пунктах пропуску через державний кордон України. Контроль за оформленням та видачею іноземних дозволів та дотриманням квартального квотування за дорученням Міністерства транспорту здійснює Державний департамент автомобільного транспорту.

СМАП УДП “Укрінтеравтосервіс” відповідає за дотримання квотування квартальної квоти іноземних дозволів в пунктах видачі дозволів (ПВД) та рівномірного розподілу їх протягом кварталу і щомісячно надає Мінтрансу та Державному департаменту автомобільного транспорту інформаційний звіт із зазначенням номерів оформлених дозволів.

Розподіл 15% бланків іноземних дозволів з резерву Міністерства транспорту України та Державного департаменту автомобільного транспорту через “Укрінтеравтосервіс” здійснюється на основі письмового доручення Міністерства транспорту України або за його дорученням письмовим дорученням Державного департаменту автомобільного транспорту. 15% резерву іноземних дозволів знаходиться на зберіганні в Державному департаменті автомобільного транспорту і використовується:

- для забезпечення українських перевізників дозволами при критичній ситуації в пунктах пропуску через державний кордон України, а саме – при тимчасовій відсутності іноземних дозволів в пунктах пропуску;
- для забезпечення перевізників, що здійснюють ввезення придбаних автомобілів на територію України;
- для забезпечення (в окремих випадках) українських перевізників, які виконують перевезення без заїзду на територію України;

- для забезпечення українських перевізників, які здійснюють за свій рахунок перевезення гуманітарної допомоги, якщо положеннями міжурядової Угоди про міжнародне автомобільне сполучення не передбачено звільнення від отримання дозволу;

- для забезпечення українських перевізників, що їдуть автомобілями-тягачами за придбаними напівпричепами або за автомобілями, що вийшли з ладу.



4.10. Квитки на проїзд пасажирів і перевезення багажу автомобільним транспортом та їх облік

Типові форми квитків на проїзд пасажирів і перевезення багажу автомобільним транспортом та тарифні зони перевезення пасажирів автомобільним транспортом на приміських маршрутах затверджено наказом Міністерства транспорту України від 31.05.2000 № 278.

Цим наказом встановлено чотири вида квитків:

- міжміських I-IV типів — для проїзду в автобусах з м'якими сидіннями; для проїзду в автобусах загального типу з вищезазначених форм квитків вилучаються слова "Сидіння м'які"; розмір квитків — 80 x 200 мм; колір квитків: тип I — блакитний, тип II — рожевий, тип III — жовтий, тип IV — салатний;

- приміських 1-5 типів; розмір квитків: типи ПА-1, ПА-2 — 25 x 55 мм, типи КТ-1, КТ-2, КТ-3 — 160 x 80 мм;

- міських 1-3 типів; розмір квитків: тип МА-1 — 30 x 50 мм, тип МА-2 — 25 x 30 мм, тип МА-3 — 85 x 50 мм;

- приміських та міських — тип КТ-4; розмір квитка — 120 x 80 мм.

Наказом установлені Тарифні зони перевезення пасажирів автомобільним транспортом на приміських маршрутах: 1-10 зони відповідно 5-50 км. Вартість квитка встановлюється шляхом множення покілометрового тарифу на відстань від початку маршруту до середини зони.

Інструкція визначає усі питання обліку і звітності, використання, списання, ліквідації квитків і є обов'язковою для виконання суб'єктами підприємницької діяльності всіх форм власності, що здійснюють міські, приміські та міжміські перевезення пасажирів.

Не допускається застосування квитків та квитково-облікової документації не встановлених зразків.



5. ОСОБЛИВОСТІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ВОДНИМ ТРАНСПОРТОМ

5.1. МОРСЬКИЙ ТА РІЧКОВИЙ ТРАНСПОРТ

Морський та річковий транспорт – одна з галузей економіки, яка поступово набирає тенденцію щодо стійкого розвитку та оновлення. За останні роки спостерігається постійне зростання обсягів переробки вантажів морськими та річковими торговельними портами, перевезення пасажирів і вантажів судноплавними компаніями, а також випуск товарної продукції судноремонтними заводами.

Україна успадкувала від часів Радянського Союзу потужну розгалужену інфраструктуру морегосподарчого комплексу. На її території опинилися 3 морських пароплавства, кількадесят морських та річкових портів, великі суднобудівні та судноремонтні заводи. При цьому органи управління морською галуззю історично були зосереджені на території Росії. Внаслідок цього молода українська держава опинилася перед необхідністю створювати "з нуля" цілісну систему управління море господарчим комплексом. На даний момент така система створена і успішно функціонує в рамках Державного департаменту морського та річкового транспорту України (Укрморрічфлот), який є урядовим органом державного управління в галузі морського і річкового транспорту.

Департамент було створено Постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 2000 року морського і річкового транспорту. До його компетенції віднесено:

- здійснення координації всіх аспектів державної зовнішньої політики у сфері торговельного судноплавства;
- розробка проектів двосторонніх угод про морське торговельне судноплавство і судноплавство на внутрішніх водних шляхах, аналіз і стратегічне планування в цьому напрямку, узгодження, підготовка матеріалів для підписання цих угод, а також контроль за їх виконанням;
- здійснення координації участі України в міжнародних організаціях, щодо морського і річкового транспорту, а саме Міжнародній морській організації (ІМО), Конференції ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД), Економічній комісії по Європі (СЕК), Дунайській комісії, Раді державних морських організацій та Раді державних річкових адміністрацій СНД, Міжнародній гідрографічній організації та ін.

На підприємствах і організаціях галузі забезпечується виконання вимог Міжнародних конвенцій щодо норм і стандартів безпеки судноплавства та охорони навколишнього середовища, у тому числі в територіальному морі і на внутрішніх водних шляхах. Розробляються і вводяться в дію акти програмного та концептуального характеру, які містять заходи щодо нарощування потенціалу морського і річкового транспорту.

Україна стала членом Міжнародною морською організацією (ІМО) 28 березня 1993 року (постанова ВРУ від 04.02.94р. № 3938). За час свого членства Україна приєдналася до 17 правових документів ІМО, і ця робота триває.

Однією з найважливіших ділянок роботи Департаменту є впровадження Міжнародного кодексу з охорони суден і портових об'єктів (Кодекс ISPS) в морську галузь України. Ці міжнародні документи вводять у морську галузь України нову сферу діяльності – *забезпечення і підтримування морської безпеки "морська безпека"* – комплекс заходів, а також людські і матеріальні ресурси, які призначені та застосовуються для підтримування стану захищеності інтересів особи, суспільства і держави суден, вантажу та інфраструктури портів від піратства, тероризму та актів незаконного втручання в їх діяльність).

Основна мета Кодексу ISPS полягає в розробці стандартизованих, уніфікованих методів і процедур для оцінки ступеня загрози, даючи Урядам можливість протидії їй шляхом введення відповідних рівнів безпеки (охорони) на суднах і на портових засобах.

Державам-учасникам Конвенції SOLAS -74 для реалізації державної політики з питань захисту суден і портових об'єктів від піратства, тероризму й актів незаконного втручання пропонується виконати низку вимог, найбільше важливими з яких є:

- ◆ створення міжнародної структури, що використовує співробітництво між урядами, урядовими закладами, місцевими адміністраціями, судноплавними компаніями і портами з виявлення погрози та вжиття заходів, з попередження подій, які пов'язані з порушенням безпеки суден або портових об'єктів, що використовуються у міжнародній торгівлі;

- ◆ призначення або заснування у рамках державного апарату *"призначеного органу"* (органу державного управління зі спеціальними повноваженнями в області охорони суден і портових засобів);

- ◆ введення до штату суден, судноплавних компаній та портів посади офіцера охорони судна, судноплавної компанії, порту (портового засобу);

- ◆ утворення в портах (на портових засобах) Служб морської безпеки (охорони);

- ◆ проведення оцінок охорони суден і портів (портових засобів);

- ◆ розробку і впровадження Планів охорони суден і портів (портових засобів);

- ◆ встановлення рівнів (1, 2, 3) захисту суден і портів (портових засобів);

- ◆ встановлення вимог щодо Декларації з охорони;

- ◆ видачу Міжнародних свідоцтв з охорони суден;

- ◆ обладнання суден автоматичними ідентифікаційними системами та технічними засобами захисту;

Дія Кодексу ISPS поширюється на:

- порти (портові засоби, судноремонтні та суднобудівні заводи, іншу інфраструктуру портів) що обслуговують судна, які виконують міжнародні рейси;

- судноплавні компанії;

- пасажирські і вантажні судна (включаючи високошвидкісні) валовою місткістю 500 р.т. і вище;

- морські бурові плавучі і стаціонарні платформи.

Для забезпечення функціонування нової сфери діяльності (*морської безпеки*) на морському і річковому транспорті, на сьогоднішній день Державним департаментом морського і річкового транспорту, що призначений органом державного управління зі спеціальними повноваженнями в області охорони суден і портових засобів, проведені наступні заходи:

- ◆ призначено так звані визнані організації в сфері охорони на морі;

- ◆ в портах призначені посадові особи порту, відповідальні за охорону;

Регістром судноплавства України з залученням представників Комітету з безпеки на морі ІМО проведено семінар щодо впровадження Кодексу ISPS в морську галузь України для судноплавних компаній:

- розроблена та затверджена Програма підготовки фахівців служб морської безпеки;

- визначені учбові заклади, яким доручається проводити підготовку за цією програмою;

- розроблено понад 30 нормативно-правових документів щодо виконання вимог Кодексу ISPS;

Виходячи з нових завдань, що постали перед водним транспортом в умовах зростання обсягів перевезень та відновлення реального сектору економіки, зростання попиту на транспортні послуги, активізації процесів інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України до європейської та світової транспортних систем все важливішою стає проблема задоволення потреб економіки та соціальної сфери у повному та якісному забезпеченні перевезеннями.

Створення транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямком розвитку транспортно-дорожнього комплексу України.

До компетенції Укрморрічфлоту відносяться Євро-Азійський та сьомий транспортні коридори. Коридор № 7 (Дунайський) проходить територіями Австрії, Угорщини, Югославії, Болгарії, Румунії, Молдови, України). Протяжність коридору 1600 км, в тому числі по Україні – 70 км.

16 грудня 1996 року була підписана трьохстороння Угода між Урядом України, Урядом Грузії і Урядом Азербайджанської Республіки про створення і функціонування міжнародного Євро-Азійського транспортного коридору Іллічівськ-Поті-Тбілісі-Баку.

З цього ж часу почала діяти автомобільна поромна переправа Іллічівськ-Поті, яка обслуговується поромами судноплавної компанії "Укрферрі". В грудні 1998 року відкрита залізнична поромна лінія Іллічівськ-Батумі.

Сьогодні судноплавна компанія "Укрферрі" здійснює регулярні вантажопасажирські перевезення поромами на лінії Варна-Іллічівськ-Поті. На зазначеній лінії працюють два морських автомобільно-залізничних пороми, які можуть одноразово перевозити по 108 залізничних вагонів кожний.

Розпочинаючи з 1998 року, підприємства галузі постійно приймають участь у виконанні заходів "Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів України" затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 20,03.1998 р. №346.



5.2. ОРГАНІЗАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ

Морські перевезення регулюються Кодексом торговельного мореплавства України (1995 р.), інструкціями "Про порядок видачі суб'єктам підприємницької діяльності ліцензій на здійснення агентування і фрахтування морського торговельного флоту", " Умовами і правилами здійснення агентування і фрахтування морського торговельного флоту та контроль за їх дотриманням" "Умови і правила здійснення внутрішніх й міжнародних перевезень пасажирів і вантажів морським і річковим транспортом та контроль за їх дотриманням", "Правилами митного контролю за переміщенням через митний кордон України суден закордонного плавання", "Збірником тарифів на роботи та послуги, що надаються вантажовласникам морськими портами України".

Згідно положень Кодексу торговельного мореплавства перевезення вантажів можуть здійснювати суб'єкти підприємницької діяльності, у володінні, користуванні або розпорядженні яких перебувають судна, за наявності у них спеціального дозволу (ліцензії) на цю діяльність.

Морська транспортна організація загального користування:

а) зобов'язана прийняти будь-який запропонований для перевезення вантаж, якщо на судні є вільні приміщення, придатні для перевезення, і вантаж може бути перевезений без шкоди для раніше прийнятих до перевезення вантажів;

б) не вправі віддавати перевагу одному вантажовласнику перед іншим стосовно приймання вантажів і умов перевезення;

в) зобов'язана публікувати тарифи та умови перевезень.

Особливістю морських перевезень є те, що поняття перевізника замінене найменуванням — фрахтівник. В принципі це пов'язане з тим, що немає в документах морських перевезень поняття перевізника в звичайному сенсі і воно лежить між ним і власником судна.

Умови морського перевезення вантажів визначаються договором. За договором морського перевезення вантажу перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж з порту відправлення в порт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник або фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт). Фрахтувальником і фрахтівником визнаються особи, що уклали між собою договір фрахтування судна (чартер). Перевізник несе відповідальність за втрату, нестачу і пошкодження або прострочення у доставці вантажу.

Договір морського перевезення вантажу повинен бути укладений у письмовій формі.

Документами, що підтверджують наявність і зміст договору морського перевезення вантажу, є: рейсовий чартер (якщо договір передбачає умову надання для перевезення всього судна, його частини або окремих суднових приміщень); коносамент або інші письмові докази (букінг-нота, берс-нота, тощо).

Правовідносини між перевізником і одержувачем вантажу визначаються коносаментом.

Фрахтування за чартерами застосовується при фрахтуванні суден, що виконують рейси між різними портами світу в залежності від наявності вантажів і розміру фрахтових ставок. За звичаєм, такі судна використовують для транспортування навальних або насипних сухих вантажів, а також нафти і нафтопродуктів.

У торговельному мореплаванні застосовуються наступні види фрахтування суден:

- фрахтування на послідовні рейси (consecutive-voyage) або різновидність фрахтування на умовах рейсового чартеру, яка застосовується при перевезеннях великої кількості однорідних вантажів в одному і тому ж напрямку одним і тим же судном;
- фрахтування по генеральному контракту (general contract), тобто угода, за якою судновласник зобов'язується на протязі певного періоду часу перевезти обумовлену кількість вантажу;
- фрахтування на умовах тайм-чартеру (time-charter), що в залежності від засобу визначення тривалості оренди судна ділиться на звичайний тайм-чартер і кругові рейси;
- фрахтування на умовах бербоут-чартер або дінайз-чартер-оренда судна без екіпажу (bareboat charter or demise charter).

Лінійні умови перевезення (liner або berth terms) означають, що лінійний перевізник за рахунок фрахту (плата за перевезення), забезпечує навантаження, вивантаження і укладку вантажу в трюмах або на палубі судна. З практичної точки зору "лінійні умови" означають, що вартість навантаження і вивантаження відносяться на судно, якщо сторони не домовилися про інше. В цьому лінійні умови відрізняються від умов при трампових перевезеннях, коли судновласник не несе видатків по вантажним роботам. Специфіка лінійного судноплавства пояснюється тим, що договором на перевезення є коносамент, що охоплює усього лише невелику частину вантажу на судні, а не чартер. Право організувати навантаження або вивантаження судна надається одній особі (судновласнику і його агенту, а не фрахтувальником). Зобов'язання судновласника по лінійним умовам виконувати вантажні ро-

боти за свій рахунок уточнюються в залежності від звичаїв кожного порту і напрямку роботи лінії.

При перевезеннях генеральних вантажів на лінійних судах бронювання тоннажу виконується по коносаменту. Ділення фрахтових контрактів на фрахтування по чартеру і бронювання по коносаментам до деякого ступеню умовне. По-перше, з прийняттям вантажу до перевезення коносамент в більшості випадків видається за наявності чартеру (змішане фрахтування). По-друге, однією з різновидностей договору перевезення вантажу по коносаменту є букінговий договір. Формою такого договору служить не коносамент, а букінг-нота або інші документи, якими обмінюються сторони до прийняття вантажу перевізником або видачі коносаменту.

В залежності від специфіки перевезення для різноманітних видів вантажу і окремих напрямків використовується ряд форм або проформ стандартних чартерів (charter), чартер-партій (charter-party), які розробляються об'єднаннями судновласників і фрахтувальників. Стандартні форми чартерів використовуються для певного виду товару (руда, вугілля, нафта, зерно). За звичаєм стандартні форми чартерів схвалюються авторитетними міжнародними морськими організаціями (Балтійська конференція, міжнародна морська конференція), а також національними організаціями більшості так званих традиційних морських держав.

Розрізняють два поняття чартерів: чистий і відкритий. Термін чистий чартер вживається тоді, коли документ підписується без будь-яких змін стандартної форми. Відкритий чартер - це документ, в якому не вказані ні вид вантажу, ні пункт призначення. Ця форма використовується, коли фрахтувальник не знає точно, або бажає зберегти у секреті куди і з яким вантажем направляється судно.

При укладанні чартеру необхідно додержувати ряд формальностей, в першу чергу в частині включення в нього ряду обов'язкових статей і пунктів, чітке формулювання яких дозволить уникнути згодом судновласникам і фрахтувальникам багатьох суперечок.

Договір морського перевезення у виді коносаменту (bill of lading) найчастіше використовується в лінійному судноплаванні.

Коносамент є, по-перше, розпискою капітана або його уповноваженого в прийнятті вантажу із всіма звідси впливаючими зобов'язаннями і відповідальністю; по-друге, це товаророзпорядчий документ, що дає право особі, на яку він виписаний, отримати вантаж в порту призначення, і, по-третє, коносамент служить документом, який підтверджує наявність договору морського перевезення. Коносамент виписується трьох видів: іменний (з вказівкою найменування одержувача), ордерний (коли коносамент виданий або "наказу відправника", або "наказу одержувача") або на пред'явника.

По іменному коносаменту вантаж видається в порту призначення означеному в ньому одержувачу, або на основі передатного припису останнього іншій особі, яка подала такий коносамент.

По ордерному коносаменту вантаж видається його відправнику або одержувачу або згідно їх наказу, іншим особам. Передача ордерного коносаменту виконується по іменному або бланковому (без позначки особи на користь якої вона зроблена) передатному припису.

Коносамент виписується в двох, трьох і більш примірниках. Повний комплект документів, куди обов'язково входить коносамент, пересилається одержувачу або банку, який провадить розрахунок за договором купівлі-продажу.

Коносамент складається на основі підписаного відправником документа — навантажувального ордера (shipping order). Навантажувальний ордер уявляє собою первинний транспортний документ, що містить всі необхідні дані про вантаж і служить основою для його прийняття на судно.

Навантажувальний ордер в декількох примірниках заповнюється безпосередньо відправником або за його дорученням транспортно-експедиторською організацією. В останньому випадку відправник заповнює доручення, яке передає експедитору.

Таким чином, для експортера найбільш важливим є правильне заповнення навантажувального ордера або доручення, бо в оформленні коносаменту він безпосередньо участі не бере.

При навантаженні на судно звіряється правильність відомостей навантажувального ордера з фактичним станом вантажу. Примірник навантажувального ордера з розпискою про прийняття вантажу до перевезення називається штурманською розпискою (mate's receipt). Штурманська розписка є підтвердженням прийняття вантажу, але ще не уявляє собою товаророзпорядчого документа, однак входить в комплект документів, які надаються відправником вантажу одержувачу вантажу. Штурманська розписка служить основою для виписки коносаменту.

Важливе значення має дата виписки коносаменту: вона фіксує термін виконання продавцем договору купівлі-продажу.

Існують наскрізні і комбіновані коносаменти.

Наскрізні коносаменти застосовуються при транспортуванні вантажу з одного порту в інший з перевалкою в одному або декількох проміжних портах.

Комбіновані коносаменти стали застосовуватись в зв'язку з розвитком контейнерних і інтермодальних перевезень, коли вантаж перевозиться багатьма видами транспорту: морським, річковим, залізничним, автомобільним, повітряним. Коносамент змішаного перевезення покладає на першого перевізника, що прийняв вантаж до перевезення, не тільки зобов'язання продавця по доставці вантажу від пункту відправника до пункту одержувача, але і матеріальну відповідальність за доставку вантажу всіма іншими видами транспорту, що задіяні, і видачу вантажу в кінцевому пункті. В цьому зв'язку документ, що видається першим перевізником при здійсненні змішаного перевезення називається інколи не коносаментом, а транспортним документом для змішаного перевезення. Докладаються зусилля по розробці єдиного міжнародного документа змішаного перевезення, що дозволило б значно спростити документообіг.

У випадку, якщо одержувач реалізує не всю партію товару, а її частину, використовуються пайові коносаменти або делівери-ордери. При цьому відбувається дроблення коносаменту на декілька частин.

Існують чисті коносаменти (без приміток про зовнішній вид і стан вантажу) і нечисті (з примітками). Як правило, продавець при поставках товару на певних базисних умовах повинен передати банку або покупцю чистий документ.

Іншою розповсюдженою формою договору морській перевезення є букінг-нот, що застосовується при резервуванні місця на регулярних лінійних судах для перевезення дрібних партій вантажу.

В останній час широке розповсюдження отримав контракт на масове перевезення вантажу, що уявляє собою угоду про перевезення великої партії вантажу на протязі тривалого періоду. По контракту відправник повинен подати до відвантаження кількість вантажу в обумовлений термін. У ньому вказується тарифна ставка, що нижче базисної оскільки в ній врахована знижка за передачу великої партії вантажу.

Після приймання вантажу до перевезення перевізник вантажу, капітан або агент перевізника зобов'язані видати відправнику коносамент, який є доказом прийому перевізником вантажу, зазначеного в коносаменті.

Вантажі, що потребують тари і упаковки для запобігання втратам, нестачам і пошкодженню, повинні подаватися до перевезення у справній тарі та упаковці, що забезпечують повне збереження вантажів у процесі перевезення і перевантаження. На кожному вантажному місці повинно бути нанесено повне і чітке маркірування.

Перевізник зобов'язаний завчасно, до початку рейсу, привести судно в морехідний стан: забезпечити технічну придатність судна до плавання, належним чином спорядити його і забезпечити всім необхідним, укомплектувати екіпаж, а також привести трюми і всі інші приміщення судна, в яких перевозиться вантаж, у стан, що забезпечує належне приймання, перевезення і збереження вантажу.

Вантаж розміщується на судні за розсудом капітана, але не може бути розміщений на палубі без письмової згоди відправника, за винятком вантажів, перевезення яких на палубі допускається відповідно до чинних правил і звичаїв.

Перевізник несе відповідальність за правильне розміщення, кріплення і сепарацію вантажів на судні. Вказівки перевізника відносно завантаження, кріплення і сепарації вантажу обов'язкові для юридичних і фізичних осіб, які виконують вантажні роботи.

Термін, протягом якого вантаж повинен бути навантажений на судно або вивантажений з судна (сталійний час), визначається угодою сторін, а за відсутності такої угоди — нормами, прийнятими в порту навантаження (розвантаження).

Угодою сторін можуть бути встановлені додатковий після закінчення терміну навантаження (розвантаження) час очікування судном закінчення вантажних робіт (контрсталійний час) і розмір плати перевізнику за простій судна протягом контрсталійного часу (демередж), а також винагорода за закінчення навантаження (розвантаження) до закінчення сталійного часу (диспач).

Під час завантаження судна у разі закінчення контрсталійного часу перевізник має право стягнути завдані йому подальшою затримкою судна збитки і відправити судно в рейс, якщо навіть весь обумовлений вантаж не навантажено на судно з причин, що не залежать від перевізника. При цьому перевізник зберігає право на одержання повного фрахту.

Якщо внаслідок заборони властей, стихійних явищ або інших причин, не залежних від перевізника, судно не може зайти в порт призначення, перевізник зобов'язаний негайно повідомити про це відправника.

Якщо протягом розумного терміну з моменту відправки повідомлення не надійде розпорядження відправника про те, як обійтися з вантажем, капітан вправі вивантажити вантаж в одному з найближчих портів за власним розсудом або повернути цей багаж у порт відправлення, зважаючи на те, що, на думку капітана, є більш вигідним для відправника.

Якщо для перевезення вантажу було надано не все судно, капітан повинен вивантажити вантаж, що не може бути доставлений у порт призначення, в іншому порту згідно з розпорядженням відправника. У разі неодержання такого розпорядження протягом трьох діб з моменту відправлення повідомлення капітан вправі вивантажити вантаж в одному з найближчих портів за власним розсудом, повідомивши про це відправника. Капітан вправі зробити те ж саме і в тому випадку, коли розпорядження відправника неможливо виконати без збитку для власників інших вантажів, що знаходяться на судні.

Відправник зобов'язаний відшкодувати перевізнику всі витрати, пов'язані з очікуванням розпорядження відправника протягом розумного терміну, а також всі витрати щодо вантажу і сплатити фрахт пропорційно фактичній дальності перевезення вантажу.

Перевізник може не видавати вантаж до сплати сум. Право утримання вантажу перевізник зберігає у випадку здачі його на склад, що не належить одержувачу, за умови повідомлення власника складу про таке право.

Якщо протягом двох місяців з дня приходу судна в порт зданий на зберігання вантаж не буде запитаний і відправник не сплатить перевізнику всіх належних за це перевезення сум, перевізник вправі продати вантаж. Незапитаний вантаж, що шви-

дко псується, може бути проданий і до закінчення зазначеного терміну. Про факт продажу вантажу перевізник повідомляє відправника.

України має 19 торгових портів, 8 судноремонтних заводів, торговельний флот. Основні порти України — Іллічівський, Одеський, Південний, Херсонський, Ізмаїльський, Рені. За своєю структурою флот включає наступні види суден: універсальні, контейнеровози, ролкери, ліхтеровози — 3, рефрежиратори, пороми; танкери.

Характеристика суден визначається в об'ємних одиницях (1 об'ємна одиниця дорівнює 2,83 кубометра). Корисна вантажопідйомність пароплава — це вантаж брутто. Корисна вантажомісткість реєстровий тоннаж-нетто. Розрізняють об'ємні одиниці брутто і нетто. Звичайні величини вантажомісткістю для морських пароплавів становлять від 5000 до 10000 брутто реєстрових одиниць. Вантажопідйомність визначається у вагових тоннах.

Робота флоту та порту організується на основі плану перевезень, у якому визначені їх обсяги та характер у всіх видах сполучень. Залежно від призначення морські перевезення поділяються на внутрішні (каботажні) та зовнішні (закордонні). Внутрішні перевезення ділять на міжрайонні та внутрішньорайонні. Відомі два виду каботажу: малий (плавання у межах одного або двох суміжних морських басейнів без заходу у територіальні води інших держав) та великий (плавання суден між портами різних морських басейнів, поділених територіями інших держав, що виконується звичайно з заходом в іноземні води). Морські сполучення поділяються також по районах плавання на прибережне, морське, океанське та арктичне. Залежно від районів плавання застосовуються судна різних класів. Морські перевезення здійснюються як окремими судами, так і тягою — буксируванням. Плавання морських суден організується в основному за двома формами — лінійне (регулярне) та нелінійне (нерегулярне або трампове (від англійського слова 'tramp' — бродяга)). Лінійне плавання здійснюється закріпленими за даною лінією судами для виконання систематичних перевезень за встановленим напрямками і портами. При цьому рух суден може відбуватись за розкладом (регулярні лінії) або послідовними рейсами, що призначаються залежно від наявності вантажу. Закордонні лінії організуються на напрямках стійких зовнішньоторговельних зв'язків.

Основні переваги лінійного судноплавства — регулярність, додержання розкладу руху, експлуатація спеціалізованого тоннажу, утримання агентів — вимагають значно більш високих експлуатаційних витрат, ніж при трамповому судноплаванні. Компенсація цих витрат досягається значно вищим рівнем фрахтових ставок. На фрахтовому ринку це досягається шляхом об'єднання лінійних судновласників у фрахтові союзи з власним статутом, які визначають права і обов'язки своїх членів і встановлюють тарифи і частку в розподілі доходів, порти заходу, тощо. Однією з таких форм об'єднання є спільні лінії (joint service).

Найважливішими документами, що визначають організацію роботи морського флоту, є технічний план та графік руху. Технічним планом устанавлюються завдання на розстановку флоту, роботу портів та інших підрозділів. Графіки руху розробляють у судноплавних компаніях. За ними визначають роботу кожного судна протягом терміну, що планується. Планування обробки суден у портах пов'язано з надходженням інформації про підхід суден. Встановлено порядок та режим передачі капітанами суден інформації у порт призначення та судноплавні компанії, про знаходження у морі, про роботу у портах. До початку перевалки портом розробляється план обробки кожного судна. Цей план узгоджується з капітаном судна. Він визначає технологію вантажних та допоміжних робіт та норм часу. План вантажної обробки судна називається карго-планом. При навантаженні судна у цьому плані визначений порядок розміщення вантажів з точки зору їх властивостей, збереження поздовжньої міцності та стійкості судна, найкращого використання вантажності та міцності, тощо. Обробка судна у порту здійснюється силами та засобами порту під

керівництвом стивідора, який відповідає за виробництво робіт та правильне улаштування вантажів згідно карго-плану. Адміністрація судна контролює правильність навантаження. Час знаходження судна у порту ділять на валовий (від заходу у порт до моменту виходу з порту) та чистий (тільки вантажні операції). На судах та у порту ведеться спеціальний документ (таймшит) для обліку фактичного часу, що витрачається на вантажні та допоміжні операції та простой. Таймшит, підписаний капітаном, фрахтувальником, одержувачем вантажу або їх агентами, встановлює час фактично витрачений на навантаження(розвантаження) судна і служить для розрахунку диспачу за економію часу, якщо вантажні роботи були закінчені достроково або демареджа — штрафу, якщо вантажні операції тривали після обумовленого чартером сталійного часу.

При цьому, між учасниками перевезень обумовлюються: промпт (вказівка, що судно повинно бути готово до завантаження на протязі декількох днів після укладання угоди), лейдейс (день, до якого фрахтувальники не зобов'язані приймати судно до завантаження) і канцелінг (останній термін, встановлений судовласником і фрахтувальником, до якого судно повинне бути готово до навантаження). Звичайний інтервал між лейдейсом і канцелінгом — 10 днів. Якщо судно не прибуде в порт навантаження до дати канцелінга, фрахтувальники мають право розірвати договір.

Крім цього, обумовлюється ріверсібл — взаємно погашуваний рахунок, коли розрахунок за вантажні роботи здійснюється не по кожному порту окремо, а загальним рахунком по портам навантаження і вивантаження разом. Таким чином, штрафи в одному порту можуть бути перекриті преміями в іншому.



5.3. ОРГАНІЗАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ РІЧКОВИМ ТРАНСПОРТОМ

В Україні нормативно-правові основи про річкові перевезення не урегульовані. Серед документів, що діють чільне місце займає інструкція "Умови і правила здійснення внутрішніх і міжнародних перевезень пасажирів і вантажів морським та річковим транспортом та контроль за їх дотриманням" (1994 р.), де в загальних ризиках регламентується транспортна діяльність.

Міжнародні перевезення річковим транспортом регламентуються Белградською конвенцією угодою при плаванні по р. Дунай та Манхаймеровськими документами при плаванні по р. Рейн.

Для управління судноплавством і реалізацією нагляду за виконанням конвенції була створена Дунайська комісія. Її метою є забезпечення вільного судноплавства на Дунаї у відповідності з інтересами і суверенними правами придунайських країн. Комісія займається вирішенням навігаційних, гідрологічних, гідрометеорологічних, статистичних, юридичних та видавничих питань.

Регулярне судноплавство по Дунаї здійснюється від гирла до м. Регенсбурга (Німеччина). Згідно з Белградською конвенцією про режим судноплавства, у 1948 р., навігація на Дунаї вільна і відкрита для всіх держав на основі рівності щодо портових і навігаційних зборів та умов торговельного судноплавства. Найбільші порти на Дунаї Регенсбург (Німеччини), Лінц, Відень(Австрія), Братислава(Чехія), Будапешт(Угорщина), Новий сад, Белград (Югославія), Лом, Русе (Болгарія), Бреда (Румунія), Ізмаїл (Україна). Крім Цього Україна має порти Кілія, Рені, Вилкове.

Міжнародні та внутрішньобасейні перевезення в Україні виконує акціонерна судноплавна компанія. Місцеві перевезення виконує флот портів.

Транспортні судна річкового флоту (самохідні і несамохідні) розраховані на перевезення масових вантажів вагою до 2000 тонн.

Рух річкового транспорту організується за двома принципами - наскрізному та ділянковому. Наскрізний рух використовується на лініях, де умови плавання та характер вантажопотоків дозволяють доставляти вантаж від відправника до адресата без перевалки. Рух за ділянками організують там, де окремі ділянки річкового шляху мають різні умови плавання або різний вантажопотік.

Буксири і штовхачі використовують за принципом наскрізної тяги без зміни на всьому шляху сполучення або за системою тягових плечей. Поїзди для буксирування формують за декількома схемами секційними або напівсекційними. Перші доцільно використовувати при стійких вантажопотоках, що не потребують переформування поїзду, інші — при розпорошених вантажопотоках.

Рух вантажо-пасажирського флоту організується за лінійною та рейсовою формами. Лінійна форма передбачає виконання регулярних рейсів кораблями, які приписані до цієї лінії. Рейсова форма — призначення спеціальних рейсів кораблів на лініях нерегулярного руху.

Рух по річках можливий в навігаційний період, що визначається залежно від місцевих кліматичних умов. На Дніпрі він складає 220 - 270 діб. Термін накопичення вантажів — 2 доби, проходження шлюзів — 10 годин. Термін доставки на самохідних суднах — 220 км/добу проти течії і 300 км/добу за течією. При перевезенні вантажів, що швидко псуються — 330 км/добу.



5.4. ЗДІЙСНЕННЯ ВНУТРІШНІХ Й МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ І ВАНТАЖІВ МОРЬСЬКИМ І РІЧКОВИМ ТРАНСПОРТОМ ТА КОНТРОЛЬ ЗА ЇХ ДОТРИМАННЯМ

Загальні положення

Ці Умови і правила діяльності суб'єктів підприємництва розроблені відповідно до Закону України "Про підприємництво" постанови Кабінету Міністрів України від 17 травня 1994 р. № 316 "Про Положення про порядок видачі суб'єктам підприємницької діяльності спеціальних дозволів (ліцензій) на здійснення окремих видів діяльності" і затверджено наказом Мінтрансу № 424 від 05.08.94)

Ліцензуванню підлягає діяльність суб'єктів підприємництва, які здійснюють внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів і вантажів морським та річковим транспортом.

Умови здійснення внутрішніх й міжнародних перевезень пасажирів і вантажів морським і річковим транспортом

Орган Міністерства транспорту України при отриманні заяв на видачу ліцензій на здійснення перевезень перевіряє такі умови, необхідні для здійснення цієї діяльності:

- суб'єкт підприємницької діяльності повинен бути юридичною або фізичною особою, яка експлуатує судно від свого імені, незалежно від того, чи є вона власником судна, чи використовує його на інших законних підставах;
- наявність у суб'єктів підприємницької діяльності берегових ефективних засобів зв'язку (телефон, телекс, факс, радіо) в кількості і доступі, що гарантують можливість невідкладного цілодобового користування.

Правила здійснення внутрішніх та міжнародних перевезень пасажирів і вантажів морським і річковим транспортом

При здійсненні діяльності згідно з отриманою ліцензією суб'єкти підприємницької діяльності повинні дотримуватись таких правил:

◆ здійснювати свою діяльність згідно з особливими умовами та правилами, зазначеними в ліцензії.

◆ дотримуватись вимог чинного законодавства щодо кваліфікації спеціалістів, а також стану транспортних засобів та обладнання відповідно до нормативно-технічних вимог, правил безпеки мореплавства, санітарних та екологічних норм.

◆ виконувати вимоги міжнародних конвенцій в галузі міжнародних перевезень, чинного законодавства щодо перевезень пасажирів і вантажів морським та річковим транспортом, цих Правил та інших положень і правил, які регламентують діяльність за ліцензіями, нормативних документів Міністерства транспорту України, що стосуються здійснюваної ліцензійної діяльності.

Власник ліцензії не має права передавати її іншій юридичній або фізичній особі.

Особливі умови здійснення ліцензійної діяльності

Суб'єкти підприємницької діяльності при здійсненні внутрішніх та міжнародних перевезень пасажирів і вантажів морським і річковим транспортом повинні мати на судні такі документи:

- система контролю за додержанням правил судноводіння з чітким визначенням обов'язків по вахтовій службі на містку і в машинному відділенні;
- порядок перевірки водостійкості і водонепроникнення судна, відсутності надзавантаження судна і перенапруг в його конструкції;
- Правил контролю за виконанням умов технічної експлуатації судна шляхом регулярних звітів та інформації;
- плану дій у випадках надзвичайних подій для берегового управління, що має передбачати запобігання випадків, що можуть поставити під загрозу життя і здоров'я людини на борту судна, безпеку судна або істотного забруднення моря;
- правил для адміністрації суден, що передбачають підготовку і використання оперативних планів при надзвичайних обставинах.

Суб'єкти підприємницької діяльності можуть здійснювати міжнародні перевезення морським та річковим транспортом тільки при наявності необхідних документів для виїзду за кордон.



5.5. ЗБІРНИК ТАРИФІВ НА КОМПЛЕКС РОБІТ, ПОВ'ЯЗАНИХ З ОБРОБЛЕННЯМ ВАНТАЖІВ У ПОРТАХ УКРАЇНИ

Наведені в Збірнику тарифи, які затверджено наказом Міністерства транспорту України від 31.10.1995 р. № 392, встановлені на комплекс робіт (послуг), пов'язаних з обробленням зовнішньоторговельних (експортних, імпорتنних) і транзитних вантажів у морських портах (причалах) Чорноморсько-Азовського басейну, р. Дунай і річкових портах (причалах) басейнів річок Дніпра та Південного Бугу. Тарифні ставки Збірника та порядок їх обчислення застосовуються всіма суб'єктами підприємницької діяльності, які надають послуги, передбачені цим Збірником, у морських портах, на причалах суднобудівних і судноремонтних заводів, інших портах, причалах (пристанях), незалежно від їх відомчої підпорядкованості та форм власності (Порти).

Тарифи, передбачені цим Збірником, на послуги, що виконуються в морських рибних портах, причалах судноремонтних та суднобудівних заводів, інших портах, причалах (пристанях), визначаються відповідно до тарифної групи базового морського торговельного порту.

При виконанні послуг, пов'язаних з обробленням технологічних вантажів за єдиним технологічним процесом у морських рибних портах, зазначені тарифи не застосовуються.

Тарифи цього Збірника встановлені в доларах США без урахування ПДВ.

Акордні ставки на навантажувально-розвантажувальні роботи для експортно-імпортних вантажів, за винятком зерна, є фіксованими, а для транзитних вантажів — граничними.

Міністерство транспорту України має право встановлювати знижки в розмірі до 50% до граничних акордних ставок, передбачених для транзитних вантажів, та визначати порядок їх застосування; а також змінювати рівень акордних ставок 1-ї та 2-ї груп зовнішньоторговельних вантажів.

Тарифи на послуги, не передбачені Збірником, затверджуються начальником порту.

Порти за тарифними групами розподіляються:

1 тарифна група — Іллічівськ, Одеса, Южний; **2 тарифна група** — Дніпро-Бузький, Миколаїв, Октябрськ, Херсон; **3 тарифна група** — Євпаторія, Скадовськ, Ялта; **4 тарифна група** — Бердянськ, Керч, Маріуполь, Севастополь, Феодосія; **5 тарифна група** — Білгород-Дністровський, Ізмаїл, Рені; **6 тарифна група** — Усть-Дунайськ; **7 тарифна група** — усі річкові порти і пристані річок басейнів Дніпра та Південного Бугу.

Порядок розрахунку плати за послуги

Для розрахунку плати за послуги, які надаються в Портах, необхідно визначити за перевізними документами (накладна, дорожня відомість, коносамент) такі дані: а) вид сполучення (пряме водне чи пряме змішане); б) пункти відправлення, призначення чи перевалки; в) шлях проходження вантажу; г) масу вантажу, вантажопідйомність судна; г) найменування вантажу; д) години прийняття і відправлення вантажу; е) вид розрахунку.

Визначити за назвою вантажу, до якої групи і позиції Єдиної тарифно-статистичної номенклатури вантажів (ЄТСНВ відноситься вантаж.

Вантажі розподілені за найменуваннями на 69 груп, а групи — на окремі позиції і наведені в ЄТСНВ та в Алфавіті (розділ 4 Збірника) до ЄТСНВ.

Визначити тарифи за надані послуги відповідно до розділу 2 цього Збірника.

Обчислити загальну суму, яку необхідно сплатити за дане відправлення.

У разі повернення вантажу на вимогу вантажовласника в порту відправлення або перевалки з нього стягуються 0,5 дол. США за кожну повернену тонну та плату за фактично виконані роботи та послуги за тарифами, які затверджуються начальником порту.

Розрахункові одиниці та округлення маси для обчислення плати

Для визначення плат і зборів за роботи та послуги портів застосовується одна з таких розрахункових одиниць: метрична тонна (кількість тонн визначається шляхом зважування, розрахунковим шляхом за умовною масою або за масою, визначеною за осадкою судна); кубічний метр.

Маса вантажу за окремими відправками до 100 кг приймається до розрахунку як за 100 кг.

Маса вантажу кожного найменування, зданого в кількості до 10 т включно, округлюється до 100 кг, при цьому неповні 100 кг ураховуються за 100 кг, а маса вантажу кожного найменування, зданого в кількості понад 10 т, округлюється до повних тонн, ураховуючи неповну тонну за повну тонну.

Кубічні метри за кожним найменуванням вантажу округлюються до іліх значень кубічних метрів, уважаючи неповні кубічні метри за повні.

Округлення маси здійснюється за кожним коносаментом, накладною. Вантажі різних найменувань, віднесені до одного класу і групи тарифу або

таксовані за одним класом і групою, розглядаються щодо округлення маси як вантажі одного найменування.

Упаковка (тара) вантажу, а також різного роду пристрої і обладнання, які використовуються при перевезеннях, входять у загальну масу вантажу.

Визначення умовної маси

При переліку нижченаведених вантажів, прийнятих до перевезення поштучно або за об'ємною мірою, маса вантажу для обчислення портових плат визначається за наведеною нижче таблицею умовної маси.

Групи вантажів, для яких установлена умовна маса для визначення ставок плати за їх переробку, визначаються за ЄТСНВ та Алфавітом до ЄТСНВ для суховантажів.



5.6. ТИПОВИЙ ДОГОВІР ПРО СПІЛЬНУ ДІЯЛЬНІСТЬ У МОРСЬКИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ

Сторонами договору є українськи суб'єкти господарської діяльності зі статусом юридичної особи.

Сторони договору зобов'язуються здійснювати спільну діяльність, пов'язану з виконанням: вантажно-розвантажувальних робіт у порту, включаючи весь комплекс пов'язаних з ними операцій по укладанню і кріпленню вантажу, його сепаруванню тощо; збереження вантажів, включаючи роботи по складській підготовці вантажу до перевезення так, і як переупаковку і ремонт тари для забезпечення повного збереження вантажу під час перевезення, сортування, нанесення на вантаж повного і чіткого маркірування, передбаченого правилами перевезення вантажу, і інші; транспортно-експедиційних операцій по підборі і комплектації транспортних партій вантажу; оформленню в митних органах, органах санітарно-епідеміологічного, карантинного, ветеринарного нагляду й інших відповідних дозволів, свідчень і сертифікатів на вантаж; оформленню перевізної і вантажної документації на вантаж; наданню вантажовласникам комерційних, генеральних і інших актів при нестачі вантажних місць і маси, псуванню й ушкодженню вантажу і тари, пересортування й інших дефектах перевезеного вантажу; інших операцій, пов'язаних із проходженням вантажу через порт; робіт з комплексного обслуговування суден і пасажирів згідно з діючими вимогами до здійснення відповідних послуг; перевезення вантажів, пасажирів і багажу; маркетингу робіт і послуг порту; робіт з реконструкції і модернізації інфраструктури порту; робіт із залучення додаткових вантажопотоків у порт; робіт з агентування суден, різних допоміжних операцій і інших статутних видів комерційної діяльності порту.

Сторони здійснюють спільну діяльність переважно на території та акваторії Порту, використовуючи виробничі приміщення, інженерні споруди, виробниче устаткування і транспортні засоби, що належать Порту і Підприємству.

Здійснення спільної діяльності забезпечується персоналом відповідно до норм, встановлених чинним законодавством України.

Витрати на розвиток інфраструктури Порту, відновлення і модернізацію устаткування несуть Порт і Підприємство з урахуванням положень договору.

Керівництво спільною діяльністю

Керівництво спільною діяльністю і ведення спільних справ по виконанню зобов'язань за цим договором покладається на Порт та Підприємство і здійснюється відповідно до чинного законодавства України.

Спільна діяльність, передбачена даним договором, здійснюється під загальним контролем Порту в особі його начальника, а також інших уповноважених на це посадових осіб.

Встановлені діючими нормативними актами пільги по зборам і платам за надання в морських портах послуг, які є предметом спільної діяльності, надаються Портом за узгодженням з Підприємством.

Обов'язки сторін при здійсненні спільної діяльності

Порт зобов'язується:

- залучати клієнтуру та укладати з нею договори на виконання робіт і надання послуг, передбачених договором, направляючи копії таких договорів Підприємству в 3-денний термін з дати укладення договору;
- складати і погоджувати плани роботи Порту з урахуванням заявок Підприємства;
- встановлювати і доводити до відома Підприємства черговість обслуговування суден;
- здійснювати контроль за відповідністю товарно-транспортних документів вимогам чинного законодавства України;
- встановлювати єдиний режим експлуатації портових споруд і устаткування, а також контролювати ефективність використання майна, переданого Портом у спільну діяльність;
- контролювати дотримання встановлених чинним законодавством України технічних, технологічних, санітарно-гігієнічних, пожежних та інших норм і правил;
- вчасно інформувати Підприємство про рівень цін і тарифів, установлених Мінтрансом України і Портом на роботи і послуги, що виконуються в рамках спільної діяльності;
- контролювати ведення бухгалтерського обліку і податкової звітності спільної діяльності шляхом проведення щоквартальних і річних ревізій та перевірок;
- надавати Підприємству на основі окремих договорів, що не є предметом даного договору, можливість користуватися портовими інженерними спорудами, пально-мастильними і видатковими матеріалами, електро-, тепло-, водопостачанням і усіма видами комунікацій відповідно до умов, встановлених для структурних підрозділів Порту;
- вчасно здійснювати капітальний ремонт і реновацію основних фондів, які належать йому і передані у спільну діяльність;
- здійснювати контрольно-наглядові функції в галузі охорони праці, охорони навколишнього природного середовища, пожежної безпеки, технічної експлуатації перевантажувальних машин, суден і споруд шляхом видачі обов'язкових для виконання Підприємством розпоряджень;
- забезпечувати і контролювати проведення заходів цивільної оборони, обов'язкових для виконання Підприємством;
- забезпечувати ведення державної і відомчої статистичної звітності, що враховує результати спільної діяльності, відповідно до існуючих норм та у встановлений термін;
- забезпечувати додержання єдиних по Порту дозволів і лімітів на викид і розміщення відходів, вчасно доводячи при цьому до Підприємства відомості щодо його норм на викид, скидання і розміщення відходів відповідно до додаткових угод, що не є предметом даного договору;
- розробляти і корегувати єдині норми гранично припустимих викидів і скидань відходів, проводити оцінку їх впливу на навколишнє природне середовище, розробляти проекти організації санітарно-захисної зони порту, проводити щоквартальну оплату лімітного і понадлімітного збору за забруднення навколишнього при-

родного середовища і погіршення якості природних ресурсів згідно діючим тарифам, відшкодувати частину суми внесених платежів з Підприємства відповідно до додаткових угод, що не є предметом даного договору;

- встановлювати контрольньо-перепускний і внутрішньооб'єктний режими на території Порту;

- здійснювати разом з Підприємством кадрове забезпечення спільної діяльності відповідно до додаткових угод, щоне є предметом даного договору.

Підприємство зобов'язується:

- ◆ залучати клієнтуру та укладати з нею договори на виконання робіт і надання послуг, передбачених договором, направляючи копії таких договорів Порту в 3-денний термін з дати укладення договору;

- ◆ виконувати роботи і надавати послуги, передбачені договором, на підставі укладених Портом та Підприємством договорів;

- ◆ планувати черговість і терміни виконання робіт і надання послуг з метою досягнення максимальної рівномірності і ритмічності їх проведення;

- ◆ виявляти нові ринки збуту робіт і послуг, що виконуються спільно з Портом, вести маркетингові дослідження;

- ◆ забезпечувати залучення максимально вигідної клієнтури з використанням виробничих зв'язків і досвіду роботи Підприємства і Порту;

- ◆ по узгодженню з Портом здійснювати за рахунок коштів, одержаних від спільної діяльності, фінансування виробничих і інших поточних витрат, що виникають у процесі здійснення спільної діяльності;

- ◆ вчасно здійснювати всі розрахунки з клієнтурою за виконані роботи і надані послуги при здійсненні спільної діяльності в установленому чинним законодавством України порядку;

- ◆ здійснювати матеріально-технічне забезпечення спільної діяльності;

- ◆ застосовувати ціни і тарифи на роботи і послуги, що надаються при здійсненні спільної діяльності, які установлені Мінтрансом України, а також місцеві тарифи, які затверджені Портом;

- ◆ здійснювати інвестування коштів у спільну діяльність відповідно до чинного законодавства України;

- ◆ здійснювати впровадження нових технологій при виконанні робіт і наданні послуг, які передбачені даним договором;

- ◆ своєчасно за свій рахунок здійснювати капітальний ремонт і реновацію основних фондів, які належать йому і передані у спільну діяльність;

- ◆ забезпечувати підготовку виробничого персоналу відповідної кваліфікації для здійснення спільної діяльності;

- ◆ створювати і забезпечувати працівникам належні умови праці, передбачені Кодексом законів про працю України, чинним законодавством України про охорону праці;

- ◆ систематично інформувати Порт про виконання виробничих і фінансових показників, хід виконання робіт за договорами;

- ◆ вести бухгалтерський і статистичний облік результатів спільної діяльності;

- ◆ вести податковий облік і складати податкову звітність за результатами спільної діяльності;

- ◆ направляти Порту відомчу статистичну і бухгалтерську звітність за результатами спільної діяльності за встановленою формою та в установлений термін;

- ◆ виконувати вимоги і рекомендації Порту з ефективного використання майна, переданого у спільну діяльність;

◆ розробляти та впроваджувати нові методи і системи управління спільною діяльністю;

◆ організовувати підвищення кваліфікації персоналу, який виконує роботи за цим договором, сприяти включенню його в спеціальні програми з підвищення кваліфікації кадрів;

◆ розробляти, впроваджувати і забезпечувати в спільному виробництві заходи в галузі охорони праці та безпечних методів її проведення;

◆ розробляти разом з Портом заходи щодо захисту навколишнього середовища, які відповідають міжнародним стандартам, надавати допомогу в придбанні відповідного устаткування і технологій;

◆ забезпечувати дотримання законодавства України про охорону довкілля, а також передбачені законодавством України і Портом відповідні облік, звітність і платежі;

◆ вчасно одержувати і продовжувати ліцензії на здійснення тих видів спільної діяльності, що у відповідності з чинним законодавством України підлягають ліцензуванню.

Внески сторін у спільну діяльність, їх оцінка і правовий режим

Порт і Підприємство визначають склад і розмір своїх внесків у спільну діяльність, що здійснюються шляхом внесення коштів і/чи майна, включаючи нематеріальні активи (право користування землею й іншими природними ресурсами, ноу-хау, технології, програмне забезпечення обчислювальної техніки тощо).

Внески коштів здійснюються як у національній, так і в конвертованій іноземній валюті. Внески в іноземній валюті оцінюються в гривнях по курсу Національного банку України на момент перерахування коштів.

Вартість майна визначається сторонами за справедливою (ринковою) ціною, яка розраховується відповідно з існуючими методиками оцінки вартості майна, та порядком, встановленим Фондом державного майна України. Вартість нематеріальних активів оцінюється експертно.

Майно сторін, що використовується при здійсненні спільної діяльності, залишається власністю цих сторін і відбивається в їхньому балансі в порядку, установленому чинним законодавством України.

Майно Порту передається Підприємству як стороні, уповноваженій на ведення загальних справ, у тимчасове користування на термін дії договору без права розпорядження ним. Передача майна підтверджується оформленням двостороннього акта приймання-передачі.

При необхідності придбання рухомого майна для використання його в спільній діяльності, відповідні витрати здійснюються за рахунок власних коштів однієї із сторін.

Придбання майна за рахунок коштів спільної діяльності до розподілу прибутку між сторонами договору не допускається.

При будівництві об'єктів нерухомості, реконструкції і модернізації інфраструктури порту, що забезпечує нормальне здійснення спільної діяльності, допускається спільне часткове фінансування капітального будівництва за умови, що воно здійснюється з власних коштів кожної із сторін. Створене в такий спосіб нерухоме майно на час дії даного договору є загальною власністю сторін і відображається у їх балансі по вартості відповідної частки в спільному фінансуванні будівництва з умовою обов'язкового викупу Портом частки, що належить Підприємству, після припинення дії договору в порядку, передбаченому договором.

Кошти, витрачені Портом і Підприємством на придбання рухомого майна чи будівництво об'єктів нерухомості, призначених для використання в спільній діяльності, збільшують суму внеску кожного з них у спільну діяльність.

Витрати кожної із сторін на зазначені цілі повинні бути визнані іншою стороною, що підтверджується додатковою угодою, яка після взяття її на облік податковим органом є невід'ємною частиною цього договору.

Розрахунок податкових амортизаційних відрахувань на майно, включаючи нематеріальні активи, які амортизуються, передане у спільну діяльність, здійснюється Підприємством згідно з діючими нормативами відрахувань, виходячи з вартості зазначеної в балансі власника майна, окремо по Порту і Підприємству. Амортизаційні відрахування відносяться Підприємством на валові витрати спільної діяльності і перераховуються власникам майна.

Ремонт, інше поліпшення майна, переданого у спільну діяльність, здійснюються сторонами, виходячи з графіків капітального і планово-попереджувального ремонтів майна Порту і Підприємства, затверджених відповідними службами сторін.

Витрати на ремонт, поліпшення і модернізацію устаткування, переданого сторонами в спільну діяльність, у частині, віднесеній відповідно до діючих вимог податкового обліку на валові витрати, здійснюються за рахунок засобів спільної діяльності. Частина витрат, що залишилася, відшкодовується за рахунок коштів власника майна і збільшує вартість його внеску в спільну діяльність, що відображається Підприємством у відповідних формах звітності.

Експлуатація майна здійснюється Підприємством відповідно до чинних нормативних актів, що встановлюють правила технічної експлуатації майна, безпеки праці, пожежної безпеки й інші.

Режим експлуатації майна, що належить Порту, встановлюється за узгодженням з Портом з урахуванням фактичного технічного стану цього майна.

Повернення однією із сторін майна, переданого за даним договором у спільну діяльність, можливе тільки у випадку припинення договору або за згодою іншої сторони. При поверненні майна Підприємство забезпечує її справний стан або компенсує вартість відновлення, обумовлену експертним шляхом, за винятком випадків, коли стан техніки при передачі є результатом природного зносу, що встановлюється спільно призначеними експертами.

Відповідальність за збиток, заподіяний однією із сторін майну іншої сторони, несе винна сторона.

При відмові винної сторони відшкодувати заподіяний нею збиток, сторона, що зазнала збиток, вправі здійснити роботи по відшкодуванню збитку за свій рахунок з наступним стягненням понесених витрат із прибутку, що належить винній стороні за результатами спільної діяльності, або в судовому порядку, якщо зазначеного прибутку недостатньо для компенсації витрат по відшкодуванню збитку.

Розподіл прибутку від спільної діяльності

Прибуток від спільної діяльності визначається в порядку, передбаченому чинним законодавством України, яким регулюється здійснення спільної діяльності на території України без створення юридичної особи.

Розподіл прибутку від спільної діяльності між сторонами здійснюється після сплати податку на прибуток по декларації про прибуток Підприємства, прийнятої податковим органом.

Загальний прибуток, що належатиме Порту і Підприємству, поділяється між ними пропорційно внескам у спільну діяльність, підтвердженими відповідними розрахунками з урахуванням:

- вартості внесків у спільну діяльність, зазначених у додатках;
- поділу основних фондів на активні і пасивні;
- залучених сторонами обсягів робіт;
- зниження питомих витрат на послуги, які є предметом спільної діяльності.

Зазначений у договорі відсоток розподілу прибутку може коригуватися щоквартально з урахуванням зміни внесків сторін. Коригування оформляється підписанням додаткових угод, які є невід'ємною частиною цього договору.

Прибуток перераховується Підприємством у вигляді щомісячних авансових платежів не пізніше 25 числа місяця, наступного за звітним, виходячи з фактичного щомісячного прибутку, отриманого Підприємством.

Остаточні розрахунки здійснюються за результатами спільної діяльності за квартал. Допускається проведення в ті ж терміни звірення документів і здійснення перерахунків на підставі складених у результаті перевірки "Активів звірення розрахунків і погашення заборгованості".

Персонал, зайнятий у спільній діяльності

Чисельність працівників, зайнятих у спільній діяльності, встановлюється штатним розкладом, затвердженим Підприємством за узгодженням з Портом.

Посадова особа, що здійснює оперативне керівництво спільною діяльністю, призначається Підприємством за узгодженням з Портом.

Умови й оплата праці працівників, зайнятих у спільній діяльності, визначаються положеннями колективного договору, укладеного Підприємством з одним чи декількома профспілками або іншими уповноваженими на представництво трудовим колективом органами, а у випадку відсутності таких органів — з представниками працівників, обраними й уповноваженими трудовим колективом.

Положення про оплату праці затверджується Підприємством за узгодженням з Портом.

Не узгоджені з Портом Штатний розклад і Положення про оплату праці працівників, зайнятих у спільній діяльності, не є підставою при визначенні витрат на здійснення спільної діяльності.

Відповідальність сторін

Сторони несуть взаємну майнову відповідальність відповідно до чинного законодавства України у випадку невиконання, несвоєчасного або неналежного виконання зобов'язань за цим договором.

Кожна із сторін за збиток, заподіяний їй діями третім особам, несе самостійну відповідальність.

Штрафи і збитки від комерційної діяльності, наднормативного простою транспортних засобів під обробкою, порушень Правил технічної експлуатації і техніки безпеки, охорони праці і навколишнього середовища, пожежної безпеки тощо, що відбулися з вини Підприємства, покриваються за рахунок його частки прибутку від спільної діяльності, а при її відсутності чи недостатньої кількості коштів — за рахунок власних коштів.

Сторони передбачають установлення штрафних санкцій щодо порушень взаємної платіжної дисципліни за даним договором, розмір яких буде визначений додатковою угодою до даного договору, що є його невід'ємною частиною.

Відшкодування винною стороною збитків і сплата штрафів, передбачених договором, не звільняє її від виконання зобов'язань за цим договором.

У випадку однобічного повного чи часткового відмовлення від виконання зобов'язань за договором до його припинення в порядку розділу 11 цього договору винна сторона виплачує на користь іншої сторони неустойку в розмірі документально підтвердженого прямого дійсного збитку.

Форс-мажор

Сторони звільняються від відповідальності за часткове чи повне невиконання зобов'язань за цим договором, якщо це невиконання стало наслідком дії нездоланної сили, що виникла після закінчення договору в результаті подій надзви-

чайного характеру, що зобов'язана сторона не могла ні передбачати, ні запобігти розумними мірами.

До обставин нездоланної сили відносяться події, на які сторона не може вплинути та за виникнення яких не несе відповідальності, в загальноприйнятому значенні форс-мажору (землетрус, повінь, пожежа, страйк, воєнні дії), а також законодавчі і нормативні акти України заборонного характеру у відношенні дотримання тих або інших умов даного договору, що вступили в силу після його укладення.

Вирішення спорів

Сторони будуть прикладати всі зусилля для того, щоб вирішувати усі розбіжності і суперечки, пов'язані з даним договором, шляхом переговорів. При неможливості розв'язати суперечки шляхом переговорів, вони підлягають розгляду в арбітражних судах України або за домовленістю сторін у третейських судах.

Термін дії договору і його припинення

Даний договір укладається на термін за згодою сторін.

Даний договір може бути доповнений і змінений за згодою сторін з оформленням доповнення до договору, що буде невід'ємною частиною цього договору.

Термін дії даного договору автоматично продовжується на наступний термін на тих же умовах, якщо жодна зі сторін за три місяці до закінчення терміну його дії письмово не заявить про його припинення.

У випадках установлення недоцільності або неможливості подальшого здійснення спільної діяльності, або встановлення неминучості одержання негативного фінансового результату такої діяльності будь-яка сторона вправі внести пропозиції про дострокове розірвання даного договору, що має бути розглянутий у 3-х місячний термін.

Дія договору припиняється з моменту підписання сторонами протоколу про його розірвання після закінчення 3-х місяців з дати подачі однією зі сторін пропозиції про його розірвання.

При припиненні договору у зв'язку з закінченням терміну його дії або у випадку дострокового розірвання договору з ініціативи Порту, Порт за згодою Підприємства викупає в нього рухоме майно, що було придбано ним за узгодженням з Портом, по вартості, визначеної шляхом експертної оцінки, та відповідно з порядком, встановленим Фондом державного майна України.

При достроковому розірванні договору з ініціативи Підприємства питання про викуп рухомого майна Підприємства, що використовувалося в спільній діяльності, вирішується Портом у залежності від реальної потреби в цьому майні. Вартість майна визначається експертною оцінкою.

В усіх випадках припинення даного договору Порт у ___ місячний термін з дня припинення дії договору повертає Підприємству кошти, вкладені останнім у самостійне чи часткове фінансування капітального будівництва, здійсненого на території порту, за ціною експертної оцінки відповідного майна.

Усі питання, що регламентують спільну діяльність і не знайшли відображення в даному договорі, регулюються чинним законодавством України.



5.7. ТЕХНОЛОГІЯ ПЕРЕВАНТАЖУВАЛЬНИХ РОБІТ В ПОРТАХ

Вантажна обробка транспортних засобів

Технологічний процес вантажної обробки транспортних засобів забезпечує найбільш доцільне розміщення і використання перевантажувальних засобів порту, мінімальні витрати часу на вантажну обробку суден, вагонів і автомобілів, раціональне розміщення людей, суворе дотримання вимог безпеки праці й охорони навколишнього середовища.

Опис технологічного процесу вантажної обробки транспортних засобів відбивається в наступній документації: паспорті порту, робочих і тимчасових технологічних картах завантаження-розвантаження суден і вагонів, годинних графіках розвантаження суден, технологічних процесах (типових циклах) повної обробки суден у порту, графіках вантажної обробки суден, єдиному технологічному процесі (ЄТП) обробки суден і вагонів (роботи порту і припортової залізничної станції), плані організаційно-технічних заходів щодо реалізації технологічного процесу в майбутню навігацію.

Паспорт порту містить наступні основні розділи: загальні відомості, пропускна здатність причалів порту, технічні дані порту, техніко-економічні показники порту, ситуаційний план порту, схематичний план порту, технічна характеристика упоряджених механізованих причалів порту, перевантажувальне устаткування порту, службово-допоміжні судна порту. Технологічна карта розвантаження суден і вагонів — основний документ, що визначає організацію і порядок виконання перевантажувальних робіт.

Технологічні карти розвантаження суден і вагонів можуть бути робочими і тимчасовими. Робоча технологічна карта визначає організацію і послідовність виконання відпрацьованого й освоєного в порту перевантажувального процесу. Вона повинна містити опис технологічного процесу за операціями; розміщення перевантажувальних машин і докерів-механізаторів по операціях перевантажувального процесу; склад вантажозахватних пристроїв, такелажу й інструменту; вказівок з техніки безпеки, охорони праці і навколишнього середовища; оформлювальні і стверджуючі реквізити.

Тимчасова технологічна карта розробляється на період освоєння перевантажувального процесу щодо нового для даного порту вантажу, при зміні технології вантажу, що перевантажувався раніше в порту, або при освоєнні передових методів і прийомів перевантаження вантажів. Зміст тимчасовий аналогічний змістові робочої технологічної карти, але процедурні питання розробки, узгодження, затвердження, розмноження, обліку і зберігання значно спрощені.

В залежності від місця виконання і призначення в технологічних картах перевантажувальні операції поділяються на наступні:

с у д н о в а — формування або розформування пакета, укладання вантажу в трюмі або на палубі судна, стропування, переміщення вантажу в трюмі, зачищення трюму, підгортання (штивка) вантажу;

к о р д о н н а або **ф р о н т а л ь н а** — переміщення вантажу кордонної (фронтальної, основної) машиною в зоні її дії (із судна на причал, склад, у вагон, на автомобіль або назад);

п е р е д а т н а — передача вантажу від (с) однієї машини до (на) іншої (іншу);

т р а н с п о р т н а — переміщення вантажу машинами внутріпортового транспорту з оперативної (прикордонної) площадки на склад або назад, а також із складу на склад;

в а г о н н а – формування або розформування вантажу в пакети, переміщення й укладання усередині вагона, стропування, підгортання вантажу у вагоні або його зачищення;

а в т о м о б і л ь н а – завантаження або розвантаження автомобіля;

с к л а д с ь к а – завантаження або розвантаження перевантажувальних машин або захоплювальних пристроїв, формування і розформування пакета, переміщення й укладання вантажу в штабель на складі.

При розробці технологічного процесу вантажної обробки транспортних засобів використовуються норми часу на виконання окремих операцій: норми часу на формування і розформування підймання вантажу, норми часу на одне стропування вантажу, норми часу на підймання, поворот і опускання вантажу або вантажозахоплювального пристрою краном.

При перевантаженні навалочних вантажів для визначення тривалості суднової, вагонної і складської операцій замість норм на формування і розформування пакетів, стропування використовують норми часу на установлення грейфера на вантаж, захоплення вантажу грейфером, напрямок навантаженого грейфера і висипання вантажу з грейфера.

При перевантаженні лісоматеріалів норми часу на виконання окремих операцій відрізняються від аналогічних норм для навалочних вантажів.

Крім операцій, що складають безпосередньо перевантажувальний процес, у зв'язку із стиснутими умовами роботи і недостатнім оглядом крановиком простору в трюмі потрібний нагляд за переміщенням, вантажозахоплювального пристрою. Витрати часу на активний нагляд при підйманні й опусканні захоплювального пристосування приймаються від 5 до 10 с.

Нормативи часу для навалочних вантажів установлені з урахуванням часткового сполучення елементів підймання й опускання грейфера з поворотом стріли крана. Для тарно-штучних вантажів нормативи часу розраховані на завантаження (розвантаження) суден I й II типів. Типи суден і групи кранів приймають відповідно до Єдиних комплексних норм виробітку і часу на перевантажувальні роботи, виконувани в річкових портах і на пристанях (ЄКНВІЧ) або Відомчими комплексними нормами виробітку і часу на перевантажувальні роботи, виконувани в річкових портах і на пристанях (ВКНВІЧ).

У технологічному процесі перевантаження штучних вантажів і контейнерів у більшості випадків основними технічними засобами є авто- і електронавантажувачі. При цьому виникає необхідність визначення тривалості операцій по переміщенню вантажів, виконуваних навантажувачами. Витрати часу на виконання операцій акумуляторними й автомобільними навантажувачами і витрати часу на їх рух з вантажем і без вантажу приймаються за нормами.

План організаційно-технічних заходів щодо реалізації технологічного процесу в майбутню навігацію передбачає розробку питань забезпечення готовності порту до вантажної обробки транспортних засобів. У ньому здійснюється розміщення і закріплення перевантажувальних машин за вантажними районами і причалами, розробляються заходи щодо підготовки берегових технічних засобів, рейдового, службово-допоміжного і роз'їзного флоту; підготовки і розміщення кадрів, відпрацьовуються питання організації й оплати праці на перевантажувальних роботах і т.д.

Перевантаження штучних вантажів і контейнерів

До штучних відносяться вантажі, перевезені в мішках, стосах, пачках, тюках, ящиках, бочках. “Маса одного місця вантажів змінюється в межах: від 15 до 300 кг, а іноді і до 500 кг.

Особливу групу складають контейнери і штучні вантажі, що перевозяться окремими місцями в упакуванні і без нього. До них відносяться великовагові і

громіздкі вантажі, велике устаткування (верстати, вузли машин і агрегатів, автомобілі й ін.), металоконструкції і залізобетонні вироби масою 15 т і більш.

За умовами перевезення і зберігання штучні вантажі звичайно поділяють на три групи:

- ті, що потребують захисту від атмосферних опадів і сонця, які зберігають у закритих складах, перевозять у трюмах суден і критих вагонах;
- зберігання яких допускається на відкритих площадках (з накриттям у разі потреби брезентом), які перевозять у відкритому рухомому складі;
- швидкопсувні, які перевозять у спеціально обладнаних суднах-рефрижераторах, вагонах-рефрижераторах або льодовиках, зберігають у складах-льодовиках.

В окрему групу виділяються небезпечні і легкогорючі вантажі, перевезення і зберігання яких здійснюють за особливими правилами.

В залежності від форми, розмірів, маси, упакування і фізико-хімічних властивостей штучні вантажі поділяють на групи: вантажі, що перевозяться в ящиках, у мішках, у бочках, у стосах, великовагові вантажі, метали і металовироби. Групи поділяються на класи.

Значне число груп, класів і найменувань штучних вантажів утрудняють застосування універсальних машин і пристосувань для їх перевантаження. Тому з метою полегшення перевантажувальних робіт застосовують транспортні пакети з використанням різних засобів пакування. Застосовують пакети, сформовані без піддонів.

Укрупнення пакетів забезпечує використання крупнотоннажних піддонів, що одержали назву флети. Вони можуть бути плоскими, з торцевими опорними стінками, із знімними стійками, з бортами і відкидною торцевою стінкою і з незнімними стінками у вигляді ящикового піддона.

Штучні вантажі і контейнери в сучасних річкових портах перевантажують, як правило, на спеціалізованих причалах порталними, козовими і мостовими кранами, мостовими перевантажувачами.

Велика номенклатура штучних вантажів, перевезених у контейнерах, на піддонах і в непакетованому вигляді, розмаїтість їх форм, розмірів і маси, а також тари й упакування вимагають різних захоплювальних пристроїв для їх перевантаження.

Перевантаження лісоматеріалів, навалювальних і насипних вантажів

Лісоматеріали, що перевозяться водним транспортом, бувають довгомірними (4–9 м), короткомірними (1–3,5 м), круглими. Крім того, це можуть бути стійки різного сортаменту, пиломатеріали (дошки, брус, шпали) та інші лісоматеріали (клепка, технічні тріска, тарна дощечка й ін.). При перевантаженні круглих лісоматеріалів розсипом використовують спеціальні вантажозахоплювальні пристрої — грейфери різної конструкції.

Широке поширення одержало перевезення круглих лісоматеріалів пакетами. У пакети круглий ліс формують у пункті відправлення і незалежно від виду транспорту перевозять без розформування до складу одержувача в пункті призначення. При формуванні пакетів використовують різні пакувальні засоби. Найбільше застосування при формуванні пакетів на воді одержали багатооборотні напівтверді стропи п'яти модифікацій. Для навантаження круглих лісоматеріалів у судна і вивантаження їх із суден використовують переважно схеми механізації, у яких основними перевантажувальними машинами є порталні і мостові крани, у якості тилових використовують порталні, напівпорталні, консольні, козові, мостокабельні крани або бруківки перевантажувачі.

Навалочні вантажі — це різноманітні кускові, зернисті і порошкоподібні матеріали, перевезення і зберігання яких здійснюють без упакування, навалом. У

залежності від умов перевезення і зберігання в портах навалочні вантажі поділяються на дві групи: вантажі, що допускають зберігання на відкритих площадках і перевезення у відкритих суднах і вагонах (кам'яне вугілля, руди, нерудні будівельні матеріали, технічна сіль, камінь, щебінь і ін.); вантажі, зберігання і перевезення яких повинно здійснюватися в закритих складах і закритих транспортних засобах (харчова поварена сіль, калійна сіль, цемент, апатитовий концентрат і ін.).

Для перевантаження значної частини навалочних вантажів як вантажозахоплювальні пристрої використовують грейфери – пристрої, за допомогою яких здійснюють перевантаження вантажів способом двостороннього зачерпування. З різних типів перевантажувальних машин можуть компонуватися схеми механізації перевантаження навалочних вантажів для причалів з різним вантажообігом. Особливе місце в перевантаженні навалочних вантажів займає видобуток і перевантаження нерудних будівельних матеріалів (НБМ).

До насипних відносяться зернові вантажі, які вантажать у судна, в основному, на причалах хлібоприймальних пунктів. До складу зернових вантажів входять пшениця, жито, овес, ячмінь, кукурудза, горох, просо, гречка й ін.

Основна частина зерна, перевезеного водним транспортом, вивантажується на причалах мірошницьких або комбікормових комбінатів. На причалах річкових портів зерно перевантажується в незначних кількостях. При цьому застосовуються, в основному, кранові схеми механізації із спеціальними грейферами, що щільно закриваються. У цьому випадку зернові вантажі перевантажуються “судно-вагон” із завантаженням вагонів через бункер. Організація перевантажувальних робіт у порту містить у собі три найбільш істотні елементи:

- адміністративне керівництво ходом перевантажувальних робіт, здійснюване за лінійно-штабним принципом начальником порту, його заступниками і функціональними відділами управління порту і начальниками вантажних районів (дільниць) із заступниками і змінними помічниками;

- оперативне керівництво обробкою транспортних засобів, розміщенням і використанням перевантажувальних засобів і бригад докерів-механізаторів, реалізоване диспетчерською службою через безпосередніх організаторів виробництва – змінних помічників, начальників вантажних районів (дільниць), начальників причалів і ін.;

- організацію й оплату праці безпосередніх виконавців перевантажувальних робіт – бригад докерів-механізаторів.

Адміністративне керівництво роботою порту, у тому числі перевантажувальними роботами, очолює начальник порту, що разом із заступниками і функціональними відділами керує всією діяльністю порту, відповідає за дотримання і виконання виробничої, фінансової і трудової дисциплін, укладених договорів і взаємних зобов'язань.

Оперативне керівництво перевантажувальним процесом, здійснюване диспетчерською службою, забезпечує ефективне виконання оперативних планів, єдиних технологічних процесів обробки транспортних засобів, підтримку перевантажувального процесу в заданому плановому режимі. Склад і структура диспетчерського апарату порту визначаються обсягом і характером роботи, виконуваної портом.

Безпосередніми виконавцями перевантажувальних робіт у порту є бригади докерів-механізаторів. Ефективність перевантажувального процесу багато в чому залежить, поряд з якістю адміністративного й оперативного керівництва, від форми організації й оплати праці цих бригад.



5.8. РОЗВИТОК МОРСЬКИХ ПОРТІВ І ТРАНЗИТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ УКРАЇНИ

Загальна характеристика проблеми

Чинники, які обумовлюють зростаючу роль морських портів. Відповідно до тенденцій світового економічного розвитку у найближчому майбутньому очікується суттєве зростання товарообміну у напрямку Європа – країни Азійсько-Тихоокеанського регіону. Так, за оцінками експертів ЄС до 2010 року очікується збільшення товарообміну за цим напрямком на 30-35 %. Очікується також зростання товарообміну за напрямком європейської осі „Північ-Південь” – за експертними оцінками, до 2010 року – на 25-30 %. За прогнозами, суттєве збільшення перевезень транзитних вантажів передбачається в тому числі і для морського транспорту. У зв'язку з цим Україна має потенційні можливості для залучення додаткових транзитних потоків через свою територію за цими напрямками.

Це вимагає реалізації конкретних заходів щодо подальшого розвитку та модернізації власної транзитної транспортної інфраструктури та створення сприятливих умов для переміщення транзиту територією країни. У цьому контексті зростатиме роль морських портів, як однієї із найважливіших ланок національної транзитно-транспортної інфраструктури.

Між тим, на сьогодні для України існує загроза збереження негативних тенденцій у цій сфері. Зокрема, це зменшення обсягів транзиту територією України за більшістю напрямків, недостатнє завантаження потужностей транспортної системи (зокрема, портів, залізниць) власною вантажною базою. За оцінками експертів, транзитний потенціал України на сьогодні реально використовується лише на 50-60 %, в тому числі невикористаний резерв переробної спроможності українських портів становить більше 30 % (2005 р.). За цих умов подальша втрата транзиту при неможливості принципово збільшити власну вантажну базу суттєво вплине на функціонування всього транспортного комплексу країни. Міждержавний транзит через українську територію – це значний національний ресурс, який на сьогодні використовується не повною мірою. Погіршення становища України у транзитній сфері може мати незворотний характер, якщо сучасні негативні тенденції не будуть враховані на загальнодержавному рівні при розробці національної транспортної політики.

Протягом останніх років зберігається тенденція до зменшення обсягу транзиту та зменшення його частки у загальному вантажообігу портів України. Так, обсяг транзиту у 2002 році в цілому по всіх морських торгових портах становив 48972 тис. т (що складало 44 % від загального вантажообігу), у 2004 році – 42717,3 тис. т (відповідно 38 %), у 2005 – 38906,2 тис. т (відповідно 36 %). Позитивна динаміка зростання обсягу транзиту спостерігається у Ренійському, Ізмаїльському, Усть-Дунайському, Миколаївському, Керченському портах, порту Южний. Негативні тенденції щодо зменшення обсягів транзиту спостерігалися у Іллічівському, Одеському, Феодосійському, Бердянському, Маріупольському портах. При цьому найбільші темпи спаду транзиту – в Феодосійському порту, для якого основну частку транзиту до 2004 року становила нафта російського „Юкосу”.

Протягом останніх років спостерігається стійка тенденція до зростання загального вантажообігу та транзиту через приватні морські портово-перевалочні комплекси, які не підпорядковані Мінтранзв'язку.

Чинники, які визначають втрати транзитних вантажопотоків для України, можуть бути поділені на зовнішні та внутрішні.

Зовнішні чинники

- зміна кон'юнктури міжнародного ринку транспортних перевезень (зростання обсягів комбінованих перевезень, зростання вимог до швидкості та якості транс-

портних послуг та перевезень, зміни у структурі транзитних вантажів на користь контейнерів, тарно-штучних вантажів, зменшення транзиту металу, наливних вантажів тощо);

- зростання міжнародної конкуренції на державному рівні за додаткові транзитні потоки, як наслідок – переорієнтація транзиту з портів України на порти сусідніх країн (Румунія, Болгарія, а також Туреччина, країни Балтії, які проводять активну наступальну транзитну політику, спрямовану на розвиток додаткових потужностей інфраструктури транзиту, модернізацію рухомого складу, спрощення та впорядкування переміщення вантажів через кордони, впровадження сучасних технологій перевезень та сприятливу тарифну політику. Всі ці заходи реалізуються на основі надання цільової державної підтримки, залучення цільових інвестицій країн ЄС та на основі чіткої стратегії розвитку національних транспортних комплексів цих країн);

- різні темпи трансформації та інтеграції національних транспортних систем у міжнародну транспортну систему, зокрема, прискорений розвиток транспортної інфраструктури країн-конкурентів;

- розширення ЄС та створення більш сприятливих умов для транзиту у Румунії, Болгарії, країнах Балтії (слід очікувати ще більшого зростання конкуренції між портами Румунії, Болгарії та України за транзитні вантажопотоки євразійського напрямку у зв'язку з майбутнім входженням цих країн до ЄС);

- транспортна політика Російської Федерації щодо модернізації власних портів, транспортної інфраструктури та зменшення залежності від транзиту через територію України (Росія активно реалізує політику переорієнтації своїх вантажів з українських портів на власні порти на Чорному морі та Балтиці. Сьогодні близько 65 % загального обсягу транзитних перевезень залізничним транспортом України та змішаним залізнично-морським сполученням припадає на російських замовників).

Внутрішні чинники

- ◆ відставання в темпах розбудови української частини системи міжнародних транспортних коридорів (аналіз пропускної здатності автомобільних і залізничних магістралей, які входять у систему МТК на території України, свідчить, що практично на кожному напрямку залишаються ділянки, які мають пропускну спроможність у декілька раз нижчу ніж в цілому для всієї магістралі. Це знижує ефективність функціонування всієї магістралі попри всі позитивні заходи, які були уже реалізовані відповідно до „Програма створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів”);

- ◆ низька якість внутрішньої транспортної мережі, обмеженість швидкості транзитних перевезень, технічно застарілий рухомий склад;

- ◆ технічна зношеність основних фондів, базових об'єктів транспортної інфраструктури, відсутність комплексного підходу до технічного оздоровлення галузі;

- ◆ низький рівень розвитку інфраструктури державного кордону, низька пропускна спроможність прикордонних пунктів пропуску та відносно висока вартість послуг, що надаються при перетині кордону, складна та тривала процедура проходження кордону, простої на кордоні;

- ◆ відсутність або нерозвиненість комплексного, у тому числі інформаційного, обслуговування перевізників та електронного документообігу;

- ◆ численні перепони при оформленні міжнародних транзитних вантажів, недостатня ефективність заходів щодо збереження вантажів та криміногенна обстановка на дорогах;

- ◆ певна невизначеність та недостатня послідовність транспортної політики України, відсутність системного комплексного характеру заходів, що вживаються,

відсутність державного протекціонізму у підтримці власних вантажоперевізників та судноплавних компаній, надання їм статусу національних перевізників, відсутність заходів щодо стимулювання експорту власних транспортних послуг (залежність зовнішньої торгівлі від іноземного флоту – вітчизняний флот забезпечує лише 7,5% міжнародних зовнішньоторговельних операцій);

- ◆ недостатня активність України у приєднанні і виконанні міжнародних конвенцій та інших нормативно-правових актів щодо транзитних та транспортних перевезень (зокрема, до Європейських конвенцій, що регулюють перетин кордону, угод Єврокомісії щодо транспортних операцій, питань оподаткування, приватного права та ін.);

- ◆ політична та економічна нестабільність, часті зміни у законодавчому та правовому полі щодо здійснення транспортних перевезень та процедури перетину кордонів, неузгодженість національних законодавчих актів з відповідними нормами у європейських країнах;

- ◆ недостатньо гнучка тарифна політика, яка не завжди враховує зміни у тарифній політиці країн-конкурентів та не сприяє забезпеченню конкурентоспроможності перевезень по території України у порівнянні з іншими країнами, наявність місцевих зборів, необхідність внесення фінансової застави і т.д;

- ◆ невизначеність щодо майбутнього функціонування суднового ходу Дунай – Чорне море.

Більшість із названих внутрішніх чинників функціонування транспортного комплексу мають системний характер.

Проблема полягає у тому, що порти є лише однією ланкою, яка забезпечує обслуговування транзиту та експортно-імпортних операцій, важливими ланками загального процесу переміщення транзиту через територію України є залізничний, автомобільний транспорт, пункти перетину сухопутних кордонів у всіх напрямках. Ефективна робота лише портів у цьому транспортному циклі не забезпечує повною мірою кінцевий результат. Тому вирішення проблеми потребує насамперед комплексного підходу, який може бути реалізований лише в рамках принципово нової стратегії держави щодо розвитку транспортного комплексу, єдиної національної транспортної політики, спрямованої на координацію дій усіх учасників перевезень, узгоджений розвиток інфраструктури транзиту, вдосконалення тарифної політики та на формування транзитної привабливості території України та підвищення конкурентоспроможності перевезень.

Підвищення ефективності функціонування портів

Формування вантажної бази портів. Національна вантажна база, яка формується зовнішньоекономічними вантажами, здатна забезпечувати лише 56-60 % вантажообігу портів. За оцінками спеціалістів Асоціації портів України, у найближчі 5 років національна вантажна база навіть за умови позитивних тенденцій у розвитку економіки не здатна забезпечувати повне використання потужностей портів.

Удосконалення тарифної політики, яка не сприяє мінімізації транспортної складової у вартості товарів, що перевозяться через Україну і не забезпечує сприятливого конкурентного середовища. Як показує аналіз, фактор зниження тарифів як стимул для залучення додаткових транзитних вантажопотоків в основному себе вже вичерпав. Слід робити акцент не на зниженні тарифів, а на застосуванні конкурентоспроможних ставок тарифів на конкретних напрямках перевезень. Залишаються у 2-3 рази вищими ніж в портах більшості європейських країн ставки зборів при обслуговуванні суден-контейнеровозів, наприклад, в Одеському, Іллічівському портах.

Поліпшення системи митного контролю. Основні проблеми – невпорядкованість системи прикордонного контролю, зловживання, високі ставки зборів за проведення контролю та супутніх операцій, довготривалість та складність процедури контрольно-перевірочних операцій, оформлення документів на транзитні вантажі (насамперед це стосується автомобільних та контейнерних перевезень), слабка технічна оснащеність, плата за митне супроводження та охорону вантажів.

Необхідність технічного оновлення елементів портової інфраструктури, подолання технологічного відставання у забезпеченні основних портових операцій, незначні інвестиції у модернізацію портової інфраструктури.

Відсутність коштів для модернізації. Фіскальна політика держави спрямована на вилучення коштів портів до бюджету без врахування потреб портів акумулювати фінансові резерви для модернізації портової інфраструктури і техніки.

Різний рівень ефективності функціонування портів. Так, порт Маріуполь для переробки 14 млн.т вантажів використовує 15 причалів та має штат близько 5 тис. чол., Іллічівський порт переробляє такий самий обсяг вантажів, але на 26 причалах і має чисельність персоналу 9,2 тис.осіб. Завантаженість порту Маріуполь становить 72 %, порту Іллічівськ – 43 %.

Основні напрями розвитку портів

Програма соціально-економічного розвитку морських торговельних портів виходить з основних принципів, які закладені в Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України до 2020 року.

Мета програми: зростання обсягів перевалювання вантажів в українських морських портах на 30 відсотків (до 115 млн. тонн у 2010 р.) шляхом введення в експлуатацію спеціалізованих перевантажувальних комплексів в морських портах загальною потужністю 30 млн. тонн на рік.

Основні завдання Програми:

Створити надійну матеріально-технічну базу морських портів, яка відповідає у кількісному відношенні вимогам розвитку української економіки і зовнішньої торгівлі, у якісному відношенні – найвищим світовим стандартам.

Зміцнити взаємодію морських торговельних портів із суміжними видами транспорту і вантажовласниками у межах логістичних товаропровідних систем і міжнародних транспортних коридорів, які проходять по території України.

Підвищити рівень навігаційної і екологічної безпеки в морських торговельних портах.

Підвищити ефективність державного регулювання роботи і розвитку морських торговельних портів, що забезпечить реалізацію інтересів держави без обмеження господарчої самостійності підприємства.

Програма містить комплекс заходів, які передбачають:

- створення і модернізацію термінальних комплексів, впровадження прогресивних транспортно-технологічних систем, їх відповідність світовим стандартам і європейській транспортній системі;
- створення умов, що сприяють збільшенню обсягів міжнародних транзитних перевезень через порти України, доведення до міжнародних стандартів якості транспортних послуг;
- розробка і створення нормативно-правової бази транспортного і транспортно-технологічного забезпечення роботи портів у взаємодії із суміжними видами транспорту, приведення діючого законодавства в цій сфері діяльності у відповідність з міжнародним транспортним правом; створення Закону “Про морські порти України”;
- реформування методів управління і форм господарської діяльності портів з метою приведення їх у відповідність з вимогами розвитку ринку транспортних по-

слуг і світової практики управління портами шляхом структурних перетворень і відокремлення адміністративних і господарських функцій;

- регулювання діяльністю портів на державному і регіональному (муніципальному) рівнях з урахуванням їх значимості у загальній системі економіки України, міжнародних і місцевих транспортних шляхах;

- створення інформаційно-керуючих систем, що дозволить підвищити конкурентоспроможність портів України, а також створення умов інформаційної і технологічної взаємодії і координації роботи різних видів транспорту.



6. ОСОБЛИВОСТІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВІАЦІЙНИМ ТРАНСПОРТОМ

6.1. ОРГАНІЗАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ АВІАЦІЙНИМ ТРАНСПОРТОМ

Перевезення у повітряному сполученні визначаються Варшавською угодою, Повітряним кодексом України (1993р.), Постановою Кабінету Міністрів України "Про порядок повітряного сполучення через державний кордон України" (1995р.), положенням "Про порядок видачі Тимчасового дозволу на здійснення міжнародних польотів з (до) аеропортів (аеродромів), в яких відсутні пункти пропуску через державний кордон України"(1996р.), наказом "Про організацію повітряних перевезень літерними та підконтрольними рейсами" (1997р.), положенням "Про проведення конкурсу на право отримання статусу національного повітряного перевізника"(1997р.) та іншими нормативно-правовими документами.

Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА) на регіональних конференціях встановлює: тарифи, знижки, розклад руху. Крім цього, ця міжнародна організація займається уніфікацією перевізних документів, уніфікацією порядку бронювання, розробкою принципів загальних умов перевезень та відношень авіапідприємств з агентами.

Правилами ІАТА передбачається можливість для перевізника укласти угоду про наскрізне перевезення з іншими авіакомпаніями, що дає відправникам вантажу можливість мати вибір маршруту і розкладу руху, а вантаж може перевозитись практично між будь-якими пунктами по одній накладній і наскрізному тарифу. При цьому, у вантажній накладній звичайно вказується самий короткий маршрут. Якщо ж це не зроблено, то вантаж буде відправлений по тому маршруту, який, на думку перевізника, забезпечує його найбільш швидко доставку.

При вирішенні питання про перевезення вантажу повітряним транспортом необхідно враховувати, яким літаком він буде відправлений пасажирським або спеціалізованим вантажним. По міжнародним правилам на рейсових пасажирських літаках до перевезення приймаються вантажі, маса одного місця яких не перевищує 200 кг, а габарити відповідають розмірам вантажного люку.

Перевезення важковагових та великогабаритних вантажів здійснюється спеціалізованими вантажними літаками, які мають вантажні люки і приміщення значних розмірів. Ці літаки обладнані спеціальними засобами для навантаження, швартування і вивантаження.

Для здійснення чартерних рейсів (особливо з перевезень вантажів на міжнародних рейсах) оформлюється вантажна накладна міжнародного зразку. Вантажна накладна — перевізний документ, що видається перевізником і є доказом укладання договору на перевезення. Вантажна накладна міжнародного зразку повинна бути заповнена відправником на англійській мові. Внесення у вантажну накладну (комплект, що включає 12 примірників) даних, що стосуються тарифів і зборів виконуються перевізником. Три примірника в комплекті є оригіналами і призначаються:

- оригінал № 1 — для перевізника, що видавав накладну. Є документальним свідомством підписання перевізником і відправником договору на перевезення;
- оригінал № 2 — для одержувача. Слідує з вантажем до пункту призначення і видається одержувачу разом з вантажем;
- оригінал № 3 — для відправника. Видається відправнику і служить документальним доказом прийняття вантажу перевізником до перевезення і як документальне свідомство підпису перевізника і відправника під договором на перевезення.

Дев'ять інших примірників в комплекті є копіями і призначені для різних цілей.

Вантажна накладна може бути заповнена самим перевізником. І в цьому випадку буде вважатися, що перевізник діяв від імені відправника і за його дорученням. Якщо вручена разом з вантажем накладна не містить всіх необхідних даних або заповнена неправильно, перевізник має право зробити в ній необхідні доповнення або уточнення, що, однак, не є його обов'язком.

Накладна для повітряних вантажних перевезень служить як: доказ про укладання угоди на перевезення і прийняття вантажу для перевезення; відомість відправлених вантажів, куди вносяться перевізні документи, а при необхідності також фіксуються особливі умови відправника; документ для нарахування фрахту; страховий поліс, якщо укладено угоду про страхування через посередника-фрахтувальника; митний документ при вивозі, проїзді або ввезенні; підтвердження поставки.

Для авіаперевезень авіанакладна — такий же документ, що й коносамент у морських перевезеннях. Однак існують суттєві відмінності. Авіанакладна не є оборотнім документом, її не можна індосувати (передати іншій особі за допомогою передавального підпису), вона не може бути документом, що засвідчує право власності на вантаж як такий. В авіанакладній немає оригіналу, що передається вантажоодержувачеві для надання йому права володіння товаром. Вантаж віддається у розпорядження названого вантажоодержувача після пред'явлення ним засвідчуючих його особу документів, підписаної квитанції та сплати необхідних зборів.

Коли повітряним шляхом відправляються вантажі різних відправників, то головний вантажовідправник виписує своєму агенту в кінцевому пункті прибуття не звичайну накладну, а звідну — з вказівкою на кожен окрему партію товару. Після прибуття вантажу агент передає його окремими партіями у розпорядження вантажоодержувачів, вказаних у звідній авіанакладній. Як і в коносаменті, в авіанакладній повинна бути детальна інформація про вантажоодержувача і про товар, що транспортується.

Плата за авіафрахт звичайно нараховується за масою в кілограмах, при цьому маса заокруглюється на півкілограма у більшу сторону. Коли співвідношення маси й об'єму вантажу перевищує 6 (для Великобританії — 5), тоді плата стягується з огляду на об'єм вантажу.

Відповідальність за збитки (шкоду) під час повітряних вантажних перевезень поширюється на всі види завданої шкоди, що виникла у період, протягом якого вантаж знаходився в аеропортах чи на борту літака.



6.2. ОБОВ'ЯЗКОВЕ СТРАХУВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПОВІТРЯНОГО ПЕРЕВІЗНИКА І ВИКОНАВЦЯ ПОВІТРЯНИХ РОБІТ ЩОДО ВІДШКОДУВАННЯ ЗБИТКІВ, ЗАПОДІЯНИХ ПАСАЖИРАМ, БАГАЖУ, ПРИЙНЯТИМ ДО ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ІНШИМ КОРИСТУВАЧАМ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ ТА ТРЕТІМ ОСОБАМ

Об'єктом цього виду обов'язкового страхування є майнові інтереси страхувальника, які виникають внаслідок зобов'язання відшкодувати у порядку, встановленому законодавством, пасажиром, вантажовласникам, іншим користувачам повітряного транспорту та третім особам збитки, пов'язані з експлуатацією повітряного судна.

Конкретні умови цього виду обов'язкового страхування визначаються договором обов'язкового страхування, який засвідчується полісом.

Страховальником з цього виду обов'язкового страхування є повітряний перевізник, що має право здійснювати пасажирські та вантажні перевезення.

Страховими випадками вважаються:

- авіаційна подія за участю повітряного судна страховальника, внаслідок якої настає його цивільна відповідальність за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю пасажирів та їхньому майну;
- факт пошкодження, псування або заподіяння іншої шкоди багажу, пошти, вантажу, за які страховальник (повітряний перевізник чи виконавець повітряних робіт) несе відповідальність за контрактом на перевезення (за багажною квитанцією або за пасажирським квитком);
- заподіяння шкоди Іншим користувачам повітряного транспорту та третім особам.

Відповідальність за майнові збитки вважається застрахованою на час офіційного перебування пошти, вантажу та багажу на повітряному судні чи під час завантаження (розвантаження) на повітряне судно..

Страхова сума (ліміт відповідальності страховика), встановлена договором з цього виду обов'язкового страхування, не повинна бути меншою:

1) за шкоду, заподіяну пасажиром:

◆ під час виконання польотів у межах України — суми еквівалентної 20000 доларів США за офіційним курсом гривні до долара США, визначеним Національним банком на день здійснення польоту, за кожне пасажирське крісло і відповідно до кількості пасажирських крісел, передбаченої сертифікатом цього повітряного судна. Страховик (страхова організація) сплачує зазначену страхову суму кожній потерпілій особі;

◆ під час виконання міжнародних польотів — у межах та на умовах, передбачених міжнародними угодами або законодавством країни, на території якої виконуються пасажирські перевезення;

2) за шкоду, заподіяну пошті, багажу або вантажу — суми, еквівалентної 20 долларам США за офіційним курсом гривні до долара США, визначеним Національним банком на день здійснення польоту, за кілограм, за речі (ручна кладь), що знаходяться у пасажирів, — суми, еквівалентної 400 долларам США за офіційним курсом гривні до долара США, визначеним Національним банком на день здійснення польоту;

3) за шкоду іншим користувачам повітряного транспорту та третім особам:

• для повітряного, судна з максимальною злітною вагою до 2000 кілограмів — 200000 гривень;

• для повітряного судна з максимальною злітною вагою від 2001 до 6000 кілограмів — 500000 гривень;

• для повітряного судна з максимальною злітною вагою від 6001 до 25000 кілограмів — 1000000 гривень;

• для повітряного судна з максимальною злітною вагою від 25001 до 50000 кілограмів 5000000 гривень;

• для повітряного судна з максимальною злітною вагою від 50001 до 100000 кілограмів — 15000000 гривень;

• для повітряного судна з максимальною злітною вагою понад 100000 кілограмів — 20000000 гривень.

Під час виконання міжнародних польотів страхова сума (ліміт відповідальності страховика) встановлюється в межах, передбачених міжнародними угодами або законодавством країни, на території якої виконуються повітряні роботи.

Таке страхування має здійснюватися відповідно до уніфікованих умов Об'єднання лондонських страховиків або інших умов, що застосовуються у міжнародній практиці.

У разі коли загальний розмір шкоди за одним страховим випадком перевищує зазначений розмір страхової суми, відшкодування кожній потерпшій особі пропорційно зменшується.

Страховик несе відповідальність у заявлених обсягах страхової суми, якщо раніше не було заявлено про більшу вартість багажу.

У разі коли пасажир з дозволу авіаційного перевізника перебуває на борту повітряного судна без квитка і не застрахований згідно з Положенням про порядок і умови проведення обов'язкового страхування працівників замовника авіаційних робіт, осіб, пов'язаних із забезпеченням технологічного процесу при виконанні авіаційних робіт, та пасажирів які перевозяться за його заявкою без придбання квитків, страховик має право відмовити у виплаті страхового відшкодування.

Страхове відшкодування не виплачується:

◆ за збитки, завдані внаслідок природної втрати вантажу в межах, встановлених нормами під час його перевезення, а також впливу температури, вологості чи особливих властивостей, які можуть призвести до загибелі чи псування вантажу (усушка, утруска, загнивання, займання тощо);

◆ за недостачу вантажу, якщо ціла зовнішня упаковка;

◆ за пошкодження вантажу черв'яками, гризунами, комахами;

◆ за збитки, завдані під час доставки вантажу до місця навантаження в повітряне судно і після вивантаження його з повітряного судна;

◆ за збитки, завдані внаслідок зниження ціни на вантаж, що перевозиться повітряним судном.

У разі настання страхового випадку страхувальник зобов'язаний у термін, установлений договором з цього виду обов'язкового страхування, письмово повідомити страховика про настання страхового випадку та надати страховику оригінали (або нотаріально засвідчені копії) таких документів:

• страхового поліса;

• платіжного доручення про сплату страхових внесків;

• посвідчення (сертифікат) про придатність повітряного судна до польотів;

• завдання на політ;

• письмової претензії пасажирів, власників вантажу, третіх осіб або їх правонаступників та документи про розмір збитків (висновки державних та відомчих комісій, обгрунтовані суми збитків);

• страхового акта (сертифіката);

• корінців авіаквитків та багажних квитанцій пасажирів повітряного судна;

• документів на перевезення вантажів та пошти;

• документів реєстрації події з повітряним судном, включаючи політає завдання.

Страховий тариф з цього виду обов'язкового страхування на один рік не може перевищувати:

◆ двох відсотків страхових сум, визначених договором обов'язкового страхування відповідальності за відшкодування збитків, завданих пасажиром, багажу, пошти, вантажу;

◆ одного відсотка страхових сум, визначених договором обов'язкового страхування інших користувачів повітряного транспорту та третіх осіб.



6.3. ОБОВ'ЯЗКОВЕ СТРАХУВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЕКСПЛУАТАНТА ПОВІТРЯНОГО СУДНА ЗА ЗБИТКИ, ЯКІ МОЖУТЬ БУТИ ЗАВДАНІ НИМ ПРИ ВИКОНАННІ АВІАЦІЙНИХ РОБІТ

1. Об'єктом цього виду обов'язкового страхування є майнові інтереси страхувальника, які виникають внаслідок зобов'язання відшкодувати в порядку, встановленому законодавством завдані третім особам збитки під час виконання авіаційних робіт.

2. Конкретні умови цього виду обов'язкового страхування визначаються договором обов'язкового страхування, який посвідчується полісом.

3. Страхувальником з цього виду обов'язкового страхування є виконавець авіаційних робіт, що експлуатує повітряне судно на законних підставах.

4. Страховим випадком вважається авіаційна подія за участю повітряного судна страхувальника, внаслідок якої настає його цивільна відповідальність за заподіяну шкоду життю та здоров'ю третіх осіб, їхньому майну, майну юридичних осіб.

5. Страхова сума (ліміт відповідальності страховика), встановлена договором з цього виду обов'язкового страхування, для польотів, виконуваних у межах України, не повинна бути меншою ніж:

- для повітряного судна з максимальною злітною вагою до 2000 кілограмів — 200000 гривень;

- для повітряного судна з максимальною злітною вагою від 2001 до 6000 кілограмів — 500000 гривень;

- для повітряного судна з максимальною злітною вагою понад 6000 кілограмів — 1000000 гривень.

Для міжнародних польотів страхова сума (ліміт відповідальності страховика) встановлюється у межах, передбачених міжнародними угодами або законодавством країни, на території якої виконуються авіаційні роботи.

6. У разі коли загальний розмір шкоди за одним страховим випадком перевищує зазначений розмір страхової суми, відшкодування кожній потерпілій третій особі пропорційно зменшується.

7. У разі настання страхового випадку страхувальник зобов'язаний у термін, установлений договором з цього виду обов'язкового страхування, письмово повідомити страховика про настання страхового випадку та надати страховику оригінали (або нотаріально засвідчені копії) таких документів:

- ◆ страхового поліса;

- ◆ платіжного доручення про сплату страхових внесків;

- ◆ посвідчення (сертифікат) про придатність повітряного судна до польотів;

- ◆ завдання на політ,

- ◆ страхового акта (сертифіката);

- ◆ документів реєстрації авіаційної події, що сталася з повітряним судном, включаючи польотне завдання;

- ◆ письмової претензії до страхувальника від третіх осіб або правонаступників;

- ◆ рішення судових органів (або його копію) про відшкодування страхувальником збитків потерпілим третім особам.

8. Страховий тариф з цього виду обов'язкового страхування на один рік не повинен перевищувати 1 відсотка страхової суми, визначеної договором обов'язкового страхування.



6.4. ОБОВ'ЯЗКОВЕ СТРАХУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ СУДЕН

Об'єктом цього виду обов'язкового страхування є майнові інтереси страхувальника, які не суперечать законодавству України і пов'язані з володінням та використанням повітряного судна.

Конкретні умови цього виду обов'язкового страхування визначаються договором обов'язкового страхування, який посвідчується полісом.

Страховальником з цього виду обов'язкового страхування є юридична або фізична особа-власник повітряного судна або повітряний перевізник (виконавець повітряних робіт), що експлуатує це повітряне судно на законних підставах.

Страхова сума, встановлена договором з цього виду обов'язкового страхування, не повинна бути меншою ніж залишкова балансова вартість повітряного судна. Під час укладення договору обов'язкового страхування страхова сума повинна бути узгоджена з власником повітряного судна.

Повітряне судно, що є об'єктом обов'язкового страхування, повинно мати: реєстраційне посвідчення про державну реєстрацію цивільного повітряного судна; посвідчення (сертифікат) про придатність до польотів; документи, що підтверджують право власності (оренди) на повітряне судно; інші документи, яких вимагають державні органи регулювання діяльності повітряного транспорту.

Якщо договором з цього обов'язкового страхування передбачено обов'язкове страхування двох чи більше повітряних суден, вимоги цього Положення застосовуються окремо для кожного повітряного судна.

Згідно з цим Положенням страховим випадком є загибель повітряного судна, що може виникнути з моменту запуску двигунів до вимкнення двигунів після завершення польоту, внаслідок авіаційної події. Загибеллю вважається:

- повна втрата повітряним судном здатності здійснювати політ у зв'язку з руйнуванням основних елементів несучих конструкцій (планера), або у разі, коли компетентною комісією встановлено, що аварійний ремонт цього повітряного судна технічно неможливий чи економічно недоцільний;
- пропажа повітряного судна безвісти, коли повітряне судно після планового польоту, здійснюваного в період дії договору обов'язкового страхування, не прибуло в пункт призначення і заходи щодо його розшуку протягом 60 діб не дали наслідків або його розшук офіційно припинено до закінчення зазначеного терміну;
- втрата повітряного судна у зв'язку з вимушеною посадкою на важкодоступну та не придатну для евакуації цього повітряного судна місцевість;
- цілковите руйнування повітряного судна внаслідок авіаційної події, враховуючи пропажу безвісти.

Договір обов'язкового страхування може передбачати інші страхові випадки з оплатою додаткових страхових платежів за тарифами, встановленими страховиком.

У період дії договору обов'язкового страхування і до настання страхового випадку страхувальник має право на свій розсуд визначити ту чи іншу особу, яка отримує страхові відшкодування. Якщо повітряне судно є власністю кількох осіб, то кожна з них отримує страхове відшкодування пропорційно їх часткам у праві власності на повітряне судно.

У разі настання страхового випадку страхувальник зобов'язаний у термін, установлений договором з цього виду обов'язкового страхування, письмово повідомити страховика про настання страхового випадку та надати страховику оригінали (або нотаріально засвідчені копії) таких документів:

- ◆ страхового поліса;
- ◆ платіжного доручення про сплату страхових внесків;
- ◆ посвідчення (сертифікат) про придатність повітряного судна до польотів;

- ◆ завдання на політ;
- ◆ страхового акта (сертифіката);
- ◆ технічного акта огляду повітряного судна після його пошкодження, а у разі загибелі — акта про списання повітряного судна;
- ◆ документів, які засвідчують власність страхувальника на повітряне судно або встановлюють розмір його відповідальності перед власником у разі загибелі або пошкодження повітряного судна.

Якщо заподіяна шкода компенсована іншими особами, страховик сплачує тільки різницю між сумою, що підлягає відшкодуванню за договором страхування, і сумою, що компенсована іншими особами. Про такі компенсації страхувальник зобов'язаний повідомити страховика

Під час укладення договорів обов'язкового страхування повітряного судна з кількома страховиками страховик відшкодовує збитки в розмірі, що не перевищує його частку в загальній сумі за всіма договорами страхування цього повітряного судна

Страхові тарифи з цього виду обов'язкового страхування на один рік для повітряних суден з максимальною злітною вагою більш як 15000 кілограмів встановлюються у розмірі до 6 відсотків, для повітряних суден з максимальною злітною вагою менш як 15000 кілограмів — до 8 відсотків, для вертольотів — до 10 відсотків страхової суми



7. ЕКОНОМІЧНА, ПРАВОВА ТА ІНФОРМАЦІЙНА ВЗАЄМОДІЯ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ

7.1. НАПРЯМКИ ВЗАЄМОДІЇ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ В ЕКОНОМІЦІ

Взаємодія видів транспорту в фінансовій області включає наступне коло питань: розробка єдиної методичної основи для тарифних систем, узгодження тарифів у змішаних сполученнях, розробка методики розподілу прибутків при перевезеннях у змішаному сполученні, встановлення розмірів матеріальної відповідальності сторін за перевезення та зберігання вантажів.

Найбільш важливим питанням взаємодії видів транспорту є встановлення тарифів на перевезення. Транспортні тарифи – це ціни, за якими транспорт реалізує свої послуги. Тарифи виступають як засіб: впливу на розміщення виробництва; боротьби за ринок; обліку витрат на транспорті.

Транспортні тарифи на всіх видах транспорту мають схожий розподіл за видами перевезень, за формою побудови та родом відправлень. За видами перевезень тарифи розподіляють на загальні, виняткові (збільшуючі або знижуючі), пільгові та спеціальні. За формою побудови тарифи розрізняють: диференційовані, пропорційні та акордні. Згідно роду відправлень тарифи бувають: повагонні, автомобільні, контейнерні, тощо.

Основні принципи тарифної політики закордонних транспортних підприємств зводяться до наступних положень:

- тариф повинен покривати собівартість перевезень;
- за верхній кордон тарифної ставки приймається такий рівень, який може запропонувати конкуруючий вид транспорту;
- між верхню та нижню межу тарифу доцільне диференціювання за вартоспроможністю вантажів.

При розрахунку собівартості перевезень, потрібно зважати на інфляцію. Ціни завжди ростуть, тому заміна старих транспортних засобів новими більш коштовна, при цьому капітали, що відкладають на зміну старого майна з плином часу, знецінюються майже повністю. На все це потрібно зважати при розрахунках амортизаційних відрахувань. Якщо цього не робити, то прибутки будуть перебільшені і тим самим буде викривлена уява про добробут підприємства та зросте імовірність його банкрутства.

Формування тарифів регулюється державними нормативними актами, які обмежують прибутковість транспортних підприємств.



7.2. ПОЛОЖЕННЯ ПРО ФОРМУ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНИХ ДОГОВОРІВ (КОНТРАКТІВ)

Це Положення (Затверджено наказом Міністерства економіки та з питань європейської інтеграції України від 6 вересня 2001 р. № 201) розроблено відповідно до статті 6 Закону України "Про зовнішньоекономічну діяльність" та пункту 9 постанови Кабінету Міністрів України і Національного банку України від 17 липня 1995 р. № 523 "Про стан виконання Указу Президента України від 18 червня 1994 року № 319 "Про невідкладні заходи щодо повернення в Україну валютних цінностей, що незаконно знаходяться за її межами". Воно застосовується при укладанні договорів купівлі/продажу товарів (надання послуг, виконання робіт) та товарообмінних договорів між українськими суб'єктами підприємницької

діяльності та іноземними суб'єктами підприємницької діяльності незалежно від форм власності та видів діяльності.

Зовнішньоекономічний договір (контракт) — матеріально оформлена угода двох або більше суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та їх іноземних контрагентів, та спрямована на встановлення, зміну або припинення їх взаємних прав та обов'язків у зовнішньоекономічній діяльності.

Договір (контракт) укладається відповідно до Закону України "Про зовнішньоекономічну діяльність" та інших законів України з урахуванням міжнародних договорів України. Суб'єкти підприємницької діяльності при складанні тексту договору (контракту) мають право використовувати відомі міжнародні звичаї, рекомендації міжнародних органів та організацій, якщо це не заборонено прямо та у виключній формі Законом України "Про зовнішньоекономічну діяльність" та іншими законами України.

Зовнішньоекономічний договір (контракт) укладається суб'єктом зовнішньоекономічної діяльності або його представником у простій письмовій формі, якщо інше не передбачено міжнародним договором України чи законом. Повноваження представника на укладення зовнішньоекономічного договору (контракту) може впливати з доручення, статутних документів, договорів та інших підстав, які не суперечать Закону України "Про зовнішньоекономічну діяльність". Дії, які здійснюються від імені іноземного суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності суб'єктом зовнішньоекономічної діяльності України, уповноваженим на це належним чином, вважаються діями цього іноземного суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності.

Договір (контракт) може бути визнано недійсним у судовому порядку, якщо він не відповідає вимогам законів України або міжнародних договорів України.

Права та обов'язки сторін зовнішньоекономічної угоди визначаються матеріальним та процесуальним правом місця її укладання, якщо сторони не погодили інше, і відображаються в умовах договору (контракту).

1. До умов, які повинні бути передбачені в договорі (контракті), якщо сторони такого договору (контракту) не погодилися про інше щодо викладення умов договору і така домовленість не позбавляє договір предмета, об'єкта, мети та інших істотних умов, без погодження яких сторонами договір може вважатися таким, що неукладений, або його може бути визнано недійсним внаслідок недодержання форми згідно з чинним законодавством України, відносяться:

1.1. Назва, номер договору (контракту), дата та місце його укладення.

1.2. Преамбула.

У преамбулі зазначається повне найменування сторін — учасників зовнішньоекономічної операції, під якими вони офіційно зареєстровані, із зазначенням країни, скорочене визначення сторін як контрагентів ("Продавець", "Покупець", "Замовник", "Постачальник" тощо), особа, від імені якої укладається зовнішньоекономічний договір (контракт), та найменування документів, якими керуються контрагенти при укладенні договору (контракту) (установчі документи тощо).

1.3. Предмет договору (контракту).

У цьому розділі визначається, який товар (роботи, послуги) один з контрагентів зобов'язаний поставити (здійснити) іншому із зазначенням точного найменування, марки, сорту або кінцевого результату роботи, що виконується.

У разі бартерного (товарообмінного) договору (контракту) або контракту на переробку давальницької сировини визначається також точне найменування (марка, сорт) зустрічних поставок (або назва товару, що є кінцевою метою переробки давальницької сировини).

Якщо товар (робота, послуга) потребує більш детальної характеристики або номенклатура товарів (робіт, послуг) досить велика, то все це зазначається у додатку (специфікації), який має бути невід'ємною частиною договору (контракту), про що робиться відповідна відмітка в тексті договору (контракту).

Для бартерного (товарообмінного) договору (контракту) згаданий додаток (специфікація), крім того, балансується іще за загальною вартістю експорту та імпорту товарів (робіт, послуг).

У додатку до договору (контракту) про переробку давальницької сировини зазначається відповідна технологічна схема такої переробки.

Технологічна схема переробки давальницької сировини повинна відображати:

- усі основні етапи переробки сировини та процес перетворення сировини в готову продукцію;
- кількісні показники сировини на кожному етапі переробки з обґрунтуванням технологічних втрат сировини;
- втрати виконавця переробки на кожному етапі переробки.

1.4. Кількість та якість товару (обсяги виконання робіт, надання послуг).

У цьому розділі визначається, залежно від номенклатури, одиниця виміру товару, прийнята для товарів такого виду (у тоннах, кілограмах, штуках тощо), його загальна кількість та якісні характеристики.

У тексті договору (контракту) про виконання робіт (надання послуг) визначаються конкретні обсяги робіт (послуг) та термін їх виконання.

1.5. Базисні умови поставки товарів (приймання-здавання виконаних робіт або послуг).

У цьому розділі зазначається вид транспорту та базисні умови поставки (у відповідності до Міжнародних правил інтерпретації комерційних термінів чинної редакції), які визначають обов'язки контрагентів щодо поставки товару і встановлюють момент переходу ризиків від однієї сторони до іншої, а також конкретний строк поставки товару (окремих партій товару).

У випадку укладення договору (контракту) про виконання робіт (надання послуг) у цьому розділі визначаються умови та строки виконаних робіт (послуг).

1.6. Ціна та загальна вартість договору (контракту).

У цьому розділі визначається ціна одиниці виміру товару та загальна вартість товарів або вартість виконаних робіт (наданих послуг), що поставляються згідно з договором (контрактом), крім випадків, коли ціна товару розраховується за формулою, та валюта контракту. Якщо згідно з договором (контрактом) поставляються товари різної якості та асортименту, ціна встановлюється окремо за одиницю товару кожного сорту, марки, а окремим пунктом договору (контракту) зазначається його загальна вартість. У цьому разі цінові показники можуть бути зазначені в додатках (специфікаціях), на які робиться посилання в тексті договору (контракту).

При розрахунках ціни договору (контракту) за формулою зазначається орієнтовна вартість договору (контракту) на дату його укладення.

У договорі (контракті) про переробку давальницької сировини крім того зазначається її заставна вартість, ціна та загальна вартість готової продукції, загальна вартість переробки.

У бартерному (товарообмінному) договорі (контракті) зазначається загальна вартість товарів (робіт, послуг), що експортуються, та загальна вартість товарів (робіт, послуг), що імпортуються за цим договором (контрактом), з обов'язковим вираженням в іноземній валюті, віднесеній Національним банком України до першої групи Класифікатора іноземних валют.

1.7. Умови платежів.

Цей розділ визначає валюту платежу, спосіб, порядок та строки фінансових розрахунків та гарантії виконання сторонами взаємних платіжних зобов'язань. Залежно від обраних сторонами умов платежу в тексті договору (контракту) зазначаються:

- умови банківського переказу до (авансового платежу) та/або після відвантаження товару або умови документарного акредитива, або інкасо (з гарантією), визначені відповідно до постанови Кабінету Міністрів України і Національного банку України від 21 червня 1995 р. № 444 "Про типові платіжні умови зовнішньоекономічних договорів (контрактів) і типові форми захисних застережень до зовнішньоекономічних договорів (контрактів), які передбачають розрахунки в іноземній валюті";

- умови за гарантією, якщо вона є або коли вона необхідна (вид гарантії: на вимогу, умовна), умови та термін дії гарантії, можливість зміни умов договору (контракту) без зміни гарантій.

1.8. Умови приймання-здавання товару (робіт, послуг).

У цьому розділі визначаються строки та місце фактичної передачі товару, перелік товаросупровідних документів.

Приймання-здавання проводиться за кількістю згідно з товаросупровідними документами, за якістю — згідно з документами, що засвідчують якість товару.

1.9. Упаковка та маркування.

Цей розділ містить відомості про упаковку товару (ящики, мішки, контейнери тощо), нанесене на неї відповідне маркування (найменування продавця та покупця, номер договору (контракту), місце призначення, габарити, спеціальні умови складування і транспортування та інше), а за необхідності також умови її повернення.

1.10. Форс-мажорні обставини.

Цей розділ містить відомості про те, за яких випадків умови договору (контракту) можуть бути не виконані сторонами (стихійні лиха, воєнні дії, ембарго, втручання з боку влади та інше). При цьому сторони звільняються від виконання зобов'язань на строк дії цих обставин, або можуть відмовитися від виконання договору (контракту) частково або в цілому без додаткової фінансової відповідальності. Строк дії форс-мажорних обставин підтверджується торгово-промисловою палатою відповідної країни.

1.11. Санкції та рекламації.

Цей розділ встановлює порядок застосування штрафних санкцій, відшкодування збитків та пред'явлення рекламацій у зв'язку з невиконанням або неналежним виконанням одним із контрагентів своїх зобов'язань.

При цьому мають бути чітко визначені розміри штрафних санкцій (у відсотках від вартості недопоставленого товару (робіт, послуг) або суми неоплачених коштів, строки виплати штрафів — від якого терміну вони встановлюються та протягом якого часу діють, або їх граничний розмір), строки, протягом яких рекламації можуть бути заявлені, права та обов'язки сторін договору (контракту) при цьому, способи врегулювання рекламацій.

1.12. Урегулювання спорів у судовому порядку.

У цьому розділі визначаються умови та порядок вирішення спорів у судовому порядку щодо тлумачення, невиконання та/або неналежного виконання договору (контракту) з визначенням назви суду або чітких критеріїв визначення суду будь-якою зі сторін залежно від предмета та характеру спору, а також погоджений сторонами вибір матеріального і процесуального права, яке буде застосовуватися цим судом, та правил процедури судового урегулювання.

1.13. Місцезнаходження (місце проживання), поштові та платіжні реквізити сторін.

При цьому зазначаються місцезнаходження (місце проживання), повні поштові та платіжні реквізити (№ рахунку, назва та місцезнаходження банку,) контрагентів договору (контракту).

2. За домовленістю сторін у договорі (контракті) можуть визначатися додаткові умови:

- страхування, гарантії якості, умови залучення субвиконавців договору (контракту), агентів, перевізників, визначення норм навантаження (розвантаження), умови передачі технічної документації на товар, збереження торгових марок, порядок сплати податків, митних зборів, різного роду захисні застереження, з якого моменту договір (контракт) починає діяти, кількість підписаних примірників договору (контракту), можливість та порядок унесення змін до договору (контракту) та ін.

3. Перелік нормативно-правових актів України, що регулюють питання форми, порядку укладання та виконання зовнішньоторговельних договорів (контрактів):

- ◆ Цивільний кодекс УРСР;
- ◆ Закон України "Про зовнішньоекономічну діяльність";
- ◆ Закон України "Про порядок здійснення розрахунків в іноземній валюті";
- ◆ Закон України "Про операції з давальницькою сировиною у зовнішньоекономічних відносинах";
- ◆ Закон України "Про регулювання товарообмінних (бартерних) операцій у галузі зовнішньоекономічної діяльності";
- ◆ Указ Президента України від 4 жовтня 1994 року № 566/94 "Про заходи щодо впорядкування розрахунків за договорами, що укладають суб'єкти підприємницької діяльності України";
- ◆ Указ Президента України від 4 жовтня 1994 року № 567/94 "Про застосування Міжнародних правил інтерпретації комерційних термінів";
- ◆ Указ Президента України від 10 лютого 1996 року № 124/96 "Про заходи щодо вдосконалення кон'юнктурно-цінової політики у сфері зовнішньоекономічної діяльності";
- ◆ Декрет Кабінету Міністрів України від 19 лютого 1993 р. № 15-93 "Про систему валютного регулювання і валютного контролю";
- ◆ постанова Кабінету Міністрів України і Національного банку України від 21 червня 1995 року № 444 "Про типові платіжні умови зовнішньоекономічних договорів (контрактів) і типові форми захисних застережень до зовнішньоекономічних договорів (контрактів), які передбачають розрахунки в іноземній валюті".



7.3. ТИПОВІ УМОВИ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНИХ КОНТРАКТІВ

Економічне зростання у світі, яке супроводжувалось протягом останніх десятиліть випереджальним збільшенням обсягів міжнародної торгівлі, міжнародним кооперуванням виробництва, а також бурхливим розвитком туристичного бізнесу, сприяло зростанню обсягів транспортних перевезень і якісному прогресу транспортної галузі. У свою чергу, транспортні комунікації відіграють кардинальну роль у процесах глобалізації, у формуванні регіональних економічних просторів.

Слід зазначити, що коли йдеться про міжнародні транспортні послуги, маються на увазі перевезення різними видами транспорту (морським, річковим, залізничним, автомобільним, авіаційним, трубопровідним), які здійснюються в процесі міжнародної торгівлі та/або резидентами однієї країни в економічно виражених інтересах резидентів іншої країни.

Прогрес засобів міжнародних транспортних комунікацій у ХХ ст. набув вражаючих масштабів. Вдалося досягти швидкого з'єднання материків: замість тижнів подолати відстань між Старим та Новим світами стало можливим за лічені години. Транспорт став широко доступним, по-справжньому масовим. Він невід'ємна складова технологічних циклів. Досить часто міжнародне спеціалізовані виробництва створюються в розрахунку на стабільні та великомасштабні поставки предметів праці, сировини та енергоносіїв з інших країн світу.

Світові тенденції розвитку транспорту не оминули й Україну — державу, що розташована на перетині найважливіших транзитних і зовнішньоторговельних маршрутів між країнами Східно-Азійського регіону і Європи. Тому питання оцінки об'єктивного потенціалу розвитку транспортної системи України, формування її міжнародно-транзитного статусу, розвитку відповідної інфраструктури, а також вироблення практичної програми дій мають особливо велике значення на етапі формування ринкової економіки в країні, їх розв'язання є найважливішою умовою піднесення економіки країни та її інтеграції до світового господарства.

З організаційного погляду юридичною підставою та інструментом забезпечення перевезень безпосередніми учасниками експортно-імпорتنих операцій є відповідні контракти та технічна документація. Але основні параметри мікрорівневих домовленостей, а також універсальні правила поведінки під час транспортування комерційних вантажів містяться в міжнародних угодах та документах.

За багаторічну практику міжнародної торгівлі та укладання договорів сформувалися численні звичаї, на основі яких були розроблені писані та неписані правила поведінки сторін контрактів — експортерів та імпортерів. Подібна систематизація є необхідною для спрощення та забезпечення гарантій перед-контрактного та після-контрактного, або імплементаційного (ітріе-тепі — виконувати, реалізовувати), процесу і взагалі для досягнення господарських інтересів суб'єктів комерційної угоди. Саме з такими цілями, а також для упорядкування і подолання труднощів, пов'язаних з відмінностями в торговельній практиці окремих країн, Міжнародною торговою палатою в Парижі видаються правила тлумачення найпоширеніших понять під назвою «Міжнародні комерційні терміни» (скорочено — «Інкотермс»; Incoterms — International Commercial Terms).

Зовнішньоекономічний договір (контракт)

Згідно з визначенням, що дається в Законі № 959, зовнішньоекономічний договір (контракт) — це матеріально оформлена угода двох або більше суб'єктів ЗЕД України та їх іноземних контрагентів, спрямована на встановлення, зміну або припинення їх взаємних прав та обов'язків у зовнішньоекономічній діяльності

Існує дві відмінності між зовнішньоекономічним договором (контрактом) і звичайними договорами поставки товарів (купівлі-продажу), надання послуг, виконання робіт тощо.

1. Сторонами контракту є юридичні або фізичні особи, як мінімум, двох різних держав, які допускаються відповідно до їх законодавства до здійснення ЗЕД. Однак контракт не набуде статусу міжнародного в тому випадку, якщо підприємства сторін — суб'єктів різних держав розташовані на території однієї держави. У той же час контракт буде вважатися міжнародним, якщо він укладений між суб'єктами однієї держави, підприємства яких знаходяться на території різних держав.

2. Зміст контракту регулюється не тільки внутрішнім законодавством, але й міжнародним правом і звичаями країни контрагента. Це означає, що контракт складається згідно із Законом № 959 та іншими законами України, але разом з тим суб'єкти ЗЕД мають право під час складання тексту контракту використовувати відомі міжнародні звичаї, рекомендації міжнародних органів та організацій, прямо й у винятковій формі не заборонені законами України.

Форма контракту

Як визначено статтею 6 Закону № 959, контракт укладається суб'єктом зовнішньоекономічної діяльності або його представником у простій письмовій формі, якщо інше не передбачене міжнародним договором України або законом .

Повноваження представника на укладення контракту можуть впливати з довіреності, статутних документів, договорів та інших підстав, які не суперечать цьому Закону. Дії, які здійснюються від імені іноземного суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності в Україні, особам, уповноваженим на це належно, вважаються діями такого суб'єкта.

Зміст контракту

Під час складання контракту українським суб'єктам ЗЕД треба користуватися Положенням про форму зовнішньоекономічних договорів (контрактів), затвердженим Мінекономіки і з питань європейської інтеграції України, від 06.09.2001 р. № 201. Норми цього документа застосовують під час укладання договорів купівлі-продажу товарів (надання послуг, виконання робіт) і товарообмінних договорів між українськими суб'єктами підприємницької діяльності та іноземними суб'єктами підприємницької діяльності незалежно від форм власності та видів діяльності.

Права й обов'язки сторін контракту визначаються правом місця його укладання, якщо сторонами не передбачене інше, і відображаються в умовах контракту.

До умов, які повинні бути включені до контракту, належать такі:

Назва, номер договору (контракту), дата, та місце його укладання

Преамбула

Предмет договору (контракту)

Кількість та якість товару

Базисні умови поставки товарів (приймання-здавання виконаних робіт або послуг)

Ціна та загальна вартість договору(контракту)

Умови платежів

Умови приймання-здавання товару (робіт, послуг)

Упаковка та маркування

Форс-мажорні обставини

Санкції та рекламації

Урегулювання спорів у судовому порядку

Місцезнаходження (місце проживання) поштові та платіжні реквізити сторін.

Базисні умови поставки товарів*

У цьому розділі зазначаються вид транспорту, базисні умови поставки. При будь-якій міжнародній угоді неодмінно виникають досить традиційні запитання, на які в контракті мають даватися точні відповіді, а саме – яка зі сторін контракту:

- приймає зобов'язання за переміщення товарів з одного пункту в інший;
- несе ризик, якщо ці операції не будуть виконані;
- несе ризик у разі втрати або пошкодження товару під час транспортування;
- несе тягар податкових, митних, банківських і поштово-телеграфних витрат та інших зборів.

Усі ці питання актуальні і важливі під час вирішення проблеми встановлення ціни та організації доставки товару від продавця до покупця. У контракті купівлі-продажу відповіді на ці запитання містяться в розділі "Базисні умови поставки".

Поняттям "базисні умови поставки" визначаються обов'язки продавця і покупця з доставки товару, включаючи обов'язки із страхування вантажів, оформлення комерційної документації, отримання ліцензій, оплати митних зборів, напряду повідомлень тощо, а також устанавлюється момент переходу від продавця до покупця ризику випадкового знищення або псування товару.

* Додатково див. п. 2.4.

Базисні умови контрактів — це такі типові економіко-правові схеми реалізації експортно-імпортних операцій, які визначають взаємні зобов'язання продавця та покупця у зв'язку з укладанням і реалізацією контрактів. Основними цілями регламентації в базисних умовах контрактів є доставка товарів від продавця до покупця, уточнення характеру пакування, розподіл повноважень щодо митного очищення товарів, установлення моменту переходу витрат і ризиків випадкової загибелі та пошкодження товару під час транспортування та зберігання товару, зобов'язань покупця прийняти поставку.

Згідно з Указом президента № 567, базисні умови поставки повинні бути передбачені в контракті відповідно до Міжнародних правил інтерпретації комерційних термінів — Інкотермс у чинній редакції, оскільки Україна належить до числа країн, у яких застосування правил Інкотермс є обов'язковим.

Водночас на органи державної влади покладено обов'язок здійснювати відповідну інформаційну функцію, а саме: публікацію правил Інкотермс та можливих змін, що вносяться до них, а також привести у відповідність до цих правил свою нормативну документацію. Це положення поширюється і на Національний банк України.

Інкотермс

Поняття

У вітчизняній зовнішньоекономічній практиці нормативний механізм застосування суб'єктами підприємницької діяльності правил Інкотермс і відповідного державного регулювання було закріплено Указом Президента України від 4 жовтня 1994 р., що наведено вище. З метою однакового тлумачення комерційних термінів національними суб'єктами міжнародної економічної діяльності України, а також їх іноземними контрагентами, усіма учасниками відносин, що виникають у зв'язку з такими договорами, Указом встановлено, що суб'єкти підприємницької діяльності України всіх форм власності, укладаючи договори, у тому числі договори (контрактів) міжнародного економічного характеру, предметом яких є товари, застосовують правила Інкотермс. При цьому суб'єкти підприємницької діяльності країни, котрі укладають такі договори, повинні цих правил обов'язково дотримуватися.

Інкотермс містить перелік і опис факультативних правил — своєрідних варіантів здійснення договірних поставок, пряме посилання на які є підставою застосування тієї або іншої контрактної моделі. Ці варіанти або базисні умови контрактів, які розміщуються за принципом зростання зобов'язань продавця, регулюють відносини між продавцем і покупцем, які стосуються численних специфічних способів доставки товарів від першого до другого. Зазначена специфіка зумовлюється тим, який вид транспорту (водний, залізничний, авіаційний, автомобільний) є найбільш доцільним, вигідним або безальтернативним для застосування, які умови перевезення (фрахту) обирають учасники договорів, як вони розподіляють між собою витрати на перевезення, оформлення документів, митних декларацій, виконання інших формальностей, страхування товарів від ризиків, псування та пошкоджень. У цьому зв'язку, враховуючи статус України як морської держави, можна відзначити важливість для вітчизняних експортерів та імпортерів тих базисних умов контрактів, які передбачають транспортування вантажів морськими, взагалі водними шляхами.

Крім того, Інкотермс є засобом уніфікації правил тлумачення термінів, які використовуються в міжнародній торгівлі, що дає змогу запобігати правовій невизначеності та юридичним колізіям, взаємним претензіям, які виникають через різні інтерпретації термінології різними контрагентами й у різних країнах.

Важливо враховувати обмеження застосування Інкотермс: сфера їх дії не виходить за рамки регламентації процесу поставки товарів у матеріальній формі відповідно до загальної угоди з міжнародної купівлі-продажу. Саме на цей момент

неодноразово вказувалося експертами Міжнародної торгової палати: Інкотермс використовується тільки для регламентації відносин між продавцем та покупцем, котрі повинні враховувати необхідність укладання та дотримання договорів з перевезення товарів, їх зберігання, страхування, фінансування. Вони ж під час укладання інших угод також повинні враховувати вимоги Інкотермс, оскільки останні вже самі по собі містять вимоги щодо застосовування певних видів транспорту, певні вимоги щодо страхування та ін. Так, помилковим є застосування угоди FOB, якщо не використовується морський транспорт (згідно зі змістом самої аббревіатури, «франко борт»).

Інколи сторони зацікавлені в тому, щоб в їх контракт були включені положення, які не передбачено умовами Інкотермс (наприклад, за умови EXW виникає потреба зобов'язати продавця завантажити товар на транспортний засіб покупця; за умови CIF— забезпечити додаткове страхування покупця; за умови DEQ — додати положення про обов'язок продавця оплатити витрати після відвантаження). У таких випадках необхідно передбачити та чітко регламентувати спеціальні умови контрактів.

Класифікація умов

Перелічимо базисні умови контрактів відповідно до «Інкотермс—2000» згідно із заведеним порядком, який загалом відповідає розширенню кола обов'язків продавця і, відповідно, звуження його в покупця (повна характеристика базисних умов контрактів наводиться в п.2.4). Задля уникнення плутанини наведемо основні види офіційної класифікації (найменування) комерційних термінів, які застосовуються в нашій країні — україномовний, англomовний, та кодовий міжнародний.

Групи (категорії) Інкотермс

З метою функціональної класифікації та полегшення трактування базисні умови контрактів поділяють на чотири групи (категорії) відповідно до змін у розподілі основних обов'язків та відповідальності між контрагентами (табл. 7.1).

7.1. Позначення комерційних термінів згідно з Інкотермс-2000

Група	Англomовне позначення	Міжнародний код	Україномовне позначення
Група E Відправлення	Ex works (...named place)	EXW	Франко*-завод (або «На заводі») (. . . назва місця)
Група F Основне перевезення не сплачене	Free carrier (...named place)	FCA	Франко-перевізник (... назва місця)
	Free alongside (...named port of shipment)	FAS	Франко вздовж борту судна (... назва порту доставки)
	Free on Board (...named port of shipment)	FOB	Франко-борт (...назва порту відвантаження)
Група C Основне перевезення сплачене	Cost and Freight (...named port of shipment)	CFR	Вартість і фрахт (...назва порту призначення)

	Cost, Insurance and Freight (...named port of shipment)	CIF	Вартість, страхування і фрахт (... назва порту призначення)
	Carriage Paid to (...named place of destination)	CPT	Перевезення оплачене до (... назва місця призначення)
	Carriage, Insurance and Paid to (...named place of destination)	CIP	Перевезення і страхування оплачені до (... назва місця призначення)
	Delivered At Frontier (...named place)	DAF	Поставка до кордону (. . .назва місця поставки)
Група D Прибуття	Delivered Ex Ship (...named port of shipment)	DES	Поставка з судна (або Доставлено франко-струп судно) (... назва порту призначення)
	Delivered Ex Quay (duty paid) (...named port of shipment)	DEQ	Поставка з пристані (або Доставлено франко-набережна) (... назва порту призначення)
	Delivered Duty Unpaid (...named port of shipment)	DDU	Поставка без оплати мита (... назва місця призначення)
	Delivered Duty Paid (...named port of shipment)	DDP	Поставка з оплатою мита (... назва місця призначення)

Зазначені групи розміщені за принципом зростання зобов'язань продавця. Ці зобов'язання мінімальні у групі «Е», до якої відносять тільки правило EX Works. Змістом угод такого типу є передання продавцем товару покупцеві на власній території, наприклад, у заводському складському приміщенні. Інакше кажучи, йдеться про угоду з мінімальною контрактною ціною, оскільки продавець відповідно до передбачених угодою правил навіть не зобов'язаний завантажувати товар, якщо інше не передбачено конкретною угодою (в реальному житті участь продавця згідно з додатковими домовленостями у завантаженні товару на транспортний засіб, наданий покупцем, є поширеною практикою).

Види Інкотермс

1. Франко-завод (...назва місця). Умова «франко-завод» (залежно від ситуації «вільно на складі», «вільно на руднику») означає поставки безпосередньо із заводу, зі складу, з рудника тощо. Договір такого типу передбачає мінімальні зобов'язання продавця та максимальні — покупця. Якщо не обумовлене інше, то продавець не несе відповідальності ані за транспортування товару, ані навіть за його завантаження. Основною його функцією є надання товару у вказаний термін у місці, зазначеному в договорі (наприклад, на складі або в іншому місці, яке в практиці продавця є звичайним для поставок такого товару). До моменту передання товару продавець несе всі ризики, а також витрати, пов'язані з перевіркою якості товару. Продавець повинен забезпечити відповідне товару пакування. Покупець, приймаючи товар, починає сам нести весь тягар витрат, страхування, ризиків тощо.

Ця базисна умова контрактів може бути реалізованою за допомогою будь-якого зручного та придатного для цього виду транспорту.

2. Франко-перевізник (...назва місця). Відповідно до цієї умови продавець зобов'язаний доставити очищений для експорту товар (тобто товар, за який сплачено мито, на який отримано експортну ліцензію тощо) в обумовлений контрактом пункт (з відповідним обслуговуванням за свій рахунок). Покупець також за свої кошти укладає з перевізником договір про перевезення, згідно з яким зобов'язується виконати або забезпечити відповідні транспортні послуги. Продавець відповідає за завантаження товару, якщо поставка здійснюється в приміщенні продавця, в інших ситуаціях він не несе відповідальності за вантажні роботи. Продавець вважається таким, що звільнився від обов'язку нести всі ризики і відповідальність за збереження товару, в момент передання його перевізникові.

Цей тип контрактів є універсальним, тобто застосовується як при залізничних, так і при автомобільних, морських, авіаційних, а також комбінованих способах перевезень. Він набув поширення у зв'язку з розвитком сучасних, так званих інтермодальних способів транспортування — за допомогою контейнерів, трейлерів та ін.

3. Франка вздовж борту судна (...назва порту доставки). Продавець згідно з цією умовою повинен розмістити товари вздовж борту судна на набережній, причалі або в ліхтерах (якщо через свої габарити судно не може завантажуватися на рейді) в порту відвантаження, який було вказано. Після цього витрати й усі ризики загибелі або пошкодження товару переходять на покупця, який попередньо мав зафрахтувати судно та сповістити продавця про умови доставки товару.

Зазначена схема передавання товару вимагає, щоб продавець очистив товар від мита для його експорту та виконав усі експортні формальності. (Такий підхід було запроваджено в Інкотермс-2000, а в попередніх редакціях Інкотермс обов'язок митного очищення покладался на покупця. Щоправда, ніщо не заважає сторонам, у разі бажання, записати у відповідному доповненні до контракту, що саме покупець несе відповідальність за цю процедуру.)

4. Франко-борт (...назва порту відвантаження). Умова «франко-борт» означає, що продавець в узгодженому порту повинен розмістити товар на борту судна, яке було зафрахтованим покупцем. Очищення товару від мита на експорт, а також отримання експортних документів здійснюються продавцем. Він зобов'язаний вручити покупцеві чистий бортовий коносамент, який означає, що товар належної якості та з дотриманням усіх необхідних процедур перебуває на борту судна.

Усі ризики і відповідальність за товар покладаються на покупця з моменту перетину ним лінії релінгу (поручня) судна. При цьому завантаження товару в трюм не входить в обов'язки продавця, а оплата цих дій включається у вартість фрахту.

Угоди типу FOB є однією з найпоширеніших серед інших контрактних форм Інкотермс. Ціна FOB у макроекономічних та міжнародних статистичних розрахунках приймається як ціна експорту.

5. Вартість і фрахт (...назва порту призначення). Згідно з договором цього типу продавець здійснює очищення товару від експортного мита та зобов'язується зафрахтувати за власний рахунок судно до порту призначення. Проте ризик загибелі, пошкодження товару та будь-якого збільшення витрат, викликаних подіями, що відбулися після поставки товару на борт судна, переходить від продавця до покупця в момент переходу товару через поручні судна в порту відвантаження. Розвантаження товару в порту здійснює покупець (крім тих випадків, коли товар перевозять на судах регулярних ліній і роботи, пов'язані з розвантаженням, здійснюються згідно з умовами фрахту, отже за кошти продавця).

6. Вартість, страхування і фрахт (...назва порту призначення). У договірних відносинах, що регулюються цією базисною умовою, обов'язки продавця розши-

рюються порівняно з умовами типу CFR, на функцію оплати страхування від ризику загибелі або пошкодження товару під час перевезення (щоправда, за мінімальною ставкою страхування). Продавець виконує митне очищення товару, а покупець несе витрати після завантаження товару на борт судна. Ризики випадкової загибелі або пошкодження товару переходять на покупця в момент перетинання товаром поручнів судна.

Умова застосовується тільки при перевезеннях водними видами транспорту.

Угоди типу CIF є ще однією з найпоширеніших формул Інкотермс. Ціна CIF у макроекономічних, міжнародних статистичних розрахунках приймається як ціна імпорту.

7. Перевезення оплачене до (...назва місця призначення). Згідно з цією умовою продавець має укласти договір фрахту щодо перевезення товару до погодженого місця призначення, сплативши відповідні послуги. Продавець здійснює очищення товару від мита на експорт.

Ризик загибелі або пошкодження товару, а також будь-які додаткові витрати переходять від продавця до покупця після поставки товару на зберігання перевізникові. Якщо для перевезення до погодженого місця призначення використовуються наступні перевізники, то ризики переходять при поставці товару до першого перевізника.

Умова CPT може використовуватися за будь-якого виду перевезень, включаючи комбіноване транспортування.

8. Перевезення і страхування оплачені до (...назва місця призначення). Умова CIP вимагає від продавця доставити товар перевізникові з оплатою вартості перевезень, очищенням товару для експорту та ін., а також зобов'язує його застрахувати вантаж на користь покупця для усунення ризиків у зв'язку із загибеллю або пошкодженням товару під час перевезення. Таким чином, продавець укладає договір страхування і сплачує відповідний страховий внесок (але, як і у випадку CIF, за мінімальною ставкою страхування).

Так само, як і попередня, ця умова може застосовуватися за будь-якого виду перевезень, зокрема і при перевезеннях різними видами транспорту.

9. Поставка до кордону (...назва місця поставки). Умови DAF вимагають від продавця передати покупцеві очищені для експорту товари в обумовлені терміни та місце на кордоні (але до митного кордону країни, зазначеної в договорі). Продавець повинен передати покупцеві звичайний транспортний документ (ним може бути складський варіант, доковий варіант, делівері-ордер). На цьому контрактні зобов'язання продавця вважаються завершеними. Ризики щодо випадкової загибелі або пошкодження товару перекладаються на покупця в момент реального передання товару відповідно до умов контракту.

Положення «Поставки до кордону» головним чином призначені для застосування, якщо товар перевозиться залізницею або автомобільним транспортом, але вони можуть застосовуватися і за інших способів перевезення.

10. Поставка з судна (або Доставлено франко-строп судно) (...назва порту призначення). Відповідно до правила «Поставка з судна» зобов'язання продавця щодо поставки вважаються виконаними після того, як неочищений від мита товар передається покупцеві на борту судна в погодженому порту призначення. Для цього продавець має не тільки доставити товар за власний рахунок, а й сповістити покупця про дату прибуття товару та передати йому документацію, яка потрібна покупцеві для отримання товару. Можлива одночасна доставка товарів різним покупцям за єдиним коносаментом (у таких випадках капітан судна отримує вказівки про видачу окремих вантажів пред'явникам «делівері-ордерів»). Цей режим використовується тільки для водних транспортних перевезень.

11. Поставка з пристані (або Доставлено франко-набе-режна) (...назва порту призначення). Згідно з цим режимом зобов'язання продавця з поставки вважаються виконаними після того, як він надав товар у розпорядження покупця на набережній (товарній пристані) у погодженому порту призначення не очищеним від мита на імпорт. Продавець, який забезпечує фрахт, несе витрати з доставки товару на пристань, на нього також припадають ризики, які пов'язані з транспортуванням і відвантаженням товару на пристань.

Предметом особливого уточнення є питання сплати мита. Якщо сторони бажають, щоб продавець очистив товар від мита на імпорт, вони можуть зафіксувати це у відповідний спосіб.

Цю умову можна використовувати тільки для перевезень водними видами транспорту.

12. Поставка без оплати мита (...назва місця призначення). Ця умова означає, що зобов'язання продавця щодо поставки вважаються виконаними після того, як він надав неочищений від імпортного мита товар у розпорядження покупця в погодженому місці країни імпорту. Для цього — до фактичного передання товару покупцеві — продавець повинен поставити товар, узявши на себе відповідні витрати і ризики, але за винятком мита, податків та інших офіційних зборів, які виплачуються під час ввезення, а також видатків і ризиків, пов'язаних з виконанням митних формальностей. Покупець сплачує імпортне мито та всі додаткові витрати. Якщо сторони бажають, щоб продавець виконав митні формальності й узяв на себе викликані цим витрати і ризики, це відповідно зазначається в тексті договору.

Зазначений режим можна використовувати при перевезеннях будь-яким видом транспорту, але тоді, коли поставка здійснюється на борту судна або на пристані в порту призначення, потрібно застосовувати терміни DES або DEQ.

13. Поставка з оплатою мита (...назва місця призначення). Умова DDP означає, що зобов'язання продавця з поставки вважаються виконаними після того, як він надав товар у погодженому місці країни імпорту, причому продавець зобов'язаний узяти на себе ризики й витрати, включаючи транспортні витрати, мито, податки та інші збори з поставки до цього місця товару.

Якщо сторони бажають виключити із зобов'язань продавця деякі витрати, сплачувані при ввезенні товару (наприклад, податок на додану вартість), то це уточнюється відповідною формулою в тексті контракту або у відповідному доповненні (наприклад: «Доставлено, мито сплачене, ПДВ не сплачений (...зазначене місце призначення)»).

Умова EXW означає мінімальні зобов'язання продавця, умова DDP — максимальні його зобов'язання.

Цю умову можна використовувати при перевезеннях будь-яким видом транспорту, але коли поставка здійснюється на борту судна або на пристані в порту призначення, потрібно застосовувати терміни DES або DEQ.

Транспортні умови контрактів

Базисні умови контрактів визначають лише основні обов'язки продавця і покупця і не вичерпують всіх деталей організації доставки товару, витрати на яку є одним з основних чинників, що впливають на ефективність торгової операції. Тому в контракті наперед передбачається розподіл обов'язків і витрат між продавцем і покупцем по цих проблемах.

Транспортні умови контрактів — це особливий розділ, в якому детально обмовляються обов'язки і витрати сторін по організації доставки вантажу.

При підготовці контракту, як правило, проводиться попереднє вивчення можливостей його виконання, яке виявляє такі обставини доставки, як наявність транспортних зв'язків між країною експорту і ринком покупця; тарифи і ставки світового ринку залізничного, авіаційного, автомобільного і морського сполучення;

ступінь механізації навантажувально-розвантажувальних робіт в передбачуваних пунктах обробки вантажу, вартість цих робіт; вартість зберігання вантажу в місцях перевалювання, пунктах відправлення і призначення; правила і особливі умови перевезення в країні призначення і відправлення, правила здачі-приймання вантажу; міжнародні угоди і конвенції, регулюючі перевезення вантажів різними видами транспорту.

Одержані відомості дають можливість, по-перше, правильно вибрати базис поставки і прорахувати продажну/закупівельну ціну товару при реалізації його з доставкою або без доставки; по-друге, вибрати на підставі калькуляції транспортних витрат напрям, по якому найбільш вигідно відправити вантаж; по-третє, правильно сформулювати транспортні умови в контрактах з урахуванням всіх можливих витрат.

Конкретний зміст транспортних умов операції залежить від наступних основних чинників: базисної умови поставки, виду транспорту і способу доставки, транспортної специфіки товару, умов міжнародних договорів і угод, регулюючих умови перевезення.

До питань, пов'язаних з доставкою і вимагаючих персоною проработки в контракті, відносяться наступні.

Термін відвантаження товару з пункту/порту відправлення (терміни груп E, F і C) або доставки товару в пункт/порт призначення, а також найменування пункту відправлення при базисах поставки EXW групи F і пункту призначення — за умов груп C і D.

У ряді випадків при укладенні контракту не представляється можливим точно вказати місце призначення або місце, куди продавець повинен поставити товар для здійснення перевезення. В цьому випадку в контракті може бути зафіксований регіон з обмовкою, що надалі покупець уточнить або конкретизує місце призначення. Це необхідно, оскільки при визначенні ціни продавцю важливо знати хоча б орієнтири пункту передачі товару. Якщо необхідне уточнення не послідує, на покупця може бути покладена відповідальність за виниклі у зв'язку з цим ризики і додаткові витрати. Продавець в цьому випадку має право сам вибрати відповідний пункт в рамках обумовленого регіону.

При цьому необхідно враховувати відповідність транспортних засобів і транспортної упаковки, використовуваних однією стороною, можливостям їх обробки в пунктах призначення, визначуваним іншою стороною за контрактом (наприклад, можливість прийому або відправки контейнерів міжнародного стандарту в національних морських портах або на внутрішніх залізничних станціях; характеристики судів, оброблюваних в морських портах, що допускаються; наявність необхідних погрузочно-разгрузочних механізмів або комплексів для конкретних видів вантажів і т. д.).

Як вже наголошувалося, відносно термінів групи C існує певна особливість, яка витікає з обов'язку продавця забезпечити за його рахунок укладення основного договору перевезення з вказівкою пункту призначення. У той же час його обов'язку по поставці вважаються виконаними у момент відвантаження в своїй країні. Тому терміни групи C визначають, на відміну від всіх інших термінів, два ключові пункти — відвантаження і призначення. Проте в контракті, як правило, указується тільки другий пункт, оскільки продавець має нагоду зберегти для себе певну свободу відносно використання конкретного порту відвантаження.

Крім того, для деяких термінів групи C (CIP і CPT), рекомендується не тільки указувати кінцевий пункт призначення, але і точно визначати місце, де вантаж передається покупцю.

Система взаємної інформації продавця і покупця, з однією сторони, про готовність товару до вантажних операцій, а з іншою — про терміни при-щтя транспортного засобу під вантажні операції.

Ці дані деталізують обов'язки сторін по базису поставки в со-гветствії з конкретними умовами операції, і вони обов'язково повинні існувати у всіх контрактах, оскільки дозволяють синхронізувати сполнення договори купівлі-продажу і договори перевезення. У залежності від того, хто укладає договір перевезення, дана інформація відноситься або до пункту відправлення товару, якщо це обов'язк покупця, або до пункту призначення, якщо перевезення є обов'язком продавця.

Річ у тому, що за договором перевезення, особливо морським транспортом, сторона, що наймає транспортний засіб, зобов'язана заплатити штраф за його простій. Якщо затримка транспортного засобу відбувається з вини відправника або одержувача вантажу, то справедливо передбачити відшкодування такого штрафу винною стороною за контрактом купівлі-продажу. Іноді допускається, що сторона за контрактом, винна в просте транспортного засобу, відшкодовує ці збитки безпосередньо перевізнику.

У контракті передбачаються зміст і терміни надання сторонами взаємної інформації у вигляді повідомлень (нотісов), які сторони передають безпосередньо або через експедиторів/агентів і перевізників.

Якщо йдеться про велику партію вантажів, що регулярно поставляються, то між сторонами узгоджується графік подачі судів і відвантаження/вивантаження товару, партійність і ритмічність поставки.

Система інформації може бути розгорненою або багатоступінчатою по характеру, тобто складатися з декількох нотісов, поступаючих регулярно в терміни, визначені і обумовлені в контракті. Наприклад, при умові РІВ: "Покупець або його агент повідомляє письмово Продавцю за 15 днів до початку кожного наступного місяця найменування, вантажопідйомність, прапор і позицію судів, передбачених до подачі під вантаження в наступному місяці.

Продавець зобов'язаний протягом 48 годин з часу отримання графіка повідомити Покупця про свою згоду або внести корективи.

Судновласники або капітан зобов'язані дати на адресу Продавця і порту вантаження за 12 і 5 календарних днів до прибуття судна в порт інформацію про плановану дату прибуття судна в порт вантаження, найменуванні судна, кількості вантажу, а також 48- і 24-вартові уточнені нотіси".

Особливо важлива розгорнена система інформації при транспортуванні масових і наливних вантажів морським транспортом, оскільки питання сталійного часу, тобто періоду знаходження судна під вантажними операціями, і штрафів за простої судна тут особливо гострі.

Розподіл витрат на доставку між продавцем і покупцем

Максимальні витрати на транспортні операції при виконанні контракту можуть включати:

- оплату вантаження на транспортні засоби усередині країни продавця. Часто ці операції повторюються кілька разів при перевантаженні товару на різні засоби транспорту;
- оплату перевезення товару до межі або до перевізних засобів транспорту, здійснюючих міжнародне перевезення. Якщо товар здається покупцю на території країни продавця, то ці витрати продавши (до основного перевезення) не включаються в ціну товару за контрактом і відносяться до його накладних витрат, які покриваються з власних засобів продавця. Сюди ж включаються витрати на проміжне зберігання у разі потреби;

- витрати на зберігання і складування при передачі товару для міжнародного перевезення;
- оплату погрузочно/разгрузочних робіт в пунктах відправління, призначення і перевалювання при міжнародному перевезенні;
- витрати на основне міжнародне перевезення;
- витрати на складування і зберігання товару після розвантаження в країні ввезення;
- витрати на розвантаження в місці знаходження покупця;
- витрати на оренду транспортного устаткування в країні ввоза/вивоза товару.

Ці витрати розподіляються між продавцем і покупцем залежно від базисної умови поставки.

Особливо пильна увага при укладенні контракту надається розподілу витрат на оплату навантажувально-розвантажувальних робіт, пов'язаних з міжнародним перевезенням, оскільки саме з цього питання виникають найбільші розбіжності в його тлумаченні контрагентами через відмінності в комерційній практиці і звичаїв роботи портів і транспортних вузлів обробки вантажів.

Так, за умови EXW Інкотермс указує, що продавець не відповідає за вантаження товару на транспортний засіб і не несе ніяких витрат по цій статті. Але якщо продавець за дорученням покупця організовує вантаження, це робиться за рахунок покупця і на його ризик. Проте всі домовленості повинні бути обов'язково зафіксовані в торговому контракті.

У контрактах, укладених на умовах групи F, розподіл витрат на вантаження залежить від чіткого визначення моменту переходу ризику. Наприклад, якщо при перевезенні залізничним транспортом на умовах FCA вантаж здається на склад перевізника або експедитора, то вантаження оплачує, як правило, покупець.

У групі C узгодження повинне бути вироблене по оплаті вивантаження товару в порту/пункті призначення. Ці питання повинні бути пов'язані з умовами оплати витрат за договором перевезення (групи C) і моментом переходу ризику (група F).

Транспортна упаковка і маркіровка.

Сторони вільні У виборі договірних умов з цього питання. Проте треба враховувати, що поставка товару в неналежній тарі або неналежній упаковці може привести до зміни його кількості, якості і до пошкодження або загибелі вантажу в процесі транспортування.

У цьому розділі контракту указуються вигляд і характер упаковки, її якість, розміри, розподіл витрат на неї. Способи оплати упаковки встановлюються в контракті і можуть передбачати як Включення її в ціну товару, так і визначення ціни упаковки окремо.

Під Транспортною маркіровою розуміється умовне позначення, що наноситься на упаковку кожного вантажного місця, яке включає дані, необхідні для належного перевезення вантажу і здачі його одержувачу. Зміст маркіровки визначається за угодою сторін на основі правил перевезення вантажів на різних видах транспорту і з урахуванням властивостей самого товару. Причому нанесення попереджувальної (запобіжної) маркіровки, тобто написів і знаків, вказуючих на спосіб поводження з товаром при вантаженні, вивантаженні і зберіганні, признається обов'язком продавця незалежно від вказівок про це в контракті.

Дуже важливо пам'ятати, що Віденська конвенція (п. 1 ст. 32) відносить Маркіровку до числа таких засобів, за допомогою яких виробляється чітка ідентифікація товару для цілей договору, що пов'язане з переходом як своєчасного, так і передчасного ризику і витрат з продавця на покупця.

Транспортні засоби та їх особливості

Морський транспорт

На морському транспорті розрізняють дві форми організації руху судів — регулярне і нерегулярне судноплавство. До регулярної форми відносяться лінійне судноплавство і робота послідовними рейсами.

Лінійне судноплавство — це така форма організації роботи флоту, при якій забезпечується рух судів по оголошеному розкладу між наперед встановленими портами. Морське повідомлення між певними портами, підтримуване судноплавним підприємством, називається лінією.

Вантажну базу лінійного судноплавства представляють головним образом генеральні (тарно-штучні) вантажі. На лінійних судах перевозяться від-відносно невеликі партії вантажів, в основному це готові вироби і напівфабрикати.

Лінії підрозділяються на односторонні, двосторонні і конференціальні. Односторонні лінії характеризуються тим, що на них працюють судна тільки однієї країни або однієї судноплавної компанії. Двосторонні лінії підтримуються судами компаній двох країн (за взаємним погодженням) або двох судноплавних підприємств. Конференціальні лінії — це лінії, на яких працюють судна двох і більш компаній з однієї або з різних країн. Основне призначення конференціальних ліній (конференціальних угод) — встановлення однакових тарифів і умов перевезення для всіх учасників перевезень. В основному це робиться для усунення зайвої конкуренції між судноплавними підприємствами, що працюють на одних і тих же напрямках перевезень. Судноплавні підприємства Росії беруть участь у всіх видах лінійних перевезень.

Робота судів послідовними рейсами в загранплаванні застосовується переважно для транспортування потоків масових (насипних, навалювальних) вантажів. Як і при лінійних перевезеннях, на тому або іншому напрямі вантажопотоку закріплюється певний тоннаж, але в даному випадку він діє тільки від порту вантаження до порту призначення, без проміжних заходів для дозагрузки. Рух судів узгоджується з клієнтурою, а перевезення здійснюються по спеціальному графіку. Така робота організовується для виконання зовнішньоторговельних контрактів на покупку або продаж великих партій однорідного вантажу, що поставляється по тривалих контрактах. Питаннями встановлення ліній і підтримки роботи судів послідовними рейсами займаються безпосередньо пароплавства на основі прямих договорів з вантажовласниками.

Нерегулярне (трампове) судноплавство — це робота вантажних судів, не пов'язана з якими-небудь постійними районами плавання, портами вантаження/вивантаження, певними видами вантажів. Саме трампові судна перевозять основну (за об'ємом) частину зовнішньоторговельних вантажів Росії. Порядок роботи флоту, тобто конкретний склад судів, що виконують такі перевезення, визначення портів заходу, розклад руху, умови погрузки/выгрузки/перевозки, встановлюється пароплавством, як правило, шоквартально з подальшим уточненням по місяцях.

Транспортні умови контрактів при морському перевезенні вантажів

Обов'язки сторін по здійсненню доставки товару за контрактом купівлі-продажу зведені в розділ, званий транспортними умовами контрактів. Звичайно найбільша кількість обов'язків сторін виникає, коли йдеться про доставку вантажів морським транспортом. За змістом вони декілька розрізняються залежно від базису поставки і характеру вантажу з погляду його транспортування. Але звичайно для морського перевезення вони складаються приблизно з наступних пунктів:

- ◆ термін і порядок відвантаження товару з порту відправлення;
- ◆ вказівка документа, якою оформлений договір перевезення;
- ◆ місце і порядок здачі товару продавцем покупцю;
- ◆ назви портів вантаження і вивантаження (залежно від базису по ставки);

◆ порядок інформування покупця про передбачуваний час приходу судна в порти вивантаження або вантаження (також залежно від базису поставки);

◆ умови оплати навантажувально-розвантажувальних робіт в портах вантаження і вивантаження;

◆ норми вантаження/вивантаження, час, встановлений на виконання грузових робіт, розміри штрафу за перевищення цього часу і розмір нагородження за дострокове закінчення робіт;

◆ визначення готовності судна до прийому вантажу;

◆ вимоги до упаковки і тари;

◆ питання страхування вантажу;

◆ зобов'язання покупця прийняти вантаж на борту або у борту в порту призначення.

Сторона, на яку за контрактом покладається обов'язок забезпечення тоннажем, повинна згодом відобразити всі транспортні умови в договорі морського перевезення, що укладається з перевізником, інакше можуть виникнути непорозуміння і суперечності між умовами договору купівлі-продажу і договору морського перевезення.

Залізничний транспорт

Першою угодою, що регламентує організацію і здійснення міжнародних перевезень у області залізничного транспорту, була Угода про міжнародне залізничне вантажне повідомлення (СМГС), яке набуло чинності з 1 листопада 1951 р. Учасниками СМГС були СРСР, Болгарія, Угорщина, В'єтнам, ГДР, Китай, Північна Корея, Монголія, Польща, Румунія і Чехословакія.

На додаток до основного тексту СМГС одинадцять країн—учасниць угоди (серед них СРСР) прийняли: Єдиний міжнародний транзитний тариф (ЕТТ), вживаний для числення платні за перевезення вантажів транзитом по дорогах — учасниках СМГС (згодом був прийнятий також Міжнародний транзитний тариф (МТТ)); Службову інструкцію до СМГС; Правила користування вагонами в міжнародному пасажирському і залізничному вантажному повідомленні (ППВ); Правила розрахунків по СМГС.

У СМГС був зафіксований ряд основоположних моментів:

• було визначено, що вантажі можуть перевозитися по залізницях двох і більш країн по одному перевізному документу — міжнародній накладній. В цьому випадку перевезення називатимуться прямим міжнародним повідомленням повідомленням;

• перевезення діляться на прямі залізничні, в яких участвують тільки залізниці, і прямі змішані, в яких окрім залізничних доріг беруть участь інші види транспорту нічеські умови, регламентуючі роботу залізничних транспортних засобів.

Для раціоналізації і координації транспортної політики республік колишнього СРСР національними залізничними адміністраціями в 1992 р. утворена Рада із залізничного транспорту. Угоди, що укладаються, а також рішення, що приймаються цим органом, створюють правові, економічні і організаційні умови для безперешкодного транспортування вантажів між Росією, державами СНД і прибалтійськими країнами, а також транзиту через їх території. Збережені порядок здійснення міжнародних перевезень, встановлений раніше укладеними міжурядовими угодами СРСР з іншими країнами, а також дія конвенцій і інших угод у області залізничного транспорту, учасником яких був СРСР.

Для забезпечення скоординованої тарифної політики залізничними адміністраціями країн СНД і Прибалтики в 1993 р. була створена Тарифна

конференція як постійно діючий орган. На підставі її рішень всіма залізничними адміністраціями підписана тарифна угода, що упорядковує взаємостосунки з вантажовласниками, що дозволяє зберегти єдиний тарифний простір. Контроль за дотриманням положень тарифної політики здійснює Валютно-тарифний комітет (ВТК) Мінтрансу Росії.

В рамках Тарифної конференції діє Рада із залізничного транспорту країн СНД і Балтії, головна функція якого — затвердження тарифної політики на певний період. Так, на останньому засіданні Ради була затверджена тарифна політика на 2003 р. Йдеться також про створення єдиних крізних ставок на перевезення міжнародних транзитних вантажів.

Відповідальність залізниць при міжнародних залізничних перевезеннях СМГС надає вантажовласнику право змінити умови укладеного договору, але така зміна може бути вироблене тільки один раз відправником і один раз одержувачем. Відправник до перетину вантажем межі країни відправлення може узяти вантаж із станції відправлення; змінити станцію призначення; змінити одержувача; повернути вантаж на станцію відправлення. Одержувач має право змінити станцію призначення в межах країни призначення і одержувача вантажу. Всі ці операції можуть бути вироблені, тільки якщо вантаж ще не відправлений з прикордонної станції дороги призначення.

Зміна договору виробляється на підставі письмової заяви відправника або одержувача по спеціальній формі, встановленій СМГС. Заява подається відправником на станцію відправлення, а одержувачем — в митницю на прикордонну станцію дороги країни призначення. Далі діє залізниця, яка попереджає станції на шляху проходження про зміну договору.

Залізниця має право відмовити в зміні договору у ряді випадків, прямо передбачених в СМГС (наприклад, якщо це може порушити правила експлуатації рухомого складу), але тоді вона повинна негайно сповістити про це відправника або одержувача, вказавши причини відмови змінити договір.

Числення і стягнення провізних платежів при зміні договору підкоряються загальним правилам СМГС, але з урахуванням проведених змін. Якщо вантаж слід повернути назад на станцію відправлення, платня стягується за провезення до станції, з якою вантаж буде повернений, і окремо — у зворотному напрямі. За саму зміну договору стягується збір, обчислюваний за внутрішніми правилами залізниць, на яких проводиться ця зміна.

Порядок видачі вантажу в пункті призначення наступний. Після прибуття вантажу на станцію призначення залізниця видає його разом з накладною одержувачу тільки після стягування всіх провізних платежів, причому за умов СМГС йому слід сплатити всі суми повністю, навіть якщо частина вантажу відсутня. Сума за бракуючий вантаж може бути одержана назад в претензійному порядку.

Якщо залізниця або одержувач при перевірці стану вантажу встановлять часткову або повну втрату вантажу або його пошкодження, вони складають комерційний акт, один екземпляр якого видається одержувачу. Але при цьому враховуються норми природного спаду, також встановлені в СМГС. Комерційний акт представляє підставу для матеріальної відповідальності залізниць і вантажовідправників (див. Додаток). Окрім випадків безпосереднього псування, втрати і т.д. він може складатися і тоді, коли грузнув і документи виявилися роз'єднаними, а також при перевищенні провізних платежів і при інших порушеннях. Акти складаються при прийманні вантажу як на станції призначення, так і на прикордонних станціях.

Автомобільний транспорт

Міжнародні автомобільні перевезення вантажів в європейських країнах, включаючи Росію і багато країн СНД, здійснюються на основі положень Конвенції про

договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (КДПГ), укладеної в Женеві в 1956 р. (набула чинності для СРСР 1 грудня 1983 р.)

Дана Конвенція застосовується до всякого договору про автомобільне перевезення вантажів, коли місце вантаження вантажу і місце доставки, вказані в контракті, знаходяться на території двох різних країн, з яких принаймні одна є учасницею Конвенції.

Якщо на частини маршруту перевезення автотранспортний засіб транспортується разом з вантажем, що перевозиться їм, по морю, залізниці, внутрішньому водному шляху або по повітрю, справжня Конвенція застосовується до всього перевезення в цілому.

По положеннях даної Конвенції автоперевізник відповідає як за свої дії і упущення, так і за дії і упущення своїх агентів і всіх інших осіб, до послуг яких він вдається для здійснення перевезення.

Договір перевезення встановлюється накладний. Повне її найменування — "міжнародна товарно-транспортна накладна", проте в оперативній термінології вона відома під назвою накладна ЦМР (ЗМІ), по латинській аббревіатурі назви самої Конвенції.

Накладна складається в трьох оригінальних екземплярах, підписаних відправником і перевізником, причому ці підписи можуть бути віддруковані друкарським способом або замінені штампелем відправника і перевізника (якщо це допускається законодавством країни, в якій заповнена накладна).

Відправник в накладній указує:

- ◆ найменування, адресу і країну відправника;
- ◆ країну і місце розвантаження вантажу
- ◆ країну, місце і дату вантаження вантажу
- ◆ прикладені товаросупровідні документи;
- ◆ знаки, номери, кількість місць, рід упаковки і найменування вантажу (якщо вантаж небезпечний, то указуються ступінь небезпеки і особливі перевезення);
- ◆ вага бруто і об'єм вантажу в кубометрах;
- ◆ оголошену вартість вантажу;
- ◆ умови оплати;
- ◆ дату і місце складання накладної;
- ◆ час прибуття автотранспортного засобу під вантаження і його відбиття (з підписом і штампом).

Вибір транспорту міжнародних перевезень згідно з умовами Інкотермс—2000

Одним із принципових положень комерційної угоди є вказівка на засіб транспортування товару від продавця до покупця. Транспортне забезпечення контракту є важливим моментом у комерційній діяльності, оскільки значною мірою впливає на собівартість товарів, які є предметом міжнародної торгівлі, навіть на їхні споживчі якості, заради яких товари, власне, купуються. Звичайно, від виду транспорту залежить швидкість доставки вару та терміни реалізації умов контрактів. З характером транспортування пов'язані вимоги до пакування товарів, оформлення документації, страхового забезпечення, можливого використання складських приміщень. Тому в кожному з пропонованих варіантів Інкотермс, а також у рекомендаціях Міжнародної торгової палати міститься вказівка на те, якому способу транспортування] певна базисна умова контрактів відповідає або не відповідає.

Загальний перелік правил та груп Інкотермс відповідно до видів транспорту, які застосовуються під час їх імплементації, містить табл. 7.2.

Поняття «будь-який вид транспортування», звичайно, не слід розуміти буквально. Очевидно, що і в таких випадках ідеться про найбільш придатні та про непридатні види транспортування. Так, для реалізації вимог EXW очевидно, що

особливо частим може бути застосування найбільш гнучкого автотранспорту; водночас зрозуміло, що для цієї самої умови, так само, як і для умови DAF, не може бути типовим авіатранспорт.

7.2. Вид транспортування і відповідний термін Інкотермс-2000

Будь-який вид транспортування		
Група E	EXW	Франко-завод (...назва місця)
Група P	FCA	Франко-перевізник (...назва місця призначення)
Група C	CPT CIP	Фрахт/перевезення оплачені до (...назва місця призначення) Фрахт/перевезення і страхування оплачені до (... назва місця призначення)
Група D	DAF DDU DDP	Поставки до кордону (...назва місця доставки) Поставки без оплати мита (...назва місця призначення) Поставки з оплатою мита (...назва місця призначення)
Тільки морський і внутрішньоконтинентальний водний транспорт		
Група P	FAS FOB	Франко вздовж борту судна (...назва порту відвантаження) Франко-борт (...назва порту відвантаження)
Група C	CFR CIF	Вартість і фрахт (...назва порту призначення) Вартість, страхування і фрахт (...назва порту призначення)
Група O	DES DEQ	Поставка з судна (...назва порту призначення) Поставка з пристані (...назва порту призначення)

В окремих правилах Інкотермс записані додаткові вимоги до продавця або покупця щодо організації транспортного перевезення, відносин із перевізником (при цьому інколи не заперечується можливість внесення змін до базисних умов): в інших правилах це питання цілком залишається на розсуд контрагентів. У зв'язку з використанням транспорту в Інкотермс здійснюється регламентація переходу повноважень та відповідальності за товар (наприклад, згідно з умовами FOB моментом такого переходу є перетинання товаром поручнів судна). У ряді випадків регламентуються обов'язки продавця та покупця щодо оформлення та надання транспортної документації.



7.4. Поглиблення транскордонного співробітництва України

Україна приєдналася до Угоди про спільне фінансування Постійного секретаріату Міжурядової комісії ТРАСЕКА між урядами Сторін Основної багатосторонньої угоди про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА). Про це йдеться у постанові Уряду від 16 січня ц.р. № 22.

При цьому Українська сторона залишила за собою право здійснення сплати членського внеску до бюджету Постійного секретаріату Міжурядової комісії ТРАСЕКА в межах видатків, передбачених українським законодавством. Мінтранс має забезпечити щорічну сплату членського внеску до бюджету Постійного секретаріату.

У 1998 році Україна, в числі двадцяти країн, за активної підтримки Європейського Союзу підписала „Основну багатосторонню Угоду про міжнародний транспорт щодо розвитку транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія, яку ратифіковано Верховною Радою України у 2000 році.

З метою регулювання питань відносно виконання та застосування положень ОБУ сторонами було утворено Міжурядову Комісію ТРАСЕКА, яка складається з вищих посадових осіб сторін (міністрів транспорту). У 2000 році для контролю за реалізацією ОБУ Міжурядова комісія створила Постійний секретаріат.

Починаючи з 2000 року діяльність Постійного секретаріату фінансувалася Євросоюзом за рахунок бюджетів регіональних проектів Тасіс-ТРАСЕКА. У зв'язку із закінченням у 2006 році дії цієї програми Тасіс Міжурядова комісія прийняла рішення щодо самофінансування роботи секретаріату за рахунок рівних дольових внесків сторін-учасниць, що і зафіксовано у зазначеній Угоді.

Приєднання до Угоди забезпечить повноправну участь України в роботі міжвідомчої комісії ТРАСЕКА. Це сприятиме інтеграції транспорту України в європейські та світові ринки транспортних послуг, подальшому збільшенню обсягів міжнародного транзиту, розвитку регіонального співробітництва між країнами-учасницями програми ТРАСЕКА.

Продовження повноцінної участі України в ТРАСЕКА створює передумови для отримання фінансової допомоги Європейської Комісії на реалізацію інфраструктурних проектів транспорту оскільки.

Відповідно до затвердженого бюджету Постійного Секретаріату внески сторін ОБУ складають, майже 50 тис. євро для кожної країни. Сплачуватимуться внески рівними долями, а їх розміри уточнюватимуться виходячи з розміру бюджету, який щорічно затверджуватиметься на засіданнях міжурядової Комісії ТРАСЕКА.

З початку реалізації програми Тасіс ТРАСЕКА (1993 - 2005 роки) Європейською Комісією було профінансовано реалізацію 53 проектів на загальну суму 110 млн. євро. Україна, разом з іншими країнами-учасницями ОБУ, брала участь в реалізації проектів „Гармонізація прикордонних процедур“, „Єдина політика обкладання транзитним митом та тарифи“, „Загальна юридична база для транзитних перевезень“, „Підвищення кваліфікації керівного складу транспортної галузі“, „Сприяння торгівлі та інституційна підтримка“ тощо.

Безпосередньо в Україні здійснено 13 регіональних проектів технічної допомоги та 3 інвестиційних проекти.

Зокрема в Іллічівському порту реалізовано проекти „Розвиток поромної переправи Іллічівськ-Поті“ обсягом 8,6 млн. євро та „Поліпшення транспортної мережі порт/берег у портах Чорного моря“ обсягом 0,47 млн. євро. Вони мали величезне значення для розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів України, оскільки Іллічівський порт є єдиною точкою з'єднання транспортного коридору Європа-Кавказ-Азія із Транс'європейською системою транспортних коридорів.

В рамках програми ТРАСЕКА було створено стратегічну чорноморську трасу, що з'єднує Україну і Грузію та Болгарію. З 1996 року тут діє автомобільна, а з 1999 року залізнична паромна переправа Іллічівськ - Поті (Батумі)-Варна.

Обсяги перевезень вантажів поромами на лінії Іллічівськ-Поті зростають і в минулому році перевищували 1 млн. тонн.

Планом дій Тасіс-ТРАСЕКА передбачається реалізація 13 проектів розвитку транспортно-дорожнього комплексу на загальну суму 30,7 млн. євро, де частка України становить 5,87 млн. євро. В галузі залізничного транспорту передбачено реалізацію проекту „Мережа логістичних центрів для всіх держав ТРАСЕКА: Центральна Азія, Кавказ, європейська частина ТРАСЕКА“ обсягом 5,5 млн. євро, в т.ч. для України 0,5 млн. євро.

Починаючи з 2007 року згідно з новою програмою „Європейський Інструмент Сусідства та Партнерства" кошти технічної допомоги ЄС для України надаватимуться Міністерству транспорту та зв'язку за галузевим принципом, а не проектним, як нині. Європейською Комісією на 2007 рік попередньо заплановано надати Україні для розвитку транспорту біля 5,0 млн. євро.

Крім цього слід врахувати економічний ефект, досягнутий за рахунок переробки вантажів у портах, збільшення корабельних зборів, створення додаткових робочих місць.

Приєднанням до Угоди Україна підтверджує свою її активну позицію у справі подальшої розбудови і підвищення ефективності функціонування транспортного коридору Європа-Кавказ-Азія. Цей стратегічний маршрут забезпечує торгівельний оборот між Європою та Азією, обсяги якого в цілому перевищують 2 трлн. дол. США, з яких транспортні послуги становлять понад 200 млрд. доларів.



7.5. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ НА ТРАНСПОРТІ

Види транспорту в Україні. Єдина транспортна система України

Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюються відповідно до національної програми з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою.

Єдину транспортну систему України становлять:

- транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен);

- промисловий залізничний транспорт;
- відомчий транспорт;
- трубопровідний транспорт;
- шляхи сполучення загального користування.

Єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України.

Залізничний транспорт – одна з важливих базових галузей економіки України, що забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях. Діяльність залізничного транспорту як частини єдиної транспортної системи країни сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному й економічному розвитку та зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України.

Залізниці у взаємодії з іншими видами транспорту своєчасно і якісно здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, забезпечують безпеку руху, розвивають сферу транспортного обслуговування народного господарства та населення.

До складу залізничного транспорту входять підприємства залізничного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, рухомий склад залізничного транспорту, залізничні шляхи сполучення, а також промислові, будівельні, торговельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, технічні школи, дитячі дошкільні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації, підприємства

промислового залізничного транспорту та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують його діяльність і розвиток.

До складу морського транспорту входять підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, порти і пристані, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту.

До складу річкового транспорту входять підприємства річкового транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, порти і пристані, судна, суднобудівно-судноремонтні заводи, ремонтно-експлуатаційні бази, підприємства шляхового господарства, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу річкового транспорту.

До складу автомобільного транспорту входять підприємства автомобільного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, авторемонтні і шиноремонтні підприємства, рухомий склад автомобільного транспорту, транспортно-експедиційні підприємства, а також автовокзали і автостанції, навчальні заклади, ремонтно-будівельні організації та соціально-побутові заклади, інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу автомобільного транспорту.

До складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту.

До складу міського електротранспорту входять підприємства міського електротранспорту, що здійснюють перевезення пасажирів та вантажів, рухомий склад, трамвайні і тролейбусні лінії, ремонтно-експлуатаційні депо, службові приміщення, фунікулери, канатні дороги, ескалатори, заводи по ремонту рухомого складу і виготовленню запасних частин, споруди енергетичного господарства та зв'язку, промислові, ремонтно-будівельні, торговельні та постачальницькі організації, навчальні заклади, науково-дослідні та проектно-конструкторські установи, заклади охорони здоров'я, відпочинку, фізичної культури і спорту та інші культурно-побутові заклади і підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу міського електротранспорту.

Складовою частиною єдиної транспортної системи України є відомчий транспорт. До його складу входять транспортні засоби підприємств, установ та організацій.

Підприємства та організації, які мають відомчий транспорт, повинні забезпечувати його розвиток і утримання на рівні, що відповідає вимогам безпеки при наданні транспортних послуг.

Відносини підприємств, які мають відомчий транспорт, з підприємствами, установами, організаціями та громадянами, яким вони надають транспортні послуги, та підприємствами транспорту загального користування регулюються кодексами (статутами) окремих видів транспорту.

Окреме місце в єдиній транспортній системі України посідає трубопровідний транспорт. Особливостями його організації і діяльності (систему трубопровідного

транспорту в Україні становлять: магістральний трубопровідний транспорт і промисловий трубопровідний транспорт; специфічний спосіб транспортування, відсутність договорів перевезення) зумовлено і спеціальне правове регулювання діяльності цього виду транспорту.

Законодавство про транспорт

Законодавство про транспорт (транспортне законодавство) – це сукупність правових норм, які регулюють суспільні відносини у сфері організації і безпосереднього здійснення господарської діяльності на транспорті.

Оскільки єдина транспортна система України налічує кілька видів транспорту, кожен з яких має певні особливості, то і законодавство про транспорт є досить значним за обсягом і різноманітним за змістом.

Відносини, пов'язані з діяльністю транспорту, регулюються, в першу чергу, загальним Законом України "Про транспорт" від 10 листопада 1994 р., законами України "Про трубопровідний транспорт" від 15 травня 1996 р., "Про залізничний транспорт" від 4 липня 1996 р., "Про автомобільний транспорт" від 5 квітня 2001 р., "Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період" від 20 жовтня 1998 р.

Значне коло транспортних відносин регулюється транспортними кодексами і статутами окремих видів транспорту: Повітряним кодексом України від 4 травня 1993 р., Кодексом торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р., Статутом внутрішнього водного транспорту СРСР, Статутом автомобільного транспорту УРСР, Статутом залізниць України. Серед інших актів транспортного законодавства України варто виділити правила перевезення вантажів, що приймаються стосовно різних видів транспорту і різного роду вантажів.

Нормативні акти, які визначають умови перевезень, порядок використання засобів транспорту, шляхів сполучення, організації безпеки руху, охорони громадського порядку, пожежної безпеки, санітарні та екологічні вимоги, що діють на транспорті, є обов'язковими для власників транспорту і громадян, які користуються послугами транспорту та шляхами сполучення.

Відносини в галузі трубопровідного транспорту регулюються Законом України "Про трубопровідний транспорт", дія якого поширюється на відносини в галузі трубопровідного транспорту, призначеного для транспортування вуглеводнів, хімічних продуктів, води та інших продуктів і речовин з місць їх знаходження, видобутку (від промислів, виготовлення або зберігання до місць їх переробки чи споживання, перевантаження та подальшого транспортування, а також іншими нормативно-правовими актами України.

Особливості застосування Закону України "Про трубопровідний транспорт" щодо функціонування промислового трубопровідного транспорту визначаються Кабінетом Міністрів України.

Правове становище транспортних організацій

Головним (провідним) органом у системі центральних органів виконавчої влади, який забезпечує реалізацію державної політики у галузі транспорту і дорожнього господарства, у сфері використання повітряного простору України та навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, є Міністерство транспорту та зв'язку України.

Міністерство транспорту та зв'язку України є центральним органом державної виконавчої влади, підвідомчим Кабінету Міністрів України і здійснює керівництво транспортно-дорожнім комплексом, відповідає за його розвиток, координує роботу об'єднань, підприємств, установ та організацій автомобільного, авіаційного, залізничного, морського і річкового транспорту і дорожнього господарства, що входять у сферу його управління.

Основними завданнями міністерства є: здійснення державного керування транспортним комплексом України; реалізація державної політики становлення і розвитку транспортно-дорожнього комплексу України для забезпечення своєчасного, повного і якісного задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях; забезпечення взаємодії і координації роботи автомобільного, авіаційного, залізничного, морського і річкового транспорту і дорожнього комплексу, здійснення заходів для створення єдиної транспортної системи України; створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту усіх форм власності; забезпечення входження транспортно-дорожнього комплексу України до європейської та світової транспортних систем на принципах Європейської транспортної політики.

Кожна з підгалузей єдиної транспортної системи України має свої органи управління, а також транспортні й інші організації, які входять до цієї підгалузі. Певне уявлення про них може дати система організацій залізничного транспорту.

Для забезпечення державних і суспільних інтересів, свободи підприємництва і формування ринку транспортних послуг, безпеки перевезень, захисту навколишнього природного середовища Кабінет Міністрів України визначає умови і порядок організації діяльності залізничного транспорту загального користування, сприяє його пріоритетному розвитку, надає підтримку в задоволенні потреб залізниць у рухомому складі, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах.

Крім Міністерства транспорту, яке здійснює державне управління транспортним комплексом, управління залізницями та іншими підприємствами залізничного транспорту, що належать до загальнодержавної власності, здійснює орган управління залізничним транспортом – Державна адміністрація залізничного транспорту України (Укрзалізниця), підпорядкований Міністерству транспорту України.

Виключно до компетенції Укрзалізниці, яка здійснює функції господарюючого суб'єкта належить управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученнях, а також регулювання виробничо-господарської діяльності у сфері організації і забезпечення цього процесу залізницями, підприємствами, установами та організаціями, які Укрзалізниця проводить централізовано.

Основною організаційною ланкою на залізничному транспорті є залізниця. Створення, реорганізація, ліквідація та визначення територіальних меж залізниць, призначення і звільнення їх керівників здійснюються рішеннями Кабінету Міністрів України за поданням Міністерства транспорту України. В Україні діють п'ять залізниць – Донецька, Львівська, Одеська, Південно-Західна, Придніпровська.

Повноваження, права та обов'язки залізниць визначаються Законом України "Про залізничний транспорт", їх статутами. Затвердження статутів залізниць здійснює Міністерство транспорту України за погодженням з Міністерством економіки України та Антимонопольним комітетом України.

Створення, реорганізація та ліквідація підприємств, установ та організацій, які входять до складу залізниць, затвердження їх статутів (положень), а також укладання контрактів (трудових договорів) з їх керівниками здійснюються у порядку, встановленому чинним законодавством України, а також статутами залізниць.

Транспортні господарські договори

Перевезення вантажів залізничним транспортом організовуються на договірних засадах. Форма договору про організацію перевезень вантажів встановлюють Правила. Для забезпечення виконання договірних зобов'язань здійснюється місячне планування перевезень. Місячне планування перевезення вантажів здійснюється

залізницями відправлення на основі поточних або довгострокових договорів про організацію перевезення вантажів та замовлень відправників.

Умови та порядок організації перевезень в усіх видах сполучення визначаються Правилами.

Порядок розроблення, термін подання заявок, затвердження планів та облік виконання перевезень вантажів встановлюються Правилами, а військових перевезень - спеціальними інструкціями.

За договором залізничного перевезення вантажу залізниця зобов'язується доставити ввіреній їй вантажівідправником вантаж у пункт призначення у зазначений термін і видати його одержувачу, а відправник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату.

Основним перевізним документом є накладна, оформлена відповідно до Статуту залізниць та Правил перевезення вантажів і надана залізниці відправником разом з вантажем. Накладна є обов'язковою двосторонньою письмовою формою угоди на перевезення вантажу, яка укладається між відправником та залізницею на користь третьої сторони - одержувача. 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.

Виконання залізницею додаткових операцій, пов'язаних з перевезенням вантажів (завантаження, розвантаження, зважування, експедирування тощо), здійснюється на підставі окремих договорів.

Хоч за загальним правилом завантаження вантажів у вагони (контейнери), а також вивантаження з них здійснюється відправниками та одержувачами, проте залізниці можуть брати на себе виконання вантажних робіт за договорами з відправниками або одержувачами.

Для транспортного обслуговування відправників і одержувачів у місцях загального користування у складі залізниць можуть у встановленому порядку утворюватися підприємства механізованих вантажних робіт, а на під'їзних коліях - з об'єднання підприємств залізничного транспорту.

Залізниця зобов'язана подавати під завантаження справні, придатні для перевезення відповідного вантажу, очищені від залишків вантажу, сміття, реквізиту, а у необхідних випадках - продезинфіковані вагони та контейнери.

Додаткову підготовку вагонів та контейнерів під завантаження вантажів, що потребують особливих умов перевезення і зберігання, залізниця може здійснювати на підставі договору за рахунок відправника.

Договір про перевезення вантажу автомобільним транспортом загального користування укладається відповідно до цивільного законодавства між замовником та виконавцем у письмовій формі (договір, накладна, квитанція тощо). Істотними умовами договору є:

- найменування та місцезнаходження сторін;
- найменування та кількість вантажу, його пакування;
- місце та час навантаження і розвантаження;
- вартість перевезення (ст. 61 Закону України "Про автомобільний транспорт).

Замовник за договором про перевезення вантажу автомобільним транспортом загального користування має право отримати компенсацію згідно з законодавством за пошкодження, або псування вантажу, часткову чи повну його втрату або несвоєчасність доставки.

Замовник за договором про перевезення вантажу зобов'язаний:

- ◆ забезпечити своєчасне та повне оформлення документів на перевезення вантажу;

◆ утримувати власні під'їзні шляхи до вантажних пунктів, вантажні майданчики, рампи тощо у стані, що відповідає вимогам законодавства з питань охорони праці, техніки безпеки та безпеки руху;

◆ здійснювати вантажні операції, закріплення, накриття, ув'язування та пломбування вантажу, зняття кріплень і покриттів та очищення автомобільного транспортного засобу від залишків вантажу;

◆ забезпечувати вимоги законодавства з питань охорони праці і техніки безпеки при вантажних операціях (ст. 62 Закону України "Про автомобільний транспорт").

Вантажний перевізник має право:

• відмовитися від приймання вантажу для перевезення, якщо замовником не підготовлено вантаж чи необхідні документи або внесені без попереднього узгодження з ним зміни до реквізитів цих документів;

• відмовитися від перевезення вантажу, якщо замовник подає до перевезень вантаж, не обумовлений договором про перевезення, пакування вантажу не відповідає встановленим законодавством вимогам, ушкоджена тара або нечітким є відтиск пломби тощо;

• одержувати відшкодування від замовника, якщо автомобільний транспортний засіб був пошкоджений під час вантажних робіт або під час перевезення вантажу з вини замовника.

Вантажний перевізник зобов'язаний:

◆ при укладанні договору про перевезення вантажу автомобільним транспортом передбачати для персоналу перевізника встановлені законодавством умови праці та відпочинку;

◆ забезпечити виконання умов договору про перевезення вантажу автомобільним транспортом у межах, визначених законодавством та цим договором;

◆ забезпечити збереження вантажу, прийнятого до перевезення, до передачі вантажовласнику (уповноваженій ним особі) у пункті призначення;

◆ відшкодувати замовнику збитки за пошкодження або псування вантажу, часткову чи повну його втрату, а також збитки, завдані внаслідок несвоєчасної доставки вантажу (ст. 63 Закону України "Про автомобільний транспорт").

Умови морського перевезення вантажів визначаються договором.

Морські перевезення для державних потреб здійснюються у порядку, встановленому чинним законодавством України.

Перевізник і вантажовласник у разі необхідності здійснення систематичних перевезень вантажів можуть укласти довгострокові договори про організацію морських перевезень.

За договором морського перевезення вантажу перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж із порту відправлення в порт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник або фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт).

Фрахтувальником і фрахтівником визнаються особи, що уклали між собою договір фрахтування судна (чартер).

Договір морського перевезення вантажу має бути укладений у письмовій формі.

Документами, що підтверджують наявність і зміст договору морського перевезення вантажу, є:

1) рейсовий чартер — якщо договір передбачає умову надання для перевезення всього судна, його частини або окремих суднових приміщень;

2) коносамент – якщо договір не передбачає умови, зазначеної вище;

3) інші письмові докази.

Рейсовий чартер повинен містити основні реквізити: найменування сторін, судна і вантажу, портів відправлення і призначення (або місця направлення судна). До рейсового чартеру можуть бути включені за згодою сторін інші умови і застереження. Рейсовий чартер підписують фрахтівник (перевізник) і фрахтувальник або їх уповноважені представники.

Прийнявши вантаж до перевезення, перевізник вантажу, капітан або агент перевізника зобов'язані видати відправникові коносамент, який є доказом прийняття перевізником вантажу, зазначеного у коносаменті.

Перевізник може видати інший, ніж коносамент, документ на підтвердження отримання вантажу для перевезення. Такий документ є першорядним доказом укладення договору морського перевезення і прийняття перевізником вантажу, як його описано в цьому документі.

Коносамент складається на підставі підписаного відправником документа, в якому, зокрема, повинні міститися дані, зазначені в пунктах 4-8 ст. 138 Кодексу торговельного мореплавства.

Відправник відповідає перед перевізником за всі наслідки, що виникли в результаті неправильності або неповноти відомостей, зазначених у згаданому документі.

У коносаменті зазначаються:

1) найменування судна, якщо вантаж прийнято до перевезення на визначеному судні;

2) найменування перевізника;

3) місце приймання або навантаження вантажу;

4) найменування відправника;

5) місце призначення вантажу чи, за наявності чартеру, місце призначення або направлення судна;

6) найменування одержувача вантажу (іменний коносамент) або визначення, що коносамент видано "наказу відправника", або найменування одержувача з зазначенням, що коносамент видано "наказу одержувача" (ордерний коносамент), або визначення, що коносамент видано на пред'явника (коносамент на пред'явника);

7) найменування вантажу, його маркування, кількість місць чи кількість та/або міра (маса, об'єм), а в необхідних випадках – дані про зовнішній вигляд, стан і особливі властивості вантажу;

8) фрахт та інші належні перевізникові платежі або зазначення, що фрахт повинен бути сплачений згідно з умовами, викладеними в рейсовому чартері або іншому документі, чи зазначення, що фрахт повністю сплачено;

9) час і місце видачі коносаменту;

10) кількість складених примірників коносаменту;

11) підпис капітана або іншого представника перевізника.

За договором фрахтування судна на певний час судновласник зобов'язується за обумовлену плату (фрахт) надати судно фрахтувальникові для перевезення пасажирів, вантажів та інших цілей торговельного мореплавства на певний час.

Надане фрахтувальникові судно може бути укомплектоване екіпажем (тайм-чартер) або не споряджене і не укомплектоване екіпажем (бербоут-чартер).

Договір фрахтування судна на певний час повинен бути укладений у письмовій формі. Наярність і зміст договору фрахтування судна на певний час можуть бути доведені виключно письмовими доказами.

У договорі фрахтування судна на певний час повинні бути зазначені найменування сторін договору, назва судна, його технічні та експлуатаційні дані

(вантажопідйомність, вантажомісткість, швидкість тощо), район плавання, мета фрахтування, розмір фрахту, термін дії договору, місце приймання і здавання судна.

Фрахтувальник може у межах прав, що надаються йому за договором фрахтування судна на певний час, укласти від свого імені самостійний договір фрахтування судна з третьою особою. Укладання такого договору не звільняє фрахтувальника від виконання договору, укладеного ним із судновласником.

Якщо судно зафрахтоване для перевезення вантажів, фрахтувальник має право від свого імені укласти договори перевезення вантажів, підписувати чартери, видавати коносаменти та інші перевізні документи. Він несе відповідальність за зобов'язаннями, що випливають з цих документів, зокрема з коносаментів або інших перевізних документів.

За договором лізингу судна власник судна (лізингодавець) зобов'язується передати фрахтувальникові (лізингоодержувачу) судно без екіпажу для торговельного мореплавства на визначений термін, після закінчення якого до лізингоодержувача переходить право власності на судно.

Лізингоодержувач зобов'язується сплатити лізингову плату, в яку включаються плата за користування судном та його вартість за договором морського лізингу.

Договір лізингу українського державного судна може бути укладено лише з додержанням вимог, передбачених ст. 17 Кодексу торговельного мореплавства.

Договір лізингу повинен бути укладений у письмовій формі. Наявність і зміст договору лізингу судна можуть бути доведені виключно письмовими доказами.

У договорі лізингу судна мають бути зазначені найменування сторін, мета договору, назва судна, рік збудування судна, його клас, вантажопідйомність або вантажомісткість, потужність двигунів, швидкість ходу і витрата пального, термін користування, після закінченні якого до лізингоодержувача переходить право власності на судно, розмір і термін внесення лізингової плати, місце і час передачі судна лізингоодержувачу та інші необхідні дані.

За договором морського буксирування власник одного судна зобов'язується за винагороду відбуксирувати інше судно чи плавучий об'єкт на певну відстань або буксирувати його протягом певного часу чи для виконання маневру.

Законодавець розрізняє два види договорів морського буксирування: договір портового буксирування і договір міжпортового буксирування.

За договором портового буксирування буксировласник за винагороду здійснює введення в порт або виведення з порту суден та інших плавучих об'єктів, виконання маневрів судна, що буксирується, швартових та інших операцій у портових водах.

Договір портового буксирування може бути укладено в усній формі.

За договором міжпортового буксирування власник одного судна (буксира) зобов'язується за винагороду буксирувати інше судно або інший плавучий об'єкт з одного порту (пункту) до іншого порту (пункту).

Договір міжпортового буксирування укладається у письмовій формі. Договір повинен містити умови про порти (пункти) відправлення і призначення, час буксирування, права та обов'язки сторін, відповідальність за порушення договору, про ті особливості об'єктів, що буксируються і можуть впливати на безпеку буксирування, про інші обставини, які сторони вважають за необхідне обумовити окремо.

Повітряні перевезення виконуються на підставі договору.

Кожний договір повітряного перевезення та його умови по-свідчуються документом на перевезення, який видається авіаційним підприємством або уповноваженими ним організаціями чи особами (агентами).

Форми документів на перевезення та правила їх застосування встановлюються органом державного регулювання діяльності авіації України.

Чартерне повітряне перевезення виконується на підставі договору чартера (фрахтування повітряного судна), за яким одна сторона (фрахтівник) зобов'язується

надати іншій стороні (фрахтувальнику) за плату всю місткість одного чи кількох повітряних суден на один або кілька рейсів для повітряного перевезення пасажирів, багажу, вантажу і пошти або для іншої мети, якщо це не суперечить чинному законодавству України.

Перевезення вантажів і буксирування плотів та суден внутрішніми водними шляхами здійснюються за планами, затвердженими у встановленому порядку.

Вантажовідправник зобов'язаний одночасно з пред'явленням вантажу надати пароплавству накладну. Накладна підписується вантажовідправником, супроводжує вантаж на всьому шляху його слідування і видається вантажоодержувачу в пункті призначення разом з вантажем.

На підставі накладної порт або пристань відправлення складає дорожню відомість, що також слідує разом з вантажем і після видачі вантажу в пункті призначення залишається у пароплавства.

На посвідчення приймання вантажу до перевезення вантажовідправникові видається квитанція.

Дата приймання вантажу до перевезення посвідчується календарним штемпелем порту або пристані відправлення на накладній, квитанції і дорожній відомості.

Накладні і квитанції складаються на ім'я певних вантажоодержувачів.



7.6. ПРОВОА ОСНОВА ОРГАНІЗАЦІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

Для організації доставки вантажів необхідно заключити договір перевезень. Загальні положення про договір вміщуються в національних основах цивільного законодавства різних країн. Так, в Україні договір перевезення регламентується Цивільним кодексом. Умови перевезень вантажів та відповідальність конкретизуються законами, статутами (кодексами) залізничного, внутрішнього водного, автомобільного транспорту, Кодексом торгівельного мореплавання, Повітряним кодексом, а також правилами, які видані Міністерством транспорту.

По суті, договір — угода двох або декількох юридичних осіб (підприємств, організацій, громадян), що встановлює та регулює їх взаємні права та обов'язки. В договірних правовідносинах розрізняють: суб'єкт, предмет та зміст договору.

Суб'єктами договору є сторони, що його укладають. Таким чином, в транспортних відносинах одним із суб'єктів договору є транспортні підприємства, а другим — юридична особа, що користується послугами транспорту.

Предмет договору — майно, послуги або інша діяльність, з приводу якої укладається договір.

Зміст договору складає сукупність його умов, тобто формулюються права та обов'язки які сторони покладають на себе.

Призначення договору — регулювання відносин сторін при виконанні перевезень. Умови, що встановлені транспортним законодавством не можуть змінюватись або відмінюватись, вони діють незалежно від угоди сторін, ними необхідно керуватись. Тому умови, встановлені транспортним законодавством, не є предметом угоди сторін і в договір не включаються.

З метою забезпечення стабільності договірних відносин законодавство встановлює, що жодна із сторін не може одноосібно змінити умови договору або відмовитись від його виконання, за виключенням випадків, що передбачені законом.

Значення договору — на його основі організується та виконується транспортний процес.

Форма договору. Діюче законодавство встановлює письмову та усну форми договорів. Для окремих категорій договорів закон встановлює обов'язкову письмову форму.

За договором перевезень вантажу транспортна організація зобов'язується доставити довірений їй відправником вантаж в пункт призначення та видати його особі, уповноваженій на отримання вантажу, а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену платню. Предметом договору є транспортні послуги.

Транспортне законодавство в основному побудоване на принципі "вини", тобто перевізник з самого початку визнається винним у порушенні і на нього покладається доведення відсутності своєї вини.

Транспортним законодавством встановлені терміни доставки вантажів. Перевізник звільняється від відповідальності за порушення терміну доставки вантажу, якщо воно виникло не з його вини. За втрату, нестачу та пошкодження прийнятого до перевезень вантажу перевізник несе майнову відповідальність, якщо не доведе, що вони відбулись не з його вини. У транспортних статутах (кодексах) передбачені випадки, коли доведення вини перевізника у втраті, нестачі та пошкодження вантажу покладається на вантажовідправника або одержувача вантажу.

Вимоги клієнта до перевізника оформлюються у вигляді претензії, а якщо вона не задоволена у встановлений законом термін, то вимоги подаються до суду або арбітражу в вигляді позову.

Діяльність пов'язана з використанням засобів техніки, які можуть вийти з під контролю та нанести шкоду довкіллю є джерелом підвищеної небезпеки. Ті особи, яким належать транспортні засоби, або тимчасово користуються ними (договір оренди, довіреності, тощо) називаються власниками джерел підвищеної небезпеки. Шкода спричинена джерелом підвищеної небезпеки повинна бути відшкодована власником як при відсутності його вини, або його робітника так і при випадковому спричиненні.

Організації та громадяни можуть бути звільнені від майнової відповідальності, якщо доведуть, що шкода виникла внаслідок непереборної сили (удар блискавки, землетрус, тощо) або наміру потерпілого (стрибнув на ходу з транспортного засобу, тощо). Перевізник відшкодовує збитки і тоді, коли вони настали в випадку непереборної сили, якщо не доведе, що поряд з дією непереборної сили настанню та збільшенню шкоди сприяла груба необережність самого потерпілого. При наявності вини робітника організація може пред'явити до нього регресійний позов про сплату коштів, відшкодованих потерпілому.

До міжнародних перевезень відносять перевезення, що здійснюються по території двох і більше країн. Розрізняють звичайні, прикордонні, транзитні міжнародні перевезення і перевезення в треті країни.

Міжнародні перевезення підлягають особливому правовому регулюванню. Джерелами правового регулювання міжнародних перевезень є: двосторонні міжурядові угоди; багатосторонні конвенції і угоди, розроблені в рамках ООН; норми внутрішнього законодавства.

Співвідношення між нормативними актами національного і міжнародного законодавства визначається ст. 42 Закону України "Про транспорт", в якій зазначено, що, якщо міжнародним договором, укладеним Україною, встановлені інші правила, ніж ті, що містяться в законодавстві України про транспорт, то застосовують правила відповідного міжнародного договору. Таким чином, національне законодавство застосовується до міжнародних перевезень, якщо не суперечить міжнародним угодам. Необхідно мати на увазі, що міжнародні угоди передбачають лише найбільш загальні умови перевезень. Тому виникає необхідність для регулювання конкретних умов міжнародних перевезень застосовувати норми національного законо-

давства. Причому, в першу чергу застосовуються нормативні акти національного законодавства, спеціально прийняті для регулювання міжнародних перевезень, а з питань, що не врегульовані цими спеціальними актами, застосовується загальне транспортне законодавство.

За своїм призначенням та основним правовим ознакам договір міжнародних перевезень однотипний з договором перевезень внутрішнього сполучення. Така подібність обумовлена єдністю предмету обох договорів та широким використанням при укладанні угод про міжнародні сполучення норм національного права. В той же час є ряд відмінностей: договір міжнародних перевезень регламентується поперед всього міждержавними угодами, а при їх відсутності — правилами національного законодавства; однією із сторін є іноземна фізична або юридична особа; є відмінності у порядку оформлення (використання міжнародного транспортного документу) в його умовах (термін доставки, перевізні збори, відповідальність перевізника), а також у порядку вирішення можливих спорів (особливі строки для подачі претензій та позовів, спеціальна юрисдикція).



7.7. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

Джерелами правового регулювання міжнародних автомобільних перевезень є: двосторонні міжурядові угоди про міжнародне автомобільне сполучення; багатосторонні конвенції і угоди, розроблені в рамках ООН; норми внутрішнього законодавства.

Двосторонні угоди країн про міжнародне автомобільне сполучення регулюють різноманітні аспекти міжнародних перевезень. Зокрема вони визначають: порядок перетину кордону; дозвільну систему для міжнародних перевезень; порядок здійснення перевезень вантажу і пасажирів; взаємне звільнення від дорожніх податків і зборів, а також від податків на перевезення і володіння автотранспортними засобами; заборону здійснення внутрішніх перевезень іноземним автотранспортом (каботаж); питання транзиту і перевезень в треті країни і з цих країн; страхування цивільної відповідальності; положення, що стосуються митних, прикордонних, санітарних та інших правил; порядок перевезення небезпечних, важкогазових і великогабаритних вантажів; обов'язки перевізників з додержання норм внутрішнього законодавства країн-учасниць, угоди з питань, не регульованих двосторонньою угодою; та інші аспекти.

Перелічені положення трактуються в різноманітних угодах по-різному, а в деяких взагалі не відображаються.

Найбільш важливим елементом двосторонніх угод є дозвільна система.

Дозвільна система дає можливість обмежувати у кількісному відношенні в'їзд іноземних вантажних автомобілів на територію країни. Це створює передумови для більш рівномірної участі перевізників своєї країни у міжнародних перевезеннях вантажу на основі взаємної вигоди.

Дозвільна система встановлює порядок, згідно з яким в'їзд вантажних автомобілів, зареєстрованих в інших державах, здійснюється тільки за дозволами, що видаються компетентними органами. Основна функція дозволу — перепуска через кордон.

Кількість (контингент) дозволів на рік визначається на засіданнях змішаних комісій, створених компетентними органами країн, які укладають угоду про автомобільне сполучення. Деякі країни проводять жорстку політику обмеження

видачі своїх дозволів іноземним перевізникам. Ряд країн відноситься ліберально. Деякі “транзитні” країни не обмежують видавання дозволів, а стягують з перевізників більші суми шляхових зборів.

Обмін українських бланків дозволів на іноземні здійснює Міністерство транспорту України. Визначення кількості дозволів виконується державними структурами з урахуванням пропозицій національних асоціацій перевізників. Контингент іноземних дозволів для реалізації українським перевізникам передається державному підприємству “Укрінтеравтосервіс”. При обмеженому контингенті дозволу використовується спеціальна процедура розподілу, що враховує, в першу чергу, інтереси держави.

У випадку, якщо перевезення виконуються між країнами, що не уклали між собою двосторонніх угод, дозволи можуть видаватись іноземним перевізникам у разовому порядку при відповідному звертанні до компетентних органів або в односторонньому порядку компетентний орган будь-якої країни встановлює контингент дозволу для перевізників іншої країни. В ряді випадків перевізники можуть придбати дозвіл безпосередньо при в’їзді в країну на прикордонному переході. Для одержання дозволу на в’їзд або проїзд транзитом в ряді країн необхідно завчасно запросити відповідні компетентні органи.

Комітет з внутрішнього транспорту Європейської Економічної Комісії (КВТ ЄЕК) ООН рекомендував урядам при укладанні двосторонніх угод про міжнародне автомобільне сполучення включати в угоди перелік вантажів, на перевезення яких не вимагається дозволу. До таких вантажів відносяться: рухоме майно при переселенні; експонати, обладнання і матеріали, призначені для ярмарків і виставок; транспортні засоби, тварини, а також різноманітний інвентар і майно, призначені для проведення спортивних заходів; театральні реквізити, музичні інструменти, обладнання і приладдя для кінозйомок, радіо і телевізійних передач; тіла померлих; пошкоджені автотранспортні засоби тощо.

В практиці європейських країн існує декілька видів дозволів: дозвіл на один рейс в прямому і зворотному напрямках; дозвіл на рейси, обмеженням кількості яких служить тільки обумовлений період часу; дозвіл на певну кількість рейсів; транзитні дозволи; дозволи на прикордонні перевезення.

Двосторонніми міждержавними угодами про міжнародне автомобільне сполучення передбачається особливе регулювання питань перевезень в треті країни. Як правило, на такі перевезення необхідно запитувати спеціальні дозволи компетентних органів країн, що видають їх у виняткових випадках.

У відповідності з внутрішнім законодавством більшості європейських країн і двосторонніми міждержавними угодами необхідно отримати спеціальні дозволи на перевезення важковагових і негабаритних вантажів. Оскільки маршрут перевезень важковагового вантажу вимагає попереднього погодження, заявки на одержання спеціальних дозволів подаються завчасно у певні організації в кожній країні. В ряді країн Європи дозвіл, звичайно, видається протягом 10–15 днів.

Спеціального дозволу потребує перевезення небезпечних вантажів. Запит на одержання такого дозволу повинен містити ряд відомостей про характер вантажу, маршрут, упаковку, рухомий склад, час перевезення тощо.

В рамках КВТ ЄЕК ООН за час його існування розроблено біля 40 конвенцій, угод та інших міжнародних документів з питань автомобільного транспорту, направлених на створення умов, сприятливих для розвитку міжнародних перевезень вантажів і пасажирів автомобільним транспортом, розширення і зміцнення співробітництва в цій галузі.

Діючі міжнародні документи з автомобільного транспорту охоплюють наступні шість груп проблем, які підлягають міжнародному регулюванню і погодженню: юридичні аспекти виконання перевезень; організація дорожнього руху; уніфікація і

спрощення митних процедур; режим праці і відпочинку екіпажів транспортних засобів; податкові питання; організація перевезень специфічних категорій вантажів.

Велике практичне значення відіграє Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажу (КДПВ) (1956 р.). Її положення набрали законну чинність після 8 років розгляду і переговорів.

Конвенція застосовується до будь-якого договору дорожнього перевезення вантажу транспортними засобами за винагороду, коли місце прийняття вантажу і місце, здачі вантажу, які означені в договорі, знаходяться в двох різних країнах, з яких, принаймні, одна є учасником Конвенції.

Конвенція не застосовується до перевезень меблів при переїздах, небіжчиків і перевезень, здійснюваних згідно з міжнародними поштовими конвенціями.

Норми КДПВ носять імперативний характер. Забороняється встановлення не відповідних Конвенції умов у двосторонніх або багатосторонніх угодах. Допускаються зміни положень Конвенції шляхом спеціальних угод між країнами тільки для прикордонних перевезень.

Конвенція уніфіковано регулює основні питання договірних відносин з перевезення вантажу. Разом з тим, в рішенні деяких з них КДПВ посилається на норми національного законодавства.

Для перевезення вантажу в міжнародному сполученні необхідне укладання договору перевезення. Договір перевезення підтверджується випискою накладної. Накладна є доказом укладання договору перевезення, умов цього договору і прийняття вантажу перевізником (ст. 9 КДПВ). Однак, згідно ст. 4 КДПВ відсутність, невірність або втрата накладної не впливають ні на існування, ні на дійсність договору перевезення, тобто існування договору може бути доведено не тільки накладною, але й іншими відомостями.

Накладна складається в трьох примірниках, підписаних відправником і перевізником. Перший примірник накладної передається відправнику, другий супроводжує вантаж, а третій залишається у перевізника.

Утримання накладної передбачає наявність обов'язкових даних і відомостей, що вносяться сторонами за їхнім бажанням.

В накладній на міжнародне перевезення повинні бути вказані: дата і місце її укладання; найменування і адреса відправника; найменування та адреса перевізника; місце і дата прийняття вантажу до перевезення і передбачене місце його подання; найменування і адреса одержувача; прийнята позначка характеру вантажу і засіб його упаковки, а у випадку перевезення небезпечних вантажів — їх звичайна визнана позначка; число вантажних місць, їх маркування і номери; вага вантажу брутто або виражена в інших одиницях виміру кількість вантажу; зв'язані з перевезенням видатки (перевізні плати, додаткові витрати, митні збори, інші витрати з моменту укладання договору до здачі вантажу); вказівки, що вимагаються для виконання митних та інших формальностей; вказівка, що перевезення виконується незалежно від будь-якого застереження, згідно з положенням КДПВ.

У випадку необхідності у накладній можуть також міститися вказівки про: заборону перевантаження; видатки, які відправник приймає за свій рахунок; суму виплат, які підлягають відшкодуванню при здачі вантажу; оголошену вартість вантажу і суму особливої зацікавленості у своєчасній доставці вантажу; інструкції відправника перевізнику відносно страхування вантажу; погоджений сторонами термін виконання перевезення; перелік документів, переданих перевізнику.

Сторони за договором перевезення можуть також внести в накладну будь-які інші вказівки, що будуть ними визнані необхідним (ст. 6 КДПВ).

У КДПВ форма накладної не визначена. Перевезення, що підпадають під дію КДПВ, виконуються згідно з накладною, розробленою Міжнародним Союзом автомобільного транспорту (МСАТ).

При прийомі вантажу до перевезення на перевізника покладається обов'язок з перевірки: правильності записів, зроблених у накладній відносно числа вантажних місць, а також їх маркування і нумерації місць; зовнішнього стану вантажу і його упаковки.

Якщо перевізник не має достатньої можливості перевірити правильність цих відомостей відправника, зовнішнього стану вантажу і його упаковки, він повинен зробити про це обгрунтовані застереження в накладній. Проте застереження не мають обов'язкової чинності для відправника, за винятком випадків, коли він у накладній зробив позначку про їх визнання (ст. 8 КДПВ).

Факт наявності або відсутності застережень перевізника має важливі юридичні наслідки. За відсутності у накладній мотивованих застережень діє презумпція, що вантаж і його упаковка були зовні в доброму стані у момент прийняття вантажу перевізником і що число вантажних місць, їх маркування і номери відповідають вказаним у накладній.

Поряд з цим перевізник зобов'язаний перевірити стан завантаження. Якщо перевізником упущена перевірка навантаження, то це може свідчити про порушення вимоги щодо турботи за схоронність вантажу в частині таких ризиків завантаження, про які перевізник володіє кращою інформацією, ніж відправник. Йдеться про вимоги, стосовно технічної справності рухомого складу або особливих властивостей спеціалізованого рухомого складу, що вимагають додержання особливих умов завантаження. У цьому випадку при заподіянні шкоди вантажу можливе притягнення перевізника до відповідальності.

Відправник несе відповідальність перед перевізником за шкоду, заподіяну особам, обладнанню або іншим вантажам, а також за будь-які витрати, викликані дефектами упаковки вантажу, за винятком випадків, коли дефект був очевидним або відомим перевізнику в момент прийняття вантажу, і він не зробив відносно цього належних застережень (ст. 10 КДПВ).

Відправник вантажу має право зажадати перевірки перевізником ваги вантажу або його кількості, виражених в інших одиницях виміру. Він може також зажадати перевірки вмісту вантажних місць. В свою чергу перевізник може зажадати відшкодування витрат, пов'язаних з перевіркою. Результати перевірок вносяться в накладну.

Відправник зобов'язаний своєчасно додати до накладної або надати в розпорядження перевізника необхідні документи і повідомити йому всі інші відомості, які вимагаються для виконання митних, санітарних та інших формальностей. Однак перевірка правильності і повноти цих документів і відомостей в обов'язки перевізника не входить.

Відправник несе відповідальність за всі витрати перевізника і збитки, заподіяні йому внаслідок неточності або недостатності обов'язкових вказівок в накладній або інших вказівок, що можуть вноситись у накладну.

Відправнику надається право оголосити цінність вантажу. Декларація вартості вантажу можлива за умови сплати відправником перевізнику обгрунтованої надбавки до перевізної плати, розмір якої визначається за згодою сторін (ст. 24 КДПВ). При цьому може бути встановлена сума спеціального інтересу в доставці на випадок втрати, пошкодження і прострочення в доставці вантажу у погоджений термін (ст. 26 КДПВ). Необхідно відзначити, що декларація вартості вантажу є не межею його реальної вартості, а межею відповідальності перевізника у випадку незабезпечення ним схоронності вантажу.

Основний обов'язок перевізника — доставити вантаж в пункт призначення в схоронності і своєчасно. Для виконання цього обов'язку перевізник повинен вжити всі належні заходи.

Відправник має право розпоряджатися вантажем, зокрема, вимагати від перевізника припинення перевезення, зміни місця доставки вантажу, або видачі вантажу не тому одержувачу, що вказаний у накладній. Відправник втрачає це право з моменту, коли другий примірник накладної передано одержувачу або коли останнім заявлені до перевізника претензії, пов'язані з несхоронністю вантажу в дорозі або з простроченням у доставці вантажу. З цього моменту право розпорядження вантажем переходить до одержувача і перевізник повинен керуватися його вказівками.

Право розпорядження вантажем може належати одержувачу з моменту випуску накладної, якщо у накладній відправником зроблена такого роду вказівка. У цьому випадку при розпорядженні одержувача видати вантаж іншій особі, останній не має право призначати інших одержувачів.

При реалізації права розпорядження вантажем повинні дотримуватися наступні положення: розпорядник вантажу повинен надати перевізнику перший примірник накладної, в яку повинні бути внесені нові інструкції, а також відшкодувати перевізнику витрати і збитки, викликані виконанням цих інструкцій; виконання цих інструкцій повинно бути можливим в момент їх одержання виконавцем, крім того, вони не повинні порушувати хід нормальної роботи підприємства перевізника і завдавати шкоди відправникам або одержувачам інших вантажів, а також не повинні ні в якому разі вести до поділу відправки.

Якщо з будь-якої причини, виконання договору на встановлених накладною умовах неможливе до прибуття вантажу в пункт призначення, то перевізник зобов'язаний запросити відповідної вказівки у особи, яка має право розпоряджатися вантажем. Якщо обставини дозволяють виконати перевезення на інших умовах, ніж передбачено в накладній, і якщо перевізник не зміг своєчасно отримати вказівки від особи, що має право розпоряджатись вантажем, то перевізник повинен вжити всі належні заходи в її інтересах (ст. 14 КДПВ).

Термін доставки вантажу визначається сторонами і вказується в накладній. Якщо ж цей термін не був обумовлений, то визнається, що тривалість перевезення вантажу не повинна перевищувати час, необхідний у звичайних умовах для виконання такого перевезення сумлінним перевізником.

Не допускається посилення на несправність власного або взятого в оренду рухомого складу, бо перевізник несе повну відповідальність за справний стан своїх транспортних засобів.

Перевізник несе відповідальність за повну або часткову втрату вантажу або за його пошкодження з моменту прийняття вантажу до перевезення і до моменту його здачі, а також за прострочення в доставці. Ця відповідальність будується за принципом вини. Автори КДПВ виходили з того, що експлуатація автомобіля для дорожнього перевезення вантажу пов'язана з особливими небезпеками. Але ці небезпеки необхідно віднести до підприємницького ризику, за що перевізник несе не тільки повну відповідальність, але в зв'язку з яким він повинен виявляти особливу передбачливість.

Перевізник звільняється від відповідальності, якщо доведе, що втрата вантажу, його пошкодження або прострочення в доставці відбулися не з його вини, а внаслідок інструкції розпорядника вантажу, через дефект, властивий вантажу, або обставин, яких перевізник не міг уникнути і наслідки яких він не міг відвернути.

Перевізник звільняється від відповідальності, коли доведе, що несхоронність вантажу є наслідком особливого ризику, нерозривно пов'язаного з однією або декількома обставинами: використання відкритих і не покритих брезентом автотransпортних засобів, якщо таке використання була обумовлено і про це є припис у накладній; відсутність або несправність упаковки вантажу, що за своєю природою схильний до втрати, псування або пошкодження без упаковки, або при

незадовільній його упаковці; завантаження, укладка або вивантаження вантажу виконувалось відправником або одержувачем, або особами, що діяли від їх імені; природними властивостями деяких вантажів, внаслідок яких їм притаманна повна або часткова втрата або пошкодження, зокрема, внаслідок бою, корозії, гниття або впливу паразитів і гризунів; недостатністю або незадовільністю маркування або нумерації вантажних місць; перевезенням живих тварин (ст.17 КДПВ). Якщо перевізник доведе, що при обставинах, які склалися, несхоронність вантажу могла настати внаслідок хоча б одного з цих ризиків, приймається презумпція, що так відбулося насправді. Проте заявник претензії або позову в свою чергу може довести, що шкода ні повністю, ні частково не відбулася через ці особливі ризики (ст.18 КДПВ).

При міжнародних перевезеннях одержання вантажу є не обов'язком, а правом одержувача. Після прибуття вантажу на місце, призначене для розвантаження, одержувач має право зажадати передачі йому другого примірника накладної замість розписки і здачі йому вантажу. Одержувач зобов'язаний сплатити платежі із заборгованості, означені в накладній. У випадку виникнення суперечки з цього приводу перевізник не зобов'язаний пред'являти вантаж до моменту отримання гарантій про сплату платежу. При прийнятті вантажу, одержувачем робиться відповідна позначка в третьому примірнику накладної і зобов'язання перевезення вантажу вважається виконаним.

При видачі вантажу одержувачу без стягнення платежу, передбаченого договором перевезення, перевізник зобов'язаний сплатити відправнику відшкодування, що не перевищує суми такого платежу без шкоди для свого права регресу до одержувача.

При виникненні обставин, що перешкоджають здачі вантажу після його прибуття до місця вивантаження, перевізник повинен запросити інструкції у відправника. Якщо одержувач відмовиться прийняти вантаж, відправник має право розпорядитися вантажем. Одержувач, навіть якщо він відмовився від прийняття вантажу, може зажадати його здачі до тієї пори, доки перевізник не отримав від відправника протилежних інструкцій.

Якщо з будь-якої причини виконання договору на встановлених накладною умовах неможливо, або після прибуття вантажу на місце призначення виникають перешкоди до його здачі перевізнику надається особливе право – негайно вивантажити вантаж, після чого перевезення вважається закінченим. В такому випадку перевізник приймає на себе зберігання вантажу. Він може довірити зберігання вантажу якій-небудь третій особі і в цьому випадку несе відповідальність лише за необачний вибір такої особи. Перевізник може продати вантаж, не очікуючи інструкцій від правомочної особи, якщо вантаж є таким, що швидко псується або якщо того вимагає його стан, або ж якщо видатки на зберігання вантажу виявилися б набагато більшими вартості вантажу. В інших випадках перевізник може також продати вантаж, якщо в розумний термін ним не буде отримане від особи, яка має право розпоряджатися вантажем, протилежних інструкцій. Виручена від продажу вантажу сума, за винятком витрат які підлягають відшкодуванню у зв'язку з торговими зобов'язаннями за накладною, а також понесених витрат на реалізацію товару, повинна бути передана в розпорядження правомочної за договором особи. Ця особа повинна сплатити належну суму перевізнику у випадку коли виручка не покриває означених витрат. Вантаж продається за нормами права, діючими в пункті продажу, або звичаями. Перевізник має право на відшкодування витрат, викликаних запитом інструкцій або виконанням отриманих інструкцій, якщо ці витрати не є наслідком його вини (ст.16 КДПВ).

Важливим моментом є процедура видачі вантажу. Тут припускається, що одержувач, якщо він приймає вантаж без застережень, отримав вантаж у стані, який описано у накладній.

Одержувач, що приймає вантаж і виявив його несхоронність, повинен зробити перевізнику застереження, які вказують загальний характер втрат або пошкоджень. При цьому, коли йдеться про помітні явні втрати або пошкодження, застереження повинні бути зроблені в письмовій або усній формі не пізніше ніж у момент прийняття вантажу. У відношенні ж непомітних з огляду поверхні вантажних місць втрат і пошкоджень застереження повинні бути зроблені у письмовій формі протягом семи днів з дня прийому вантажу, без урахування неділі і державних свят (ст. 30 КДПВ).

Застереження не є претензіями відносно відшкодування заподіяних збитків. Вони лише констатують у загальній формі, без зайвих подробиць, факти нестачі, втрати, псування або пошкодження вантажу. Але їх значення велике. У випадку прийняття вантажу без застережень вважається, доки не доведене зворотнє, що одержувачу здано вантаж у стані, означеному в накладній. Завдяки цьому на одержувача покладаються несприятливі наслідки, що випливають з такого приймання.

Шкода, викликана повною або частковою втратою вантажу, відшкодовується в розмірі вартості втраченого вантажу, а при псуванні або пошкодженні – в розмірі суми, на яку знизилася вартість вантажу. Крім того, підлягають відшкодуванню: плата за перевезення, митні збори, інші витрати, пов'язані з перевезенням вантажу у відповідності з розмірами шкоди. Інший збиток не відшкодовується (ст.23,25 КДПВ).

Розмір суми, що підлягає відшкодуванню при несхоронному перевезенні, визначається за вартістю вантажу в момент і у місці прийняття його до перевезення. При визначенні вартості вантажу повинні враховуватися офіційно встановлені ціни і біржові котирування, а при їх відсутності – звичайна вартість товару такого ж виду і якості. Однак розмір відшкодування не може перевищувати 25 золотих франків за кілограм ваги, якої не вистачає, якщо не обумовлена вартість вантажу. Перерахування суми відповідальності у відповідну національну валюту виконується в день винесення судового рішення або в день, про який сторони домовилися.

Відшкодування збитків у зв'язку з простроченням терміну доставки можна вимагати лише у випадку, якщо перевізник одержує письмове застереження протягом 21 дня з дня видачі вантажу одержувачу. При простроченні у доставці вантажу перевізник повинен повернути частину перевізної плати, конкретний розмір якої визначається за кожну календарну добу затримки у договорі перевезення. Якщо сторона доведе, що в результаті прострочення мали місце додаткові збитки, перевізник зобов'язаний відшкодувати їх, але в розмірі, що не перевищує плати за перевезення. Більш значне за розміром відшкодування може бути зажадане з перевізника тільки у випадку проголошення спеціального інтересу в доставці.

Якщо вантаж не доставлений протягом 30 днів після закінчення погодженого терміну або 60 днів з моменту прийняття вантажу до перевезення і термін доставки не був погоджений, то це є безспірним доказом його втрати. Особа, яка має право розпоряджатися вантажем, може, при одержанні відшкодування за втрачений вантаж, просити у письмовій формі про її негайне повідомлення у випадку знаходження вантажу протягом року після сплати відшкодування. Прийняття такої вимоги підтверджується письмово. При одержанні повідомлення про знахідку вантажу його розпорядник може протягом 30 днів зажадати подання йому вантажу проти повернення отриманого їм відшкодування і сплати платежів згідно з накладною. За відсутності заяв з боку розпорядника вантажу право розпорядження знайденим вантажем переходить перевізнику (ст. 20 КДПВ).

Заявник вимоги може зажадати сплати відсотків на суму, яка підлягає відшкодуванню. Відсотки обчислюються з розрахунку 5% річних з дня направлення перевізнику претензії в письмовій формі або ж, якщо така претензія не подавалась, з дня подання позову.

Небезпечний вантаж, про який не проінформовано перевізника, може бути в будь-який момент і в будь-якому місці вивантажений, знищений або знешкоджений без всякого відшкодування. Крім того, відправник несе відповідальність за всі витрати і збитки, викликані передачею цього вантажу для перевезення або його перевезенням.

З усіх суперечок перевезення позивач може звернутися тільки в суд країни, на території якої відповідач має місце проживання або місцезнаходження свого основного комерційного підприємства чи відділення, яким був укладений договір перевезення, або знаходиться місце прийняття вантажу до перевезення, або місце, призначене для подання.

Повторне звертання з позовом у суд з приводу одного і того ж перевезення не допускається. Виключення складає випадок, коли рішення суду підлягає виконанню в країні, в якій порушується новий розгляд.

Термін позовної давності встановлюється в один рік. Однак, у випадку навмисних неправомірних дій термін позовної давності встановлюється три роки. Строк терміну позовної давності починається: у випадку несхоронності вантажу — з дня подання вантажу; у випадку втрати вантажу — з факту його втрати; при всіх інших умовах — по закінченні тримісячного терміну з дня укладання договору перевезення.

Пред'явлення претензії в письмовій формі призупиняє перебіг терміну позовної давності до того дня, коли перевізник у письмовій формі відхилив претензію і повернув додані до неї документи. Тягар доказу одержання претензії або відповіді на неї, а також повернення документів, лежать на тій стороні, що посилається на ці факти.

Якщо перевезення, умови якого визначаються єдиним договором, здійснюється послідовно декількома перевізниками, кожний з них несе відповідальність за все перевезення, причому всі наступні перевізники, починаючи з другого, стають учасниками договору перевезення на означених у накладній умовах. При цьому перевізник, який приймає вантаж від свого попередника, вручає останньому підписану їм розписку. Він повинен вписати своє ім'я і адресу в другий примірник накладної. У випадку необхідності він вносить письмові застереження.

Найважливіші питання організації дорожнього руху регулюються європейськими угодами, конвенціями і протоколами. Конвенції про дорожній рух 1949 р. і 1968 р. та європейські угоди, що їх доповнюють встановили єдині правила дорожнього руху, основні вимоги до автомобілів, причепів і водіїв транспортних засобів, визначили вимоги до реєстраційних номерів, відокремлювальних і розпізнавальних знаків транспортних засобів, допущених до міжнародного руху, а також затвердили макети міжнародного і національного посвідчень водіїв.

Основні нормативні документи, що визначають порядок організації руху на дорогах, систему дорожніх знаків і сигналів, вимоги до рухомого складу, що були прийняті в Україні, розроблялись з урахуванням вимог Конвенцій та інших міжнародних документів.

Перевезення вантажів у міжнародному автомобільному сполученні здійснюється з перетином державних кордонів і пов'язане з виконанням певних прикордонних і митних формальностей. Митному контролю підлягають як вантажі, так і транспортні засоби.

Від того, наскільки спрощені і відпрацьовані митні процедури, залежать простої автотранспорту на кордонах та видатки перевізників. З метою спрощення

процедур митного контролю на кордоні розроблені і застосовуються в залежності від регіону міжнародного перевезення вантажу наступні митні документи: єдиний адміністративний документ – в країнах, що входять в європейську асоціацію вільної торгівлі; Скандинавський митний паспорт – в скандинавських країнах; арабський маніфест – в ряді арабських країн.

Скороченню часу на митне оформлення перевезень на кордоні і зниженню транспортних витрат перевізників сприяють: Конвенції про міжнародне перевезення вантажу з застосуванням книжки МДП 1959 р. і 1975 р., що діють паралельно; Конвенція стосовно тимчасового ввозу автотранспортних засобів, що служать для комерційних цілей, 1957 р., яка дозволяє спростити митне оформлення ввозу автомобільного рухомого складу і виключити внесення заставних сум; Конвенція узгодження умов проведення контролю вантажу на кордонах 1982 р.

Митні конвенції про міжнародне перевезення вантажу з застосуванням книжки МДП (ще поійменовані Конвенціями МДП і TIR) передбачають використання для транзиту митного документа, що називається книжка МДП (карнет TIR). Ці Конвенції широко застосовуються в різноманітних регіонах Європи, Азії і Африки.

Конвенції передбачають можливість виконання перевезень в автомобілях і контейнерах під митними печатками і пломбами від митниці країни відправлення до митниці країни призначення, як правило, без митного догляду на кордонах за умови використання книжки МДП.

Важливими положеннями Конвенцій є звільнення вантажу, що перевозиться з додержанням процедури МДП, від сплати заставних сум, ввізного і вивізного мита і збору, а також те, що не вимагається спеціального митного документа або будь-яких гарантій на тимчасовий ввіз дорожніх транспортних засобів.

В Конвенціях наведені технічні вимоги до автотранспортних засобів і контейнерів, що допускаються до міжнародного перевезення вантажу з застосуванням книжки МДП, встановлений порядок допуску автотранспортних засобів і контейнерів до перевезень під митними печатками і пломбами, визначена відповідальність гарантійних об'єднань, дані визначення ряду важливих термінів, а також сформульовані положення про перевезення важковагових і негабаритних вантажів з додержанням процедури МДП.

Конвенціями передбачені також заходи до осіб, що винні в порушенні законів або митних правил. Зокрема, передбачено, що будь-яке порушення положень Конвенцій тягне застосування до винного санкцій за законами країни, в якій це порушення було вчинене.

Особлива увага в Конвенціях приділена питанням порядку видачі книжок МДП. Кожна країна на певних умовах може надати деяким об'єднанням право видавати книжки МДП за умови, що надана ними гарантія покриває відповідальність, прийняту ними на себе у зв'язку з операціями, при яких застосовуються книжки МДП. При цьому гарантійне об'єднання несе відповідальність не тільки за вантажі, перелічені в книжці МДП, але також і за будь-які вантажі, що знаходяться в запломбованій частині транспортного засобу.

До перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП допускаються вантажні автотранспортні засоби і контейнери, що відповідають технічним вимогам конвенцій МДП і мають свідоцтва, видані компетентними властями країни, в якій проживає або має своє постійне перебування їх власник або перевізник.

Для виконання міжнародного перевезення вантажу із застосуванням книжки МДП необхідно заповнити бланки книжки, що оформлюється на кожне перевезення.

На кожний автотранспортний засіб або контейнер складається одна книжка МДП. Однак єдина книжка МДП може складатися на автопоїзд або на декілька контейнерів, навантажених на один автомобіль або автопоїзд. У цьому випадку у

вантажному маніфесті книжки МДП повинно бути вказано окремо вміст кожного транспортного засобу або контейнера.

Книжка МДП дійсна тільки для одного перевезення і повинна містити таке число відривних листків для її митного оформлення, яке необхідне для здійснення даного перевезення.

Заповнення книжки МДП є обов'язком перевізника. Спочатку заповнюється обкладинка книжки, а після завантаження, на основі міжнародної накладної заповнюється вантажний маніфест книжки з розрахунку два листки на кожну країну, включаючи країну відправлення і країну призначення. Вантажний маніфест складається на мові країни відправлення. Митні органи інших країн вздовж шляху сполучення можуть вимагати перекладу маніфесту на мову їхньої країни. У зв'язку з цим, рекомендується постачати водіїв завчасно підготованими перекладами. Вага, об'єм і всі розміри повинні бути наведені в метричних одиницях, а вартість — у валюті країни відправлення або у валюті, приписаній компетентними властями цієї країни.

Заповнена книжка подається митниці для подальшого оформлення (постановки штампів і позначок на корінцях, що залишаються) і відриву відповідного листа. Книжка МДП є документом суворої звітності і повинна бути повернута в АсМАП України.

Поверненню підлягають також всі книжки, термін чинності яких закінчився; книжки із зіпсованими або використаними всіма відривними листами; книжки, оформлені на автотранспортні засоби, що зняті з експлуатації.

Передача або перепродаж книжки МДП іншому перевізнику заборонений.

У випадку пошкодження митних накладень (пломб і печаток), пошкодження або втрати вантажу екіпаж повинен звернутися до митних органів або компетентних органів країни, на території якої відбулася ця подія, для укладання відповідного протоколу.

В'їзд і виїзд з країни автотранспортних засобів, що здійснюють перевезення вантажу і пасажирів, з точки зору митних формальностей в європейських країнах особливим документом не регламентуються, не враховуючи наявності дозволу і відповідної технічної документації. Тоді як у більшості країн Близького Сходу та в Ірані на автотранспортні засоби (окремо на тягач і на напівпричіп або причіп), що в'їжджають у країну, необхідно оформлювати митний документ на тимчасове ввезення, що називається "Митна талонна книжка" (карнет де пасаж).

Митна талонна книжка є міжнародним митним документом, встановленим "Митною конвенцією стосовно тимчасового ввезення автотранспортних засобів, які використовуються з комерційною метою". Митна талонна книжки є документом, що гарантує сплату ввізного мита і збору, штрафів у випадку порушення правил оформлення книжки та інших приписів Конвенції. На її основі здійснюється і контролюється тимчасове ввезення і вивезення іноземних автотранспортних засобів без сплати митних податків і зборів у країни і з країн, що вимагають пред'явлення цього документа.

Митні талонні книжки виготовляють і продають своїм членам Міжнародна автомобільна федерація і Міжнародний союз по туризму.

На автопоїзд оформлюється дві книжки: одна — на тягач і одна — на напівпричіп. Їх термін чинності — один рік з моменту оформлення. Кожний лист книжки використовується на один в'їзд-виїзд автотранспортного засобу. Лист складається з трьох частин: двох відривних талонів для в'їзду (права частина), виїзду (центральна частина) і корінця листа, що залишається в книжці. При пред'явленні книжки митниця відриває відповідну частину листа, а на корінці робить позначку про в'їзд або виїзд, засвідчуючи її підписом і печаткою. Ці позначки є обов'язковими, бо без них не можна довести митним органам країни, в яку був

пропущений автотранспортний засіб, факт виїзду з країни, що може потягти за собою стягнення митних штрафів. Крім цього, за відсутності в корінці позначки про виїзд з країни автотранспортний засіб не може бути допущено в цю країну при повторному в'їзді. Митна талонна книжка повинна оформлюватися французькою мовою. Її переоформлення на інший транспортний засіб не допускається.

В рамках країн-членів ЄЕС була розроблена і застосовувалася митна система "Т". На основі системи "Т" був розроблений "Єдиний адміністративний документ" для митного оформлення вантажу при перевезеннях між ЄЕС і країнами Асоціації вільної торгівлі (АВТ). Він застосовується з 1988 року. Цей документ може застосовуватися при перевезеннях з країн АВТ в інші країни у випадку відсутності у них книжки МДП. При цьому оформлення єдиного адміністративного документа може виконуватися безпосередньо на кордоні.

З метою полегшення міжнародного перевезення вантажу шляхом скорочення вимог у відношенні додержання формальностей, видів і тривалості контролю, національної і міжнародної координації процедур контролю і засобів їх застосування була розроблена і укладена Конвенція узгоджених умов проведення контролю вантажів на кордоні (1982 р.).

Конвенція дає визначення різноманітних видів контролю, яким підлягають вантажі при перетині кордонів, і визначає заходи, що полегшують проведення контролю.

До інших важливих митних документів відносяться Конвенції, що стосуються контейнерів. Вони регламентують тимчасовий безмитний ввіз вантажених і порожніх контейнерів однієї країни на територію іншої. У Конвенціях сформульоване поняття контейнер, наведені технічні вимоги до контейнерів, які допускаються до міжнародних перевезень під митними печатками і пломбами, визначена процедура допуску і розпізнання цих контейнерів і порядок їх реекспорту, встановлені умови тимчасового ввезення. Зокрема, вказано, що вивезення контейнерів, повинно бути виконано протягом трьох місяців з дня їх ввезення через будь-яку митницю. Згідно з Конвенцією допускається використання тимчасово ввезених контейнерів один раз на внутрішніх перевезеннях до їх вивезення.

Процедура тимчасового ввезення передбачає, що власник або підприємство з експлуатації контейнерів, зобов'язане надати митним органам докладну інформацію про рух кожного контейнера, включаючи дату і місце його ввезення і вивезення з країни, а також сплачувати ввізні мито і збір у випадку порушень умов тимчасового ввезення, встановленого Конвенцією.

З метою підвищення безпеки дорожнього руху і регламентації умов праці під час виконання міжнародних автомобільних перевезень була розроблена в 1970 р. КВТ ЄЕК ООН за участі Міжнародної Організації Праці ООН "Європейська угода про режим праці і відпочинку екіпажів автотранспортних засобів під час міжнародних перевезень" (ЄУРП).

Угода містить умови, яким повинні відповідати водії транспортних засобів, які здійснюють міжнародні автомобільні перевезення, а також встановлює членам екіпажу цих засобів тривалість щоденного відпочинку, щоденну тривалість управління автотранспортним засобом, максимальний час безперервного управління, максимальну тижневу і двотижневу тривалість управління автотранспортним засобом.

Згідно з Конвенцією кожна країна повинна застосовувати на своїй території положення не менш суворі, ніж зазначені в ній (ст. 3 ЄУРП). Під час будь-якого міжнародного автомобільного перевезення підприємство і члени екіпажу повинні додержуватися у відношенні тривалості відпочинку й управління, а також у відношенні складу екіпажу приписів, встановлених національним законодавством, а також діючими арбітражними рішеннями і колективними договорами. Якщо

національні приписи менш суворі, ніж положення ЄУРП, то виконується положення угоди (ст.4 ЄУРП).

Угодою регламентується вік водіїв, які можуть працювати на міжнародних перевезеннях. У загальному випадку до роботи допускаються водії віком від 21 року. Залучення більш молодих водіїв для перевезень пов'язане з цілою низкою застережень.

Склад транспортних засобів з більш ніж одним причепом (напівприцепом) або одним пасажирським напівприцепом з дозволеною масою понад 5 тонн, або автопоїзд з дозволеною вагою понад 20 тонн повинен супроводжуватися двома водіями або із заміною водія, починаючи з 450 км, якщо відстань перевезення більше цього нормативу (ст.10 ЄУРП).

Кожний член екіпажу повинен мати безперервний 11-годинний щоденний відпочинок протягом доби, передуючий будь-якому моменту, коли він виконує один з видів своєї виробничої діяльності.

Відпочинок може бути скорочено до 9 годин не більше двох разів протягом одного тижня за умови, що відпочинок повинен бути використаний у звичайному місці проживання.

За наявності двох водіїв і відсутності місця для сну, кожний член екіпажу повинен мати безперервний 10-годинний щоденний відпочинок протягом 27 годин, який передре будь-якому моменту виконання виробничої діяльності. За наявності місця для сну – не менше 8-годинний щоденний відпочинок протягом 30 годин.

Періоди відпочинку повинні використовуватися поза транспортним засобом, а за наявності місця для сну допускається використання транспортного засобу при знаходженні його на стоянці.

Загальний час управління між двома послідовними періодами щоденного відпочинку не повинен перевищувати 8 годин. Тривалість управління не повинна перевищувати 48 годин протягом тижня і 92 години протягом двох тижнів.

Тривалість безперервного управління не повинна перевищувати 4 годин, за виключенням тих випадків, коли водій не може досягнути придатного пункту для зупинки або місця призначення. У такому випадку тривалість управління може бути збільшена до 30 хвилин.

Для водіїв автопоїздів перерва повинна бути не менше 1 години. Ця перерва може бути замінена двома перервами по 30 хвилин кожна, розподіленими протягом щоденного періоду управління.

Для водіїв, за виключенням водіїв автопоїздів, при тривалості управління не більше 8 годин, повинна бути надана перерва після 4 годин роботи не менше 30 хвилин. Якщо тривалість управління перевищує 8 годин, водій повинен зробити дві перерви по 30 хвилин кожна.

Кожному члену екіпажу надається щотижневий відпочинок тривалістю 24 години, якому повинен передувати або слідувати за ним період щоденного відпочинку.

Водій може відступати від положень Угоди у випадку небезпеки, надання допомоги або у зв'язку з аварією, а також досягнення придатного пункту для зупинки (ст.11 ЄУРП).

Міжнародні автомобільні перевезення, що виконуються іноземним автотранспортом, в більшості країн оподатковуються різноманітними податками і зборами, пов'язаними з використанням доріг, видаванням дозволів, обмеженнями на ввезення і вивезення палива, з доходами і прибутками, що одержуються від перевезень, оформленням митних і статистичних документів безпосередньо на кордоні, обмеженнями габаритів, вагових параметрів, навантажень на вісь тощо.

Дані про збори публікуються в спеціальній літературі. Зокрема, такі дані наводяться в періодичних виданнях національних асоціацій міжнародних перевізників.

При міжнародних перевезеннях окремих видів вантажу діють спеціальні угоди. 18 європейських країн є учасниками європейської угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДПНВ). Угода розроблена з метою створення уніфікованих правил міжнародних автомобільних перевезень небезпечних вантажів і складається з двох частин. В першій частині викладені приписи, що стосуються небезпечних речовин і предметів, тари і упаковки, а в другій частині – положення, що стосуються транспортних засобів, які використовують для перевезення небезпечних вантажів.

Згідно з Конвенцією транспортні засоби, призначені для міжнародних автомобільних перевезень небезпечних вантажів, повинні перевірятись компетентними органами країни реєстрації на придатність до цих перевезень і мати спеціальне свідоцтво про допущення до перевезення, що складається на мові країни реєстрації і на одній з наступних мов: англійській, французькій або німецькій.

До міжнародних перевезень небезпечних вантажів допускаються тільки водії, які пройшли спеціальний курс підготовки і отримали відповідне посвідчення.

З метою поліпшення умов збереження якості продуктів, що швидко псуються, під час їх перевезення спеціальними транспортними засобами була розроблена і підписана Угода про міжнародні перевезення харчових продуктів, що швидко псуються, і про спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень (1970 р.).

Угода передбачає: визначення спеціальних транспортних засобів, що використовуються для міжнародного перевезення продуктів, що швидко псуються; порядок перевірки відповідності спеціальних транспортних засобів вимогам міжнародного перевезення таких продуктів; засоби вимірювання і перевірки ізотермічних властивостей і ефективності пристроїв для охолодження або для обігріву транспортних засобів; температурні режими всередині кузова транспортних засобів при перевезенні продуктів тощо.

Проблема боротьби із забрудненням атмосфери в останні роки набула глобального характеру. У зв'язку з цим за кордоном введені жорсткі стандарти на токсичність і та димність відпрацьованих газів (Правила ЕТК ООН № 49 EURO-2 і EURO-3). Обмеження шуму автомобілів регламентується правилами ЄЕК ООН №51.



7.8. ІНФОРМАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ НА ТРАНСПОРТІ

Інформаційна взаємодія видів транспорту повина забезпечувати сумісність інформації за змістом та формами подання, швидкості та своєчасній видачі інформації одним видом транспорту для прийняття рішень на іншому.

Інформаційне забезпечення важливе у будь-якому виді виробництва, але на транспорті воно відіграє особливу роль. Тому що, транспортний процес здійснюється на великих просторах, він включно динамічний, у ньому беруть участь багато ізольованих робітників, для координації діяльності яких потрібна велика кількість відомостей прогнозного, планового, обліково-статистичного та іншого характеру. При організації взаємодії видів транспорту виникають труднощі з обмеженими можливостями у одержанні інформації про вантажі для перевалки. Якщо морські порти мають точні дані про прибуття кораблів за 10 і більше діб, то залізничні станції отримують інформацію не більш як за 2-3 доби. Глибина інформації про надходження порожніх вагонів на залізниці вимірюється 2-а годинами, а про відвантаження перевалюємих вантажів у пунктах відправлення в межах 4-8 годин.

Досвід великих транспортних вузлів показує, що з моменту початку збору інформації до її обробки витрачається до 8 годин, а сама обробка потребує всього 20 хвилин машинного часу. У зв'язку з цим, постає необхідність автоматизації процесів збору та передачі інформації каналами зв'язку.

Аналіз результатів обстежень показує, що інженерно-технічні працівники до 60% свого робочого часу витрачають на збір та обробку інформації. Паралелізм при зборі даних, надлишок відомостей, велика повторність одних і тих же показників у різних аналізах, довідках – звичайне явище. Система обліку, що існує в Україні не забезпечує передачі даних у облікову мережу з перевізних документів при їх заповненні. Значні витрати ручної праці на перенесення реквізитів первинних документів у різні допоміжні бланки та книжки. Використання взаємодіючими видами транспорту різних класифікацій вантажів та супроводжувальної вантаж документації, потребує багато часу та ручної праці для формування документів при передачі вантажу з одного транспорту на інший.

Закордонні інформаційні системи, що діють, включають наступні функціональні задачі та підсистеми:

- інформаційну модель номерного обліку, розміщення та стану транспортних засобів, які беруть участь у перевезеннях;
- підсистему автоматизованого оформлення транспортної документації і складання вантажної, експлуатаційної та касово-фінансової звітності;
- підсистему аналізу фінансової ефективності перевезень;
- задачу аналізу впливу рівня тарифів на перевезення та додаткових зборів за різні операції;
- задачу комплексного аналізу залежності між фінансовими та експлуатаційними показниками систем перевезень вантажів у змішаному сполученні.

Подальший розвиток інформаційних систем видів транспорту відбувається в напрямку росту матеріально-технічної бази та з'єднання всіх систем в єдину інформаційну систему, з наступним впровадженням безпаперової технології передачі інформації.

Технологія управління на всіх видах транспорту в значній мірі залежить від розвитку систем інформації. У країнах з розвинутою економікою, для безпосереднього автоматизованого обміну даних стандартного формату між ЕОМ різноманітних комерційних партнерів, з мінімумом ручних операцій, використовується система обміну інформацією ЕОІ. Сфера використання ЕОІ досить широка і охоплює всі види перевезень різними видами транспорту, виробничі підприємства, банки, фінанси, митниці, тощо.

Основними задачами ЕОІ є скорочення обсягів обробки паперових документів і прискорення операцій. Для цього використовується стандартна мова ЕОІ РАСТ, що прийнята у міжнародному обміні даними.

Основними видами повідомлень, використовуємо ЕОІ при проведенні операцій між партнерами є фактура (рахунок) і замовлення. У число інших стандартизованих повідомлень входять: зміна замовлення, відповідь на запит, попередній вибір, формування груп товарів, тощо.

Широке застосування електронно-обчислювальної техніки, викликає ще одну технічну проблему – узгодження засобів зв'язку та інформаційної техніки.

Сучасні інформаційні системи базуються на широкому використанні автоматичних засобів ідентифікації (розпізнавання) транспортних вантажних одиниць. Це дозволяє створювати інформаційні системи, що працюють у реальному масштабі часу, з великою точністю, сумісні на всіх видах транспорту.

Так, Міжнародна організація по стандартизації (ІСО) схвалила міжнародний стандарт на автоматичну систему ідентифікації вантажних контейнерів і рухомого

складу транспорту. У основу цього стандарту було покладено стандарт ідентифікації контейнерів, розроблений у 1990р. Інститутом національних стандартів США, а також промислові стандарти на системи автоматичної ідентифікації на залізничному і автомобільному транспорті. Ці системи ідентифікації засновані на технології АМТЕХ, є сумісними та частково збігаються і можуть у майбутньому забезпечити автоматичну ідентифікацію для великої кількості транспортних засобів.

Технологія АМТЕХ заснована на посиленні та прийомі сигналів високої частоти, віддзеркалених спеціальними табличками-маркерами, що встановлюють на залізничних локомотивах, вагонах, вантажних автомобілях, тягачах, напівпричепках, контейнерах і шасі для комбінованих перевезень. На табличку-маркер наносять дані, що включають основні характеристики транспортного обладнання, такі, як номер, тип, розмір, вантажопідйомність. Стандарти встановлюють розміри табличок-маркерів, обсяг записаної інформації, місце їх розташування на транспортному засобі, а також вимоги до обладнання для зчитування інформації, її швидкості і точності.

За допомогою випромінювально-приймальної антени, віддзеркалений від маркера сигнал приймається і надходить у пристрій для розгадування. Маркер стійкий відносно помилкових спрацювань. Обмін інформацією у системі проводиться на мікрохвильовому діапазоні, завдяки чому вона може функціонувати при будь-яких погодних умовах, видимості у тумані, при обледенінні та забрудненні стінок контейнерів або транспортних засобів. Зчитування інформації можливе при швидкості руху транспортних засобів до 130 км на годину.

Зчитуючий пристрій встановлюють на вхідних воротах терміналів, зважувальних пристроях, паливних станціях, вздовж залізничних колій, а також у інших ключових пунктах для одержання необхідної інформації і передачі її на центральну ЕОМ для наступної обробки та видачі необхідних даних про місце знаходження і стан транспортних засобів, а також вантажів, які перевозять.

На основі цієї технології удосконалюють системи інформації транспортних вузлів і цілих регіонів.



8. ТРАНСПОРТ І ЛОГІСТИКА

8.1. ОКРЕМІ ЕЛЕМЕНТИ ЛОГІСТИКИ

Матеріально-технічна база залізничного транспорту. Господарство залізниці включає вантажні двори й товарні контори, діяльність яких здійснюється за єдиним технологічним процесом залізничної станції. Вантажні двори є особливою частиною станційної території, на якій розміщені комплекс будівель і дороги. Завданнями вантажних дворів є приймання, навантажування, розвантажування, видача, сортування і тимчасове зберігання вантажів. Будують вантажні двори на станціях, які обслуговують великі населені пункти, де обсяги надходження та відправлення вантажів досить великі, а промисловим, будівельним і торгівельним підприємствам економічно не вигідно мати залізничні під'їзні шляхи. На вантажному дворі зосереджують усі основні об'єкти і пристрої комерційного характеру, що слугують для переробки вантажів (криті й відкриті склади, контейнерні майданчики, сортувальні платформи, майданчики для переробки вагових вантажів, будівлі та пристрої для спеціалізованого навантажування і розвантажування вантажів, ваги, вантажно-розвантажувальні механізми, службові й технічні приміщення). Останнім часом на залізницях почали будувати механізовані вантажні двори, де повністю механізовані процеси переробки вантажів та багато допоміжних операцій (відкриття і закриття люків піввагонів тощо).

Вантажні двори будують глухими з паралельним або послідовним розміщенням виставочних доріг чи наскрізними з двобічними в'їздом і виїздом. Фронти навантаження і розвантаження різних вантажів на них розміщують, забезпечуючи: 1) добрий зв'язок з прилеглими промисловими підприємствами та населеними пунктами; 2) найбільш економічну технологію маневрених робіт — подачі й прибирання вагонів; 3) потокову схему обслуговування вантажних фронтів автотранспортом, можливість постановки автопричепів на ніч; тимчасову стоянку (у разі потреби) для тягачів і автомобілів, вільну постановку їх для навантажування і розвантажування; 4) можливість безпосереднього перевантаження з вагонів в автомобілі й навпаки, приділяючи особливу увагу додержанню санітарно-гігієнічних вимог та охорони праці.

Вантажний двір — це складова частина станції, тому його розташування і розв'язок мають відповідати її загальним вимогам. Остаточну схему розташування складів і доріг на вантажному дворі вибирають за допомогою техніко-економічного порівняння кількох її варіантів. Товарні контори призначені для оформлення вантажних перевезень та розрахунків з вантажовідправниками та вантажоодержувачами. Територіально їх розміщують біля в'їзду на вантажні двори, що пояснюється характером їх роботи. Щоб прискорити оформлення навантажень і розвантажень на під'їзних шляхах організують спеціальні відділення (філії) товарної контори.

У товарній конторі: оформляють документи на вантажі, призначені для перевезення; проводять грошові розрахунки за перевезення; стягують штрафи та збори; передають інформацію одержувачам про надходження вантажу; здійснюють облік виконання плану перевезень; приймають замовлення на подачу вагонів, дозволених до навантаження; відшуковують вантаж і складають комерційні акти та проводять інші операції. Нині у відділеннях залізниць створені вузлові розрахункові контори, що виконують основні функції товарних контор усіх станцій. Це дає змогу механізувати й централізувати багато комерційних операцій, широко використовувати ЕОМ.

Тривалість роботи і штат вантажного двору і товарної контори. Тривалість роботи встановлюють так, щоб можна було якомога краще обслуговувати відправників та одержувачів вантажів, а також якнайраціональніше використовувати

вати засоби для перевезення. На великих станціях товарні контори працюють цілодобово, на дрібних — в одну або дві зміни. Вантажний двір повинен працювати в тому самому режимі, що й товарна станція. У нічний час на вантажному дворі можуть, наприклад, лише видавати або тільки приймати вантажі для перевезення. На станціях, де організовано централізоване завезення і вивезення вантажів автомобільним транспортом загального користування, вантажний двір, як правило, працює цілодобово. До рухомого складу залізничного транспорту належать локомотиви й вагони. На залізницях України використовують два види тяги: тепловозну й електровозну. Вагонний парк складається з простих вагонів, платформ, піввагонів, цистерн, ізотермічних та спеціальних вагонів. Найбільше тут піввагонів. Усі вагони за кількістю осей поділяються на чотири-, шести- й восьмивісні. Експлуатаційні характеристики вагонного парку визначають за такими показниками.

1. Технічний коефіцієнт тари вагонів, який визначають за відношенням маси всієї тари вагона до його вантажопідйомності:

$T_k = P_t / B_v$, де T_k — технічний коефіцієнт тари вагона; P_t — маса тари; B_v — вантажопідйомність вагона.

При зменшенні технічного коефіцієнта тари вагона скорочується обсяг роботи, пов'язаної з перевезенням тари вагонів, завдяки чому зменшуються витрати на транспорт, використання легких сплавів, синтетичних матеріалів, знижується маса тари до 18 т (чотиривісних вагонів) і, відповідно, коефіцієнт тари вагона до 0,288.

2. Вантажний коефіцієнт тари вагонів визначають з від-і ношення маси тари до маси вантажу, навантаженого у вагони. Він відображує використання вантажопідйомності вагонів при перевезенні відповідних вантажів. Чим вищий цей коефіцієнт, тим гірше використовується вантажопідйомність вагонів: $B_k = P_t / B_v$, де B_k — вантажний коефіцієнт тари вагона; P_t — маса тари вагона, т; B_v — маса вантажу, завантаженого у вагон, т.

3. Вантажний коефіцієнт тари для критих вагонів становить 0,62-0,5, піввагонів 0,5-0,38, платформ 0,54-0,51, цистерн 0,85-0,56.

4. Коефіцієнт використання вантажопідйомності вагона визначають за відношенням маси вантажу, завантаженого у вагон, до вантажопідйомності вагона: $K_t = B_v / B_{v.n.v}$, де K_t — коефіцієнт використання вантажопідйомності; B_v — маса вантажу, завантаженого у вагон, т; $B_{v.n.v}$ — вантажопідйомність вагона, т.

Цей коефіцієнт залежить від багатьох чинників і насамперед від способів укладання та розміщення вантажу у вагоні, ступеня трамбування і пресування вантажу та ін. Значно впливає на використання вантажопідйомності вагона об'ємна маса вантажу (т/м³). Чим більше наближається коефіцієнт до одиниці, тим краще використовується вантажопідйомність вагона. Якщо коефіцієнт дорівнює одиниці, вантажопідйомність вагона використовується повністю.

5. Коефіцієнт використання місткості вагона визначають з відношення об'єму, зайнятого вантажем, до повної місткості (об'єму) вагона: $K_m = V_{v.n.v} / V_B$, де K_m — коефіцієнт використання місткості вагона; $V_{v.n.v}$ — об'єм, зайнятий вантажем у вагоні, м³; V_B — об'єм вагона, м³.

Величина цього коефіцієнта залежить від тих самих чинників, що й коефіцієнт вантажопідйомності. При перевезенні вантажів з великою об'ємною масою не завжди повністю використовується місткість вагона, тобто вона обмежується його вантажопідйомністю. При перевезенні легких вантажів місткість вагона використовується повністю, а вантажопідйомність — ні.

5. Коефіцієнт питомого об'єму вагона — відношення корисного об'єму кузова вагона до його вантажопідйомності. Він відображує розмір корисного об'єму (м³), що припадає на одну тонну вантажопідйомності вагона: $K_{po} = V_B / B_v$,

де $K_{по}$ — коефіцієнт питомого об'єму вагонів; V_B — корисний об'єм вагона, m^3 ; B_v — вантажопідйомність вагона, т. Величина цього коефіцієнта в простих чотирирівнісних вагонів — $1,5 m^3/t$.

Характеристика автомобільного і водного транспорту

Технічна база сучасного автомобільного транспорту є сукупністю засобів та шляхів сполучення, технічних пристроїв і будівель. Засобами сполучення є автомобілі, автомобілі-тягачі, напівпричіпи, причіпи транспортного призначення, що перевозять вантажі й пасажирів. Засоби сполучення називаються рухомим складом автомобільного транспорту. Вони поділяються на транспортні, призначені для перевезення вантажів, і спеціальні — для виконання різних нетранспортних робіт за допомогою встановленого на них обладнання. На автомобільному транспорті загального користування використовують переважно транспортні засоби загального призначення з кузовом типу «бортова платформа», що називається бортовим (бортовий автомобіль, бортовий причіп), та спеціального — автомобілі, причіпи, напівпричіпи та причіпи-розпуски транспортного призначення, кузова, що спеціально пристосовані для перевезення одного або кількох однорідних вантажів. Залежно від типу двигуна розрізняють автомобілі й автомобілі-тягачі з карбюраторними, дизельними двигунами, газобалонні, газотурбінні, електричні.

За прохідністю автомобілі поділяють на: дорожні (обмеженої прохідності) - для роботи на дорогах, у тому числі й на ґрунтових; підвищеної і високої прохідності — для роботи у важких дорожніх умовах і на бездоріжжі. Залежно від конструкції двигуна (пристрою для перетворення енергії двигуна в роботу на подолання опору рухові транспортних засобів) автомобілі підвищеної і високої прохідності поділяються на колісні, напівгусеничні, колісно-гусеничні та амфібії. Автомобілі-тягачі поділяються на сідельні та буксирні. Сідельні тягачі працюють у зчепленні з напівпричепами і не мають кузова. На рамі тягача встановлений опорно-зчіпний пристрій, який з'єднує напівпричіп з тягачем. Буксирні тягачі призначені для роботи з причіпами-ваговами. Їх роблять на базі шасі вантажних автомобілів і обладнують зчіпними пристроями.

Причіпи буксируються автомобілями та автомобілями-тягачами, з'єднуючись з ними за допомогою буксирного пристрою. За кількістю осей причіпи бувають одно-, дво- і багатовісними.

Напівпричепи призначені для роботи у зчепленні із сідельними автомобілями-тягачами. Вони можуть бути одно-і двовісними, до того ж осі містяться в задній їх частині. У передній частині напівпричіпу є зчіпний пристрій для з'єднання з автомобілем-тягачем і стояки з котками для підтримання відчепленого напівпричіпу в стійкому положенні. Причіпи-розпуски застосовують для перевезення довгомірних вантажів. Вони бувають одно- та двовісними. Відстань між автомобілем і віссю причіпа-розпуску може змінюватись при перевезенні вантажів різної довжини. Автопоїзд є автомобілем чи автомобілем-тягачем у зчепленні з одним або кількома причіпами чи автомобілем-тягачем з напівпричіпом.

Застосування автопоїздів забезпечує більш повне використання запасу потужностей автомобілів і автомобілів-тягачів, підвищення їх продуктивності порівняно з одиничними автомобілями, зниження витрат палива, собівартості перевезень, зменшення кількості водіїв. На думку західноєвропейських спеціалістів, найбільш економічним вантажним транспортним засобом є автопоїзд, що складається з двовісного тягача з тривісним причіпом.

Вантажні автомобілі і причіпні засоби розрізняються за вантажопідйомністю і типом кузова. Автомобілі, причіпи, напівпричіпи залежно від вантажопідйомності умовно поділяються на такі групи: особливо малої вантажопідйомності — до 0,5 т; малої — від 0,5 до 2 т; середньої — від 2 до 5 т; великої — від 5 до 15 т; особливо великої — 15 т і більше. Автомобілі особливо малої вантажопідйомності застосову-

ються переважно для розвезення товарів народного споживання і для торговельної мережі.

Автомобілі малої вантажопідйомності слугують для перевезень дрібних партій вантажів, а в містах — як вантажні таксі. Автомобілі середньої та великої вантажопідйомності призначені для перевезень масових вантажів у різних галузях народного господарства. Автомобілі великої і особливо великої вантажопідйомності застосовують на великих будовах, для перевезення руди, вугілля, матеріально-будівельних та інших вантажів, при розробці родовищ корисних копалин. На шасі автомобілів, причіпів, напівпричіпів встановлюються кузови різних типів: бортова та безбортова платформи, самоскидний кузов, цистерна, фургон, панелевіз, кузов, обладнаний для перевезення довгомірних вантажів.

Максимальне осьове навантаження показує частину повної маси автомобіля, що припадає на найбільш навантажену вісь, як правило, на задню. Цей показник є істотним для визначення маршруту транспортних засобів при перевезеннях вантажу, тому що для деяких шляхових споруд (мости, шляхопроводи) існує обмеження стосовно навантаження на осі автомобіля. Шляхові автомобілі залежно від гранично допустимих осьових навантажень поділяються на групи «А» і «Б». До групи «А» належать автомобілі й автопоїзди з критичним осьовим навантаженням не більше 10 мс, які можуть рухатись лише дорогами вищих класів, що мають більш стійке капітальне покриття, а до групи «Б» — з максимальним навантаженням на вісь не більше 6 мс і такі, що можуть рухатися по всій мережі автодоріг країни.

Автомобілі й автопоїзди, в яких осьове навантаження перевищує 10 мс, належать до груп позашляхових. Габаритні розміри рухомого складу лімітують довжину, ширину й висоту автомобілів та автопоїздів, що має велике значення для забезпечення маневреності одиниці (особливо під час руху вулицями міст) та безпечності руху, а також для реалізації пропускної спроможності доріг та заданої швидкості. Загальна критична маса і габаритні розміри автомобіля чи автопоїзда залежать від кількості його осей. Шляхи сполучення - це шляхи руху рухомого складу, тобто доставки вантажів і пасажирів.

Залежно від адміністративного підпорядкування, економічного та культурного значення розрізняють автодороги: загальнодержавного, республіканського, обласного, районного значення, міські, населених пунктів (вулиці), підприємств і організацій промисловості, сільського, лісного господарства, по яких здійснюються внутрішньогосподарські перевезення, під'їзні шляхи до великих міст і промислових центрів. За інтенсивністю руху (кількістю автомобілів за добу) розрізняють 5 категорій доріг: 1) понад 7000 автомобілів за добу; 2) від 3000 до 7000; 3) більш як 1000 до 3000; 4) більш як 200 до 1000; 5) до 200 автомобілів за добу. До технічних пристроїв та будівель автомобільного транспорту належать гаражі, авторемонтні майстерні, станції технічного обслуговування.

Вантажні автомобільні перевезення розрізняють за:

1) галузевими ознаками — перевезення промислових, будівельних, сільськогосподарських, торгівельних вантажів, а також вантажів комунального господарства, поштових;

2) розміром партій вантажів — масові перевезення великої кількості однорідних вантажів та дрібними партіями вантажів різної номенклатури;

3) територіальними ознаками — внутрішньовиробничі, міські, приміські (до 50 км за межами населеного пункту), міжміські (більш як 50 км за межами міста), внутрішньорайонні, міжрайонні та міжнародні перевезення;

4) способом виконання: місцеві — здійснюються одним автотранспортним підприємством; прямого сполучення — при перевезенні діють кілька автотранспортних організацій; змішаного сполучення — перевезення двома або кількома видами транспорту.

Для перевезень вантажів, пасажирів, багажу, пошти та забезпечення високої якості вантажних і комерційних операцій пароплавства повинні мати вантажні та технічні причали з необхідним обладнанням і устаткуванням, що забезпечують зберігання, навантаження і розвантаження вантажів з відповідними вантажопідйомністю, технічним станом і складом. Велика різноманітність дорожніх умов і широка номенклатура вантажів, що перевозяться, зумовили значну кількість типів суден, які можна класифікувати так: 1) за наявністю джерел рушійної сили — на самохідні й несамохідні; 2) за призначенням і складом перевезень — на пасажирські, вантажні, вантажопасажирські, буксирні; 3) за характером вантажів, що перевозяться, — на наливні й суховантажні, в тому числі на універсальні та спеціальні (лісовози, рудовози, рефрижератори); 4) за матеріалом, з якого зроблено корпус, — на металеві, дерев'яні, композитні, пластмасові, залізобетонні; 5) за районами плавання - на озерні, річкові; 6) за архітектурним оформленням та умовами перевезення — на трюмні, палубні, напівпалубні, відкриті з люковим закриттям і без нього, бункерні, судна-майданчики; 7) за наявністю вантажних пристроїв — на само- й несаморозвантажувальні; 8) за приписом до вантажних ліній — на транзитні й місцеві.

Основними показниками річкових та морських суден є водотоннажність, вантажопідйомність, вантажомісткість, розміри — довжина, ширина, висота борту та осадження у навантаженому й порожньому стані. Вантажне осадження судна визначають від зовнішньої обшивки до вантажної ватерлінії (при повному завантаженні). Вантажопідйомність судна — це кількість вантажу на ньому при навантаженні до вантажної ватерлінії. Вантажопідйомність судна визначають як різницю між його ваговою водотоннажністю з повним вантажем (тобто масою води, витисненої судном) і водотоннажністю без вантажу. Розрізняють повну й чисту вантажопідйомність судна. Повна є критичною кількістю вантажу, що приймається на судно, в тому числі й запаси води, палива, провіанту; чиста — лише маса вантажу без маси службового вантажу. Чиста вантажопідйомність морських суден становить 80—93 % повної вантажопідйомності. При перевезенні легких вантажів обмежувальним фактором є не вантажопідйомність, а вантажомісткість судна, що означає його спроможність вміщувати визначену кількість вантажу (м³). Вантажомісткість судна обчислюється за об'ємом його критичних вантажних приміщень. Розрізняють ординарну та складну, або подвійну, вантажомісткість, під якою розуміють спроможність судна вміщувати визначену кількість вантажів (м³) по чергово. За характером вантажу, що перевозиться, розрізняють такі види вантажомісткості.

1. Для тарнопакувальних і штучних вантажів — характеризує об'єм вантажних приміщень, крім просторів, що не можуть бути використані для навантаження через криволінійність обрисів корпусу судна та різні виступи на ньому.

2. Для сипких вантажів (зерно) — включає площу вантажних приміщень, крім невеликих підпалубних просторів. При перевезенні насипних вантажів ця вантажомісткість використовується повністю.

3. Для наливних вантажів — включає увесь об'єм наливних вантажів. Під питомою вантажомісткістю (уп) розуміють відношення вантажомісткості судна до його чистої вантажопідйомності $y = v/p$ цей показник визначає скільки метрів місткості судна припадає на 1 т чистої вантажопідйомності. Кожен вид вантажу характеризується його вантажним об'ємом (у), вираженим у кубічних метрах на 1 т. Між вантажопідйомністю судна і вантажним об'ємом існує певна залежність.

На морському транспорті найпоширенішими є спеціалізовані судна. Судна, призначені для перевезення генеральних вантажів, мають дві і більше палуби з ве-

ликою кількістю люків. Суховантажні судна призначені для перевезення будь-якого вантажу — генерального, наливних, якщо є спеціальні танки для рідких вантажів. Для перевезення зерна часто використовують однопалубні судна з великими трюмами. Несамохідні суховантажні судна призначені для перевезення масових вантажів, для яких потрібні укриття від атмосферних опадів і які перевозяться на тентованих палубних баржах. Використовуються також буксирні судна для штовхання барж, криголамні річкові, будуються судна, більш придатні для плавання на водосховищах і озерах.

Короткі відомості про складське господарство видів транспорту

Для вивчення складського господарства й аналізу стану його розвитку необхідно класифікувати склади, тобто поділити на однорідні групи (класи). Така класифікація дає змогу охарактеризувати мережу складів, окремі їх види, пояснити, як створюються ці види, яке значення мають у процесі товароруку. Склад — це спеціальне стаціонарне або рухоме приміщення, вмістище або інше місце зосередження матеріальних цінностей. Він забезпечує необхідний ступінь їх збереженості, як правило, обладнаний власними або обслуговується залученими засобами механізації (автоматизації) робіт.

Складську мережу класифікують за різними ознаками. За видом виконуваних функцій склади поділяють на сортувально-розподільчі, транзитно-перевалочні і накопичувальні. Найпоширеніші сортувально-розподільчі склади, які становлять велику частку у складському товарообороті. На таких складах здійснюють приймання товарів від місцевих та іногородніх постачальників, а також їх сортування, комплектування партій товарів відповідно до замовлень від роздрібних торгівельних підприємств.

На сортувально-розподільчих складах, як правило, утримують поточні товарні запаси протягом відносно недовгого часу. Тому функція зберігання товарів на цих складах не є основною. Транзитно-перевалочні склади призначені переважно для перевідправлення різними видами транспорту товарів із районів виробництва до пунктів споживання. Ці склади виконують роль перевалочних пунктів. Тут вивантажують товари, привезені одним видом транспорту, приймають їх за масою та кількістю місць, сортують, навантажують на інший вид транспорту. Накопичувальні склади існують для сезонного і тривалого зберігання товарів. Велике значення тут має контроль за якістю зберігання товарів. Накопичувальні склади переважають в оптовій торгівлі. Поряд з основними функціями накопичення та зберігання товарів вони виконують допоміжні технологічні операції, пов'язані з прийманням і відпуском товарів оптовим покупцям: перепаковування, сортування, переробка, розфасовування.

Залежно від товарної специфікації, що зумовлена асортиментом товарів, які підлягають зберігання, розрізняють склади універсальні, спеціалізовані, вузькоспеціалізовані, комбіновані, неспеціалізовані та змішаного зберігання.

Універсальні склади призначені для зберігання і складської переробки практично усіх груп непродовольчих і продовольчих товарів. На спеціалізованих складах зберігають і здійснюють переробку однієї будь-якої групи товарів.

Вузькоспеціалізовані склади використовують для зберігання товарів одного виду, як правило, простого асортименту, але таких, що вимагають особливого режиму зберігання.

На комбінованих складах усі складські операції здійснюють з товарами різних груп, що входять до складу споживчого комплексу («спорт і туризм», «товари для молоді»).

Неспеціалізовані склади призначені для зберігання двох і більше груп товарів і проведення різних технологічних операцій з ними. Ці групи товарів, на відміну від

попередніх видів складів, не пов'язані між собою (склади гастрономічних, м'ясо-рибних, інших товарів).

На складах змішаного зберігання операції виконують з основними видами непродовольчих і продовольчих товарів. Важливою ознакою класифікації складів є їх технічна будова, від якої залежить режим зберігання товарів. За цією ознакою розрізняють загальнотоварні та спеціальні склади.

Загальнотоварні склади призначені для зберігання і складської обробки товарів, які не потребують особливих умов, а спеціальні — для зберігання товарів, фізико-хімічні ознаки яких потребують будівель або технологічних пристроїв певної конструкції.

Бувають спеціальні склади: немеханізовані, механізовані, комплексно механізовані, автоматизовані, автоматичні.

Немеханізовані — це склади з ручною переробкою вантажів.

На механізованих складах та їх дільницях механізовано локальні технологічні операції при ручних операціях на укладанні та комплектуванні продукції.

На комплексно механізованих складах механізовано вантажопереробку по всьому технологічному циклу.

Атоматизованими є комплексно механізовані склади або їх дільниці, що мають автоматизовану систему пошуку та розміщення вантажів (АСПРВ), програмно-керований працетехнічний або автооператорний комплекс (ПКРАК), який експлуатується в максимальному режимі або комплекс устаткування з локальними системами автоматизованого управління з електронною автоматикою. Автоматичні склади — це програмно-керовані автоматизовані склади, що експлуатуються в автоматизованій системі управління технологічним процесом (АСУТП) з управлінням від ЕОМ без безпосередньої участі людини, тобто склади-автомати.

Важливими ознаками класифікації складів є кількість поверхів та висота приміщень. За цими ознаками розрізняють одноповерхові низьковисотні з робочою висотою до 7,2 м, середньовисотні з висотою від 7,2 до 12,6 м, висотні з висотою понад 12,6 м та багатоповерхові склади.

За транспортними умовами, тобто за розміщенням поблизу залізничних чи водних шляхів сполучення, склади називають прирейковими (біля магістральних залізничних шляхів або тих, що мають під'їзні дороги), пристаньськими (на річкових пристанях, що мають причали), портовими (біля морських портів), неприрейковими (внутрішньоміські), що не мають безпосереднього зв'язку з транспортними шляхами.

Складські будівлі за конструктивними особливостями бувають закритими, напівзакритими, відкритими. Закриті склади переважають серед складських будівель. Як правило, будівлі, поділені на окремі приміщення, призначені для виконання різних видів робіт (приймання, зберігання, розфасовування, комплектування партій товарів та ін.) і розташовані у певній послідовності.

Закриті склади розрізняють за утепленістю, кількістю поверхів, матеріалами, з яких зроблено стіни, вогнестійкістю (неспалимі, важкоспалимі, спалимі). До напівзакритих належать склади з навісами. За конструкцією вони можуть бути або зовсім без стін, або мати одну, дві, три стіни. Висота їх досягає 4-6 м. Довжина може бути різною, але не більш як 100 м. Фундаменти навісів асфальтують або бетонують. Відкриті склади - це різні майданчики з незначним нахилом до країв для стоку дощових і талих вод. На них зберігаються матеріальні цінності, стійкі проти температурного й атмосферного впливу.

Залежно від температурного режиму чи утепленості закриті склади поділяють на неутеплені (неопалювані), утеплені (опалювані) та склади-холодильники. Неутеплені (неопалювані) склади використовують переважно для зберігання товарів

у скляній, м'якій чи іншій тарі. Їх будують без горищного покриття, утепленої підлоги та дверних тамбурів. Утеплені (опалювані) склади мають горище або з'єднані з дахом утеплені покриття, дверні тамбури, утеплені підлоги. На таких складах створюють умови для захисту товарів від різних перепадів зовнішньої температури та вологості повітря.

Склади-холодильники обладнані пристроями для підтримання в камерах для зберігання товарів мінусової температури. Ці склади призначені для зберігання швидкопсувних товарів. Розрізняють склади-холодильники індивідуального, спільного та загального користування. Склад індивідуального користування може бути у віданні однієї торгівельної організації або підприємства, які використовують його площу та обладнання за власним розсудом, однак приміщення його можна здавати в оренду. Серед складів спільного користування розрізняють кооперативні та об'єднані. Кооперативні належать кільком торгівельним підприємствам, організаціям, що об'єднали кошти на будівництво великого складського комплексу і використовуються ними. Об'єднані склади належать одній торгівельній організації, однак використовують їх кілька таких утворень.

До складів загального користування належать спеціально побудовані складські будівлі, здані в тимчасову експлуатацію будь-якому торгівельному підприємству (організації). Зазвичай ці склади перебувають у віданні транспортно-експедиційних та контейнерних служб залізничного транспорту, а також автотранспортних підприємств.

Важливою ознакою класифікації складів є форма власності. Згідно з Законом України «Про власність» (1991) склади можуть бути державними, колективними, приватними і спільними. Певну частку мають становити невеликі приватні склади, викуплені із складського фонду, — здебільшого в роздрібній торгівлі або побудовані на власні кошти приватних осіб. Набули розвитку спільні склади із змішаною формою власності (державна, колективна, приватна юридичних та фізичних осіб України та інших держав). Поступово, із впровадженням Програми приватизації в життя, частка складської мережі у власності держави зменшуватиметься. У складських приміщеннях широко використовують спеціальне обладнання, яке дає змогу зберігати матеріали (товари) різних видів, типів і різного призначення. Воно також підвищує ефективність використання площі та об'єму сховища, сприяє найбільш раціональному використанню вантажно-розвантажувальних і транспортних засобів.

Це обладнання за фізико-хімічними властивостями матеріальних цінностей, що зберігаються, можна поділити на 3 основні групи: для зберігання штучних і затарених матеріалів (металу, інструменту, різних виробів); для зберігання сипких матеріалів (цементу, вугілля, алебастру); для зберігання нафтопродуктів та інших рідин (бензину, гасу, дизельного палива).

Обладнання для зберігання штучних і затарених матеріалів та виробів включає різні типи універсальних і спеціалізованих стелажів. Стелажі являють собою металоконструкції із сортового прокату чи гнучких профілів різного перетину, що створюють осередки для зберігання вантажу. Їх виготовляють із дерева, великорозмірних, схожих на літери «Г» й «Т», залізобетонних елементів. За конструкцією опорних поверхонь для вантажу розрізняють стелажі полицеві й безполицеві, каркасні, консольні, пірамідальні, стоякові.

На полицевих стелажах вантаж зберігається у пакетованому вигляді, як правило, на плоских стандартних піддонах. Безполицеві та каркасні стелажі використовують у комплекті зі спеціальною складською ящиковою тарою, в яку спочатку укладається продукція, що надійшла на склад. На цих стелажах зберігають продукцію виробничо-технічного призначення широкої номенклатури. Стоякові стелажі призначені для зберігання сортового металу, труб одного таромаркорозміру, кругляку.

Для зберігання металопродукату і труб застосовують консольні стелажі (одно- і двобічні), на яких укладають продукцію у спеціальних металевих піддонах (касетах) завдовжки до 6 м. Для зберігання продукції спеціального призначення, наприклад барабанів з кабелем, використовують пірамідальні стелажі. Досить поширені також автоматизовані елеваторні стелажі для зберігання і зручного комплектування дрібноштучних вантажів широкою номенклатури. На складах використовують вантажні піддони різних конструкцій (розбірні й нерозбірні). За будовою виділяють піддони: плоскі — без надбудов над верхньою площиною настилу; стоякові — з постійними або знімними стояками; ящикові — з постійними, знімними або відкидними стояками. Виготовляють піддони з дерева, металу, пластмаси, пресованого паперу, а також комбіновані — дерев'яно-металеві.

Для зберігання різних сипких матеріалів використовують бункери, засіки, траншеї, естакади. Бункери — це ємкості різної форми (круглі, прямокутні, конічні), що мають зверху завантажувальний, а знизу — розвантажувальний отвір з механічним затвором. Затвор може бути зв'язаним з автоматичним дозатором, ваговим пристроєм, що дає змогу відпускати споживачеві певну кількість металу. Бункери можуть бути металевими, залізобетонними та з інших матеріалів (дерев'яні з металевим каркасом), а за видом улаштування — надземні, підземні та напівзаземлені. Для зберігання нафтопродуктів на складах використовують резервуари і дрібну тару (бочки, бідони тощо). Резервуари бувають металеві й неметалеві (залізобетонні, бетонні та цегляні). Металеві резервуари за формою можуть бути циліндричними (вертикальні та горизонтальні); квадратними, прямокутними, краплеподібними, сферичними та ін. За способом влаштування Резервуари поділяють на наземні, напівпідземні та підземні.

У складському господарстві використовують ваги загального призначення. За конструкцією вони бувають гирьові, шкальні, шкально-гирьові, циферблатні, автоматичні, напівавтоматичні. За використанням та установкою розрізняють ваги настільні, товарні (платформні), пересувні та стаціонарні, автомобільні стаціонарні та пересувні, вагонні, кранові, конвеєрні, бункерні (порційні). Для складської переробки різних матеріалів застосовують різні типи підйомно-транспортних машин і пристроїв.

Класифікують їх за такими ознаками:

1) за продуктивністю і рівнем використання ручної праці — основні засоби механізації (мостові, козлові, баштові крани, конвеєри, навантажувачі, крани-штабелери); допоміжні (ручні візки, роликові доріжки, блоки, домкрати);

2) за напрямом переміщення вантажів, у горизонтальному напрямі і з незначним нахилом — електро- та автовізки, конвеєри, скрепери; у вертикальному напрямі з різним нахилом — елеватори, ліфти, штабелери, підйомники; у змішаному напрямі - електро- та автонавантажувачі, крани усіх видів;

3) за характером переміщення вантажів, періодичної дії - електро- та автовізки, підйомники-навантажувачі, крани; безперервної дії — конвеєри, елеватори, спіральні спуски;

4) за видом рушійної сили, механізми з електричними двигунами — електронавантажувачі, електрокари, електроштабелери, електрокрани; механізми з двигунами внутрішнього згоряння — автокари, автонавантажувачі, дизельні крани; пристрої для самопереміщення вантажів — похилі спуски, роликові доріжки прямолінійні та гвинтові; механізми ручної дії — візки, крани, лебідки;

5) за конструкцією: стаціонарні засоби — крани на колоні, консольні; напівстаціонарні засоби — мостові, баштові, залізничні крани; засоби вільного переміщення — всі засоби підлогового підйомно-транспортного призначення: автокрани, плавучі крани, аерокрани.

Серед великої кількості різних машин і засобів для переробки окремих видів матеріалів не всі можна зручно й доцільно використовувати. Зручність та економічна ефективність застосування тих чи інших механізмів залежить від вантажообороту, характеру перероблюваних матеріалів, їх маси, габаритних розмірів та ін. Тільки ретельний аналіз та економічні розрахунки дадуть змогу вибрати найвигідніший для даного складу тип підйомно-транспортної машини чи іншого пристрою.



8.2. Роль транспорту в логістиці

Характеристика технологічних процесів транспорту

Для переміщення матеріального потоку використовують транспорт. Ефективності логістиці сприяє розробка єдиного, оптимального для виробництва, складського і транспортного господарства технологічного процесу.

Під єдиним технологічним процесом розуміють раціональну систему організації роботи станцій примикання та під'їзних шляхів промислових підприємств, що пов'язує технологію обробки составів і вагонів на станціях примикання та під'їзних шляхах і забезпечує єдиний ритм перевезень та виробничого процесу промислових підприємств. Він передбачає використання ефективних методів праці, коопероване застосування технічних засобів транспортних цехів підприємств та залізничних станцій тощо.

Цей процес відображується в документі, який визначає порядок роботи під'їзного шляху і станції примикання. Він має забезпечити найраціональніше використання технічних засобів транспортного цеху підприємства і станції примикання, прискорення обороту вагонів на станції та під'їзному шляху. Головне завдання роботи за єдиним технологічним процесом – використання внутрішніх ресурсів для прискорення обороту вагонів і виконання перевезень, зобов'язань, зазначених у договорі на експлуатацію під'їзного шляху.

Єдиний технологічний процес розробляється комісією у складі головного інженера відділення (голова), представників відділів експлуатації, планово-технічного, вантажного, шляхового інженера локомотивного відділу і представників підприємства, якому належить під'їзний шлях. Комісія керується положеннями Статуту залізниць, правилами перевезень та рекомендаціями щодо складання єдиних технологічних процесів роботи під'їзних шляхів та станцій примикання.

Технологічні процеси роботи вантажного двору і товарної контори є складовою частиною загального технологічного процесу. В окремих випадках для великих вантажних дворів, контейнерних пунктів та сортувальних платформ складають самостійні (окремі) технологічні процеси, пов'язані з технологією роботи станції, часом подачі та прибирання вагонів під вантажні операції. Технологічний процес передбачає послідовність і тривалість комерційних операцій, що виконуються на вантажному дворі та в товарній конторі. У більшості випадків його розробляють за такою схемою.

Розділ 1. Стисла характеристика вантажного двору і товарної контори:

- масштабна схема розташування шляхів та обладнання вантажного двору, їх спеціалізація і розміри (довжина, площа тощо);
- перелік складів (відкритих і закритих), їх корисна площа та розрахункова місткість (в тоннах);
- перелік засобів механізації вантажно-розвантажувальних робіт та їх розрахункова продуктивність;

- перелік засобів механізації і автоматизації операцій у товарній конторі та їх продуктивність;

- план товарної контори, схема розташування машин, обладнання, довідкових вказівок та розміщення робітників;

- обсяг комерційних операцій, що виконуються тепер і виконуватимуться у найближчі два-три роки;

- відомість наявного і потрібного (розрахункового) штату робітників вантажного двору і товарної контори, включаючи вантажників та механізаторів;

- перелік об'єктів вантажного двору (сортувальна платформа, контейнерна площадка, підвищений шлях тощо), режим їх роботи (в одну-дві зміни, цілодобово) у звичайні, святкові, вихідні дні;

- розрахункова потреба в автотранспорті для завезення і вивезення вантажів у робочі й вихідні дні (по об'єктах);

- характер нерівномірності надходження вантажів на об'єкти (мінімум, максимум, у середньому) і роботи товарної контори (за періодами доби);

- розклад приймання вантажів дрібними відправками і в контейнерах;

- завдання на формування прямих і перевантажуваних вагонів, що завантажуються дрібними відправками і контейнерами;

Розділ 2. Оперативне планування і управління комерційною роботою:

- ◆ стислий опис порядку розробки і затвердження добового плану роботи та його форми;

- ◆ схема інформації про надходження вантажів, прибуття їх на станцію і подання на вантажний двір під розвантаження;

- ◆ графік (розклад) роботи маневреного локомотиву на об'єктах вантажного двору;

- ◆ схема управління роботою вантажного двору і товарною конторою;

- ◆ схема зв'язку диспетчера з об'єктами і стислий регламент передавання команд і одержання інформації від робітників, зайнятих на виконанні комерційних операцій;

- ◆ форма диспетчерського графіка (звіту), в якому за встановленими періодами фіксується оперативне становище на вантажному дворі і в товарній конторі;

- ◆ схема і стислий звіт про виконання кошторисного завдання і добового плану роботи;

- ◆ таблиці норм часу на виконання комерційних операцій; іменний список осіб, відповідальних за забезпечення нормальної роботи об'єктів;

- ◆ технічні норми завантаження вагонів основними вантажами, що відправляються через вантажний двір;

- ◆ сітковий графік виконання вантажних і комерційних операцій на вантажному дворі і в товарній конторі.

Розділ 3. Технологія вантажних і комерційних операцій

Зазначається порядок приймання вантажу, призначеного для перевезення, навантаження на рухомий состав, вивантажування з вагонів, складування, навантаження на автотранспорт і видача Одержувачу на всіх об'єктах вантажного двору. Тут також регламентується робота товарної контори — оформлення і пересилання перевізних документів. Обов'язковою складовою частиною технологічного процесу є графіки виконання операцій. Вони регламентують затрати часу і порядок виконання окремих операцій за елементами.

У товарній конторі доцільно скласти графіки на обробку одного документа (відправлення), на вантажному дворі — окремо графіки на приймання, навантаження, розвантаження та видачу вантажів на складах станції і безпосередньо у ва-

гон з вагона на одне відправлення (повагонне або дрібне) і на всю групу вагонів, які подаються одночасно. В усіх випадках, коли у виконанні операцій беруть участь кілька робітників, у графіку треба зазначати виконавців всіх елементів, враховувати можливість паралельності їх роботи.

На основі технологічного процесу розробляють інструктивно-технологічні карти для робітників провідних професій: приймальників-здавальників вантажів, механізаторів, товарних касирів, таксирувальників, комерційних агентів, інформаторів, диспетчерів тощо. В карті зазначають посаду, місце роботи, дають перелік і послідовність операцій та норми часу на їх виконання, а також показують, від кого робітник одержує завдання і перед ким звітує за його виконання. В карті залежно від місцевих умов можуть бути зазначені й інші дані. Інструктивно-технологічні карти вивішують на всіх робочих місцях, де виконуються ті чи інші технологічні операції. Один примірник їх додається до технологічного процесу роботи вантажного двору і товарної контори.

Перш ніж розпочати складання технології робіт вантажного двору і товарної контори, бригада збирає і аналізує матеріали, дані звітів, що характеризують обсяг і характер роботи. Вона також ретельно досліджує робочі місця робітників провідних професій, вивчає умови і рівень організації праці.

В процесі такого дослідження проводять хронометражні спостереження за виконанням технологічних операцій, визначають позавиробничі витрати робочого часу і причини, що зумовили їх, а також вузькі місця в роботі вантажного двору і товарної контори. В ході роботи вивчають найбільш раціональні прийоми виконання окремих операцій.

Визначаючи технологічні норми, необхідно, щоб вони були реальними і забезпечували: 1) скорочення простоїв рухомого складу як під операціями, так і в очікуванні на них; 2) підвищення рівня використання вантажопідйомності і місткості вагонів та автомобілів; 3) підвищення продуктивності праці комерційних робітників, механізаторів, вантажників; 4) поліпшення використання засобів механізації та автоматизації вантажних і комерційних операцій.

Одна з головних умов успішного виконання технологічного процесу — суміщення операцій і по можливості не послідовне, а паралельне їх виконання. Великим резервом підвищення продуктивності праці є вмiле суміщення професій і повне завантаження усіх робітників протягом дня.

Паралельне завезення і вивезення вантажу на станцію і зі станції — основна форма взаємодії залізничного і автомобільного транспорту. Дедалі більша увага приділяється організації перевезень за схемою вагон - автомобіль і автомобіль — вагон, без проміжного зберігання вантажу на складі. За умов вивантажування з вагона в автомобіль за прямим варіантом засобами станції операції «вивантажування», «видача» та «навантажування» є сумісними.

Основна умова організації роботи за прямим варіантом — забезпечення завантажування й розвантажування рухомого складу у встановлені терміни при підведенні вагонів і автомобілів за графіками. Для цього на станціях здійснюють необхідні організаційно-технічні дії, а саме:

- єдине керівництво вантажно-розвантажувальними роботами (з вагонами і автомобілями), що виконуються засобами механізованих станцій вантажно-розвантажувальних робіт;
- єдиний технологічний процес виконання комерційних операцій при прийманні та видачі вантажів;
- контактний графік вантажно-розвантажувальних робіт з вагонами та автомобілями.

Слід враховувати місцеві умови роботи вантажного двору і автомобільного транспорту. Можливі такі схеми роботи за прямим варіантом:

- ◆ на місця вантажно-розвантажувальних робіт одночасно надходять вагони й автомобілі згідно з контактним графіком;
- ◆ на станціях завжди є певна кількість автомобілів, готових до приймання вантажів, що надходять залізницею.

За прямим варіантом завантажують не увесь вагон, а лише частину його. Найефективнішою є організація роботи за першою схемою. При цьому шлях має забезпечувати ритмічність підведення рухомого складу і своєчасну подачу його до вантажно-розвантажувальних фронтів у встановлений технологічним процесом час. Сутність контактної схеми полягає в тому, що в ньому суміщені за часом, обсягом перевезень процеси, які виконуються залізничним і автомобільним транспортом. Контактний графік забезпечує найвигідніші виробничі взаємозв'язки і послідовність виконання окремих операцій з обробки рухомого складу з мінімальними затратами часу і коштів. Отже, тільки узгоджена робота транспорту, складського господарства фірми дає змогу забезпечити оптимальну логістичну систему переміщення матеріального потоку.

Підготовка вантажу до перевезень

Вантажі, призначені для перевезення, мають бути у транспортабельному стані, тобто упаковані в стандартну тару, мати правильне маркування, при потребі спресовані. Відповідність виду тари виду вантажу, що транспортується, визначають за стандартами на тару. Якщо упаковка того чи іншого вантажу не передбачена стандартом, він має бути пред'явлений у тарі, яка перебуває в доброму стані і забезпечує його збереження. Для штучних вантажів і тих, що перевозяться навалом, насипом та в контейнерах, тара не потрібна. При перевезенні тарно-пакувальних і штучних вантажів повагонними відправками лише залізницею вантажовідправник повинен нанести не менш ніж на десяти вантажних місцях кожного відправлення маркірування, тобто зазначити найменування вантажовідправника, станцій відправлення і призначення, залізниці, одержувача, а також порядковий номер вантажного місця та ін.

При перевезенні вантажів повагонними відправленнями у змішаному залізнично-водному чи залізнично-автомобільному сполученні, а також вантажів дрібними відправленнями, незалежно від виду сполучення, відправницьке маркірування наносять на кожне вантажне місце.

При перевезенні експортних вантажів вантажовідправник маркірує їх латинськими літерами, зазначаючи: найменування відправника, номер вантажного місця, місце призначення вантажу, його масу нетто і брутто. Маркірування імпортованих товарів вантажів містить такі дані: найменування імпорту, номер доручення для перевезення та номер вантажного місця, маса нетто і брутто вантажу, пункт призначення і найменування вантажоодержувача. Якщо вантаж потребує обережного поводження з ним, відправник наносить додаткове спеціальне маркірування словами або знаками.

Вагони, що подаються вантажовідправнику залізницею під навантаження, мають бути у доброму технічному і комерційному стані. Для забезпечення безпеки руху поїздів, збереження рухомого складу та вантажів, що перевозяться, при розміщенні вантажів на рухомому складі вантажовідправники зобов'язані дотримуватись таких вимог:

- розміщувати вантажі на рухомому складі у межах встановленого габариту навантаження;
- навісне обладнання слід підняти і міцно закріпити в горизонтальному положенні так, щоб воно було на відстані не менш як 200 мм від підлоги платформи;

- частини й деталі машин, які легко знімаються, мають бути демонтовані й упаковані, а частини, що піддаються корозії, змащені або пофарбовані;

- самохідні машини повинні бути в загальмованому стані; люки й двері піввагонів, борти платформи для запобігання їх відкриттю на шляху руху мають бути надійно закріплені;

- навантаження на один люк піввагона не повинно перевищувати 4,3 т.

При перевезенні деяких вантажів у відкритому рухомому составі передбачається кріплення їх відповідно до технічних умов навантаження та кріплення вантажів.

Вантажі у вагоні слід розміщувати рівномірно, з таким розрахунком, щоб при перевезенні забезпечувалась їх стійкість. Важкі вантажі вкладають на нижніх рядах, більш легкі — на верхніх. Навантаження і кріплення вантажів, не передбачені технічними умовами, здійснюють так:

- 1) вантажовідправник не пізніше ніж за 5, днів до початку навантаження вантажу, не передбаченого технічними умовами, подає начальнику станції заяву з додаванням масштабних креслень чи ескізів способів навантаження та кріплення, а також пояснювальну записку про надійність кріплень;

- 2) відділення залізниці разом зі спеціалістами підприємства, що розробили спосіб кріплення вантажів, а в окремих випадках із залученням інших компетентних спеціалістів розглядає схеми навантаження та кріплення вантажів, перевіряє розрахунки кріплення та складає відповідний акт (перший примірник акта видається вантажовідправнику, другий з додаванням креслень та пояснювальною запискою — начальнику станції, а третій — залишається у справах відділення залізниці);

- 3) на основі затвердженої документації відбуваються навантаження та кріплення вантажів під керівництвом відповідальної особи вантажовідправника та під наглядом старшого вагара станції. Після закінчення навантаження правильність розміщення вантажів та їх кріплення (відповідно до затверджених креслень) перевіряє начальник станції або його заступник, а на великих станціях — інший робітник станції, якого для цього виділяє керівництво залізниці;

- 4) після закінчення перевіряння правильності навантаження та кріплення відповідальна особа вантажовідправника і начальник станції на зворотному боці накладної письмово підтверджують правильність навантаження;

- 5) наступні відвантаження таких самих вантажів з використанням рухомого составу відповідного типу здійснюються з посиланням на раніше складений та затверджений акт навантаження.

Методичні вказівки щодо здійснення розрахунків кріплення містяться в першому розділі технічних умов навантаження і кріплення. Середня швидкість доставки вантажу відрізняється від середньої маршрутної швидкості переміщення навантаженого вагона від станції навантаження до станції розвантаження, оскільки враховує час перебування вантажу на станціях навантаження і розвантаження. Цей час складається з часу перебування вантажу на складі станції.

На станції навантаження вантаж перебуває з моменту його прийняття для відправлення від власника (з 24 год дня приймання) до навантаження його у вагон (склад) та з моменту навантаження до відправлення завантаженого вагона зі станції. На станції розвантаження вантаж міститься у вагоні від моменту його надходження на станцію до моменту розвантаження. Однак у разі розвантаження вантажу засобами одержувача (на місцях загального користування) його вважають доставленим своєчасно, якщо вагон поданий на шляхи розвантаження у встановлений час.

За діючими правилами швидкість доставки визначають до моменту вивантаження чи подачі під навантаження. Відправник, пред'являючи вантаж для перевезення, подає станції відправлення на кожен відправку накладну, яка є основним перевізним документом. Після оформлення накладна набуває форми й сили дого-

вору перевезення, що укладається відправником і залізницею. Не зважаючи на те, що одержувач не бере участі в оформленні цього договору, він і надалі входить у договірні відносини і зобов'язаний виконувати певні вимоги: прийняти й вивезти вантаж, очистити вагон, внести додаткові платню та збори тощо.

Договір перевезення вступає в силу, коли вантаж був прийнятий станцією відправлення разом з накладною, а відправник сплатив тариф. Дату приймання вантажу для перевезення засвідчують відбитком на накладній календарного штемпеля станції. Накладна супроводжує вантаж до станції призначення і видається одержувачу разом з ним. Вона має як розрахункове, так і юридичне значення, тому її слід заповнювати чітко. У разі зміни відомостей, що були в накладній, відправник зобов'язаний заповнити новий бланк. Відправник несе відповідальність за правильність даних, зазначених у накладній. Передбачено складання спеціальних накладних при перевезенні масових вантажів маршрутами чи групами вагонів, в універсальних контейнерах, у прямому, змішаному, залізнично-водному, залізнично-автомобільному сполученні тощо. Відправник вказує на лицьовому боці накладної: швидкість перевезення, станцію і шлях призначення, найменування відправника та одержувача, їх цифрові коди, поштові адреси, знаки та марки, кількість місць, вид пакування, назву вантажу, технічну норму навантаження вагона, масу вантажу.

У графі «Місце для особливих відміток та штемпелів» відправник зобов'язаний зазначити всі вимоги, яких треба дотримуватись при перевезенні. Наприклад, для небезпечних вантажів ставляться штемпелі: «Небезпечний», «Отруйний» тощо. Найменування станції та шляху повинно суворо відповідати алфавітному списку залізничної станції.

Особливе значення має правильність найменування вантажу відповідно до Тарифного посібника № 1 (кн. 1, розд. В). Під найменуванням вантажу у відповідних випадках роблять помітки: «За пломбами відправника», «Провідник відправника (чи одержувача), зазначаючи його прізвище, ім'я та по батькові, номер паспорта і посвідчення про відрядження. У графі «Відправник» розбірливо ставить підпис представник останнього, який має довіреність на оформлення здачі вантажу для перевезення.

На зворотному боці накладної у графі «Вантаж розміщений та закріплений згідно з гл ... технічних умов вірно» відправник ставить підпис. У товарній конторі, одержавши накладну, перевіряють правильність оформлення приймання вантажу. Провізні платежі та додаткові збори, а також відомості, необхідні для використання тарифу, зазначають у главах «Тарифні відмітки» та «Розрахунок платежів». Залізничну накладну складають з 4 частин: 1) сама накладна; 2) дорожня відомість; 3) корінець дорожньої відомості; 4) квитанція про приймання вантажу для перевезень.

Дорожчу відомість разом з накладною відправляють до станції призначення вантажу. В ній одержувач ставить підпис, засвідчуючи ним одержання вантажу, після чого її пересилають до фінансової служби шляху.

Корінець дорожньої відомості залишається на станції відправлення і слугує основним документом для обліку та звітності про виконання плану перевезень.

Квитанція про приймання вантажу для перевезення — важливий юридичний документ, який свідчить про приймання залізницею вантажу від відправника. Після розрахунку за перевезення її видають на руки відправникові в обмін на приймальну марку.

Для дотримання спеціальних умов при перевезенні небезпечних вантажів (як і в накладній) у правому верхньому куті дорожньої відомості ставлять відповідний штемпель червоного кольору. У верхній частині зазначають термін доставки вантажу. На зворотному боці дорожньої відомості на відривному талоні вантажної кви-

танції та корінці ставлять календарний штамп станції про час прийняття вантажу для перевезення.

Здача вантажу на станції

Завозять вантажі на станцію для перевезення за накладною, яка попередньо візується станцією. На вантажному дворі накладна й вантажі пред'являються вагареві залізниці. При прийманні вантажів на станції перевіряють відповідність пред'явлюваної кількості вантажних місць кількості їх, зазначеній у накладній, а також правильність відправницького маркірування, стан тари. Після приймання вантажі зважують (якщо маса вантажу не була зазначена вантажовідправником на окремих вантажних місцях) і показник маси зазначають у накладній.

Вантажовідправник одержує приймальну марку, яку у товарній конторі обмінюють на вантажну квитанцію після внесення вантажовідправником платежів, які він повинен сплатити за перевезення вантажу.

При відправленні вантажів з під'їзних шляхів вантажовідправника натурне приймання вагар станції не здійснює. Присутність вагаря необхідна лише для спеціального контролю за правильністю навантаження вантажу на рухомому составі. При використанні відкритого рухомого составу перевіряють кріплення вантажів відповідно до технічних умов навантаження.

Вантажно-розвантажувальні роботи в пунктах загального користування, що належать залізницям, як правило, виконують засобами залізниць. Навантаження і розвантаження небезпечних, швидкопсувних, негабаритних, важких, наволочних та інших вантажів, що вимагають особливих умов чи Спеціального обладнання, виконують засобами вантажоодержувачів. Залізниці зобов'язані виконувати вантажно-розвантажувальні роботи на складах загального користування при перевезенні товарів народного споживання і сільськогосподарських вантажів.

На під'їзних шляхах та в інших місцях незагального користування вантажно-розвантажувальні роботи виконують, як правило, засобами вантажовідправників чи вантажоодержувачів.

Залізниця за договорами з вантажоодержувачами та вантажовідправниками може виконувати всі види вантажно-розвантажувальних робіт на складах, відкритих площадках та в інших місцях зберігання вантажів, у вантажних дворах, на станціях та під'їзних шляхах, включаючи навантаження вантажів на автомобіль.

Організація приймання вантажів на станції прибуття

Для своєчасної підготовки вантажоодержувачів, фронтів вивантаження вантажу та його приймання, звільнення площ складів, підготовки вантажно-розвантажувальних механізмів та робочої сили залізниці за угодою з вантажоодержувачами організують інформаційне бюро для повідомлення про надходження вантажу. За інформацію передбачається плата у встановленому розмірі. У разі несвоечасної інформації про надходження вантажу залізниця сплачує вантажоодержувачу штраф у встановлених розмірах. Крім попередньої інформації про наближення вантажу передбачається повідомлення вантажоодержувачів про надходження вантажів у цей самий день не пізніше 12 год наступного дня. Якщо залізниця не повідомила вантажоодержувача про надходження вантажу, штраф за простій вагонів і плату за зберігання вантажів протягом простроченого залізницею часу до повідомлення про прибуття вантажу не стягують.

Одержавши повідомлення про прибуття вантажу на станцію, вантажоодержувач у товарній конторі оформляє його одержання. Він перевіряє правильність нарахування платежів за перевезення, вносить необхідні суми, розписується у дорожній відомості і одержує накладну й перепустку на вивезення вантажу з території станції.

Якщо вантаж надійшов у справному вагоні зі справними пломбами, а також без будь-яких слідів пошкодження чи втрати при перевезенні на відкритому рухомому составі чи у критих вагонах без пломб (коли це допускається правилами пере-

везень), то залізниця зобов'язана за вимогою вантажоодержувача переважити 10 % вагонів, що прибули за добу, або 10 % вагонів кожного виду вантажів, проте не менше двох вагонів. Якщо маса вантажу на станції відправлення була визначена розрахунковим шляхом (обміром або умовно), то при прибутті цих вантажів на станцію призначення у справному рухомому составі з непошкодженими пломбами і без будь-яких слідів втрати вантажу при його перевезенні на відкритому рухомому составі вантаж не зважують.

При одержанні тарно-пакувальних і штучних вантажів, маса яких на станції відправлення була визначена за стандартною масою чи за масою, зазначеною на вантажних місцях, вантаж також не переважують, а перевіряють лише пошкоджені вантажі.

Перевірка маси вантажів, які перевозяться навалом, у пунктах загального користування здійснюють на вимогу вантажоодержувача до початку вивантажування. У випадках, коли вагони з такими вантажами подаються під вивантажування на підйомні шляхи локомотивом залізниці, вантажовідправник може вимагати перевірки маси вантажу в момент приймання вагонів від залізниці.

Якщо вантажоодержувач приймає вантаж від станції без перевірки його маси, він на зворотному боці накладної робить відмітку про прибуття вантажу у справному вагоні зі справними пломбами (чи без слідів втрати при перевезенні вантажу у відкритих вагонах чи в критому вагоні без пломб) і видачі без переважування. Цю відмітку засвідчує начальник станції або завідуючий вантажним двором. Вантаж, що надійшов у несправному рухомому составі чи у вагоні з пошкодженими пломбами або із слідами пошкодження, псування, втрати тощо, перевіряється начальником станції або його заступником за участю вагара та вантажоодержувача. Масу вантажу, як правило, визначають на вагах типу, який зазначений у накладній при відправленні вантажу. Якщо розходження у масі, визначеній при відправленні вантажу, порівняно з масою, встановленою при його одержанні, не перевищує 0,1 %, то маса вантажу вважається правильною.

За зважування вантажу на товарних вагах стягується плата у встановленому розмірі, крім випадків, коли при перевірці виявлено недостачу вантажу, що перевищує норми природного убутку, коли вантаж надійшов у несправному вагоні чи у вагоні з пошкодженими пломбами або коли є сліди втрати вантажу при перевезенні у відкритому рухомому составі чи у звичайних вагонах без пломб. Для встановлення втрат вантажу при перевезенні за масою і вартістю, причини його пошкодження тощо залізниця зі своєї ініціативи чи на вимогу вантажоодержувача може запросити експертів.

При видачі і контрольному зважуванні вантажу на станціях призначення враховують встановлені правилами норми природного убутку.



8.3. ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКІ ПОСЛУГИ

Переваги транспортно-експедиційних послуг

Одним з найважливіших завдань логістики є надання транспортно-експедиційних послуг. Особлива увага приділяється цьому в Україні в останні роки. Такими є послуги, які надаються клієнтам з перевезення вантажу, його експедиції різними організаціями посередників (як українських, так і зарубіжних).

За способом організації вантажні перевезення поділяються на децентралізовані й централізовані, що бувають прямими, змішаними та комбінованими, а також контейнерними і пакетними. При децентралізованій організації перевезень доставку вантажів здійснює одержувач, який замовляє транспорт, виконує навантаження, експедирування та розвантаження вантажу. При цьому постачальник не зацікавлений у механізації вантажних робіт, скороченні простоїв рухомого складу та ефективного його використанні.

Централізовані перевезення є прогресивним способом виконання транспортно-логістичного процесу та експлуатації рухомого складу. Перевезення вантажів таким способом дає змогу поліпшити використання рухомого складу, підвищити продуктивність праці на всіх стадіях переміщення вантажів, звільнити вантажовідправників та вантажоодержувачів від турбот стосовно транспортування вантажів. При централізованих перевезеннях істотно скорочуються невиробничі простої транспортних засобів. Більші простої за умов «самовивезення» пояснюються такими причинами: вантаж не готовий до перевезення; не готові товарно-транспортні документи; відсутній чіткий графік, внаслідок чого виникають стихійні черги під завантаженням.

Організація централізованих перевезень дає змогу вчасно підготувати вантаж і документи на нього для перевезення, а також скласти графік черговості подання і навантаження транспортних засобів. Скорочення приблизно утричі простоїв забезпечує зростання у 3 рази кількості їздок за один день.

Усі перелічені вище чинники роблять рухомий склад більш продуктивним при централізованих перевезеннях у тоннах за годину приблизно в 4 рази, а в тонно-кілометрах за годину — більш ніж у 6 разів, що сприяє зниженню собівартості перевезень у 2,5 рази. При децентралізованому перевезенні вантажів споживачі для навантаження автомобілів користуються послугами вантажників та експедиторів. Тому виникають не тільки додаткові транспортні витрати споживачів, а й витрати, пов'язані з непродуктивними витратами часу вантажників та експедиторів.

Існують також інші чинники більш ефективного і якісного перевезення вантажів. Централізоване перевезення дає змогу широко використовувати контейнери й пакети, забезпечуючи цим такі переваги: скорочення кількості перевантажувальних операцій за рахунок поєднання дрібних вантажних місць в одне; спрощення приймання, сортування та видачі вантажів; механізація вантажно-розвантажувальних робіт. При цьому скорочується час на навантаження і розвантаження, а отже, зменшуються простої транспортних засобів, підвищується їх продуктивність, знижуються втрати вантажів при транспортуванні.

Важливою організаційною перевагою централізованих перевезень є чіткий розподіл зобов'язань та відповідальності між вантажовідправником, вантажоодержувачем та автотранспортною організацією. Це є передумовою організації ефективного технологічного процесу, у якому кожен з учасників доставки спеціалізується на конкретних видах робіт, несе за них матеріальну відповідальність, а отже, заінтересований у підвищенні якості та ефективності кожної операції. Все це зменшує сумарні витрати на переміщення вантажів від виробників до споживачів.

Централізовані перевезення організаціями посередників здійснюються на основі договорів. При цьому своєчасно виконується план реалізації продукції і, в свою чергу, вдосконалюється сам процес перевезень, знижуються витрати на транспортування. За системи централізованих перевезень транспортні організації є організаторами процесу доставки вантажу одержувачам і виконують усі пов'язані з процесом перевезення транспортно-експедиційні операції (приймання вантажу та одержання товарно-транспортних та інших супроводжувальних документів, охорона його на шляху прямування, здача вантажоодержувачам і оформлення товарно-транспортних та інших супроводжувальних документів). Вони також приймають на себе матеріальну відповідальність за збереження вантажу, що перевозиться.

Організація централізованих перевезень

Централізованим перевезенням мають передувати певні підготовчі заходи, а саме: перевірка пункту навантаження та складання паспорта вантажовідправника, де зазначено обсяг перевезень, пропускну здатність, стан під'їзних шляхів, режим роботи. Враховується також створення вантажовідправниками умов для безперебійного виконання вантажно-розвантажувальних робіт, використання засобів механізації, безпеки руху автомобілів та їх вільного маневрування у будь-який час перевезень.

У процесі перевезень вантажовідправник зобов'язаний: попередньо підготувати, згрупувати, зважити і затарити вантажі, а також своєчасно оформити товарно-транспортні документи; тримати у справному стані під'їзні шляхи, вантажно-розвантажувальні площадки, механізми, устаткування та мати необхідну кількість вантажників і обслуговуючого персоналу; забезпечити місця навантаження-розвантаження освітленням у вечірній та нічний час; організувати безперебійну роботу складів протягом доби, обумовлену договором на перевезення; завантажувати автомобілі до повної вантажопідйомності і не допускати наднормативних простоїв; забезпечувати дотримання правил техніки безпеки при виконанні вантажно-розвантажувальних робіт, не допускати перевезення вантажів, що виконуються в централізованому порядку даним автотранспортним підприємством, автомобілями інших підприємств та організацій; забезпечити виконання умов централізованих перевезень вантажоодержувачами.

Посередники у перевезенні:

- контролюють наявність і підготовку вантажу до перевезення, стан під'їзних шляхів та забезпеченість вантажно-розвантажувальними механізмами;
- перевіряють своєчасність прибуття автомобілів за встановленим графіком, організують їх розподіл під навантаження і розвантаження, вживають заходів щодо завантаження автомобілів до їх повної вантажопідйомності та щодо запобігання наднормативним простоям рухомого складу в пунктах навантаження і розвантаження;
- підтримують зв'язок з диспетчерськими пунктами на навантажувальних площадках вантажовідправників та контролюють виконання оперативного плану перевезень по кожному об'єкту;
- вживають у разі потреби оперативних заходів для переведення автомобілів з одного об'єкта на інший;
- ведуть облік виконання плану перевезень, перевіряють своєчасність доставки вантажу одержувачам, правильність оформлення дорожніх листів та інших товарно-транспортних документів.

Вантажоодержувачі передають заявки на одержання необхідних матеріалів вантажовідправникам-постачальникам чи збутовим організаціям, які на підставі цих заявок складають зведені заявки на перевезення вантажу (зведені накази-наряди чи наряди-замовлення) і передають їх до автотранспортної організації.

Організація централізованих перевезень передбачає:

- ◆ укладання договорів з вантажовласниками;
- ◆ розробку раціональних маршрутів перевезень і графіків роботи рухомого составу;
- ◆ складання оперативних планів перевезень;
- ◆ визначення видів транспортних засобів та їх кількості;
- ◆ організацію транспортно-експедиційного обслуговування.

За заявками (замовленнями) складають змінно-добовий план, в якому: розробляють маршрути перевезень вантажів; оптимально розподіляють автомобілі по об'єктах; визначають необхідну кількість одиниць у рухомому составі; узгоджують роботу автомобілів у вантажно-розвантажувальних пунктах.

В результаті у змінно-добовий план заносять такі дані: найменування замовника; час подачі рухомого составу; пункт призначення та одержувача; назву вантажу; спосіб навантаження і розвантаження; марку автомобіля; змінне завдання; обсяг перевезень. Після цього розробляють календарний графік перевезень, який потім узгоджують з клієнтом.

Для цього:

1) аналізують показники використання транспортних засобів, які обслуговують підприємство оптової торгівлі, складський комплекс, базу. Ці дані аналізу використовують при виборі рухомого составу;

2) визначають споживачів продукції — постійних, сезонних і тимчасових. Складають картку споживача. У неї заносять дані у міру виконання робіт;

3) визначають та узгоджують зі споживачем добову поставку продукції;

4) визначають можливості вантажних робіт на складському комплексі та розвантажувальних робіт у споживачів. Основним є визначення рівня використання механізмів на складському комплексі споживача. Після аналізу рівня механізації розробляють і обґрунтовують нормативи часу на навантажувальні й розвантажувальні роботи;

5) складають карти дислокації споживачів, на яких відмічають місце розташування автопідприємства, складського комплексу та підприємств постачальників і споживачів продукції;

6) визначають та обґрунтовують відстані перевезення вантажів;

7) споживачів групують за напрямками та розмірами доставки. Групування за напрямками дає змогу визначити вантажовідправки в різні райони міста та за його межі. За допомогою нескладних схем та картограм створюють схему перевезень між пунктами відправлення і призначення, визначають обсяг транспортних робіт у тонно-кілометрах, що є підставою для розроблення раціональних маршрутів перевезень;

8) обґрунтовують тип рухомого составу для постачання продукції споживачам. Для того щоб вибрати належний вид автомобіля, треба враховувати: відповідність транспортного засобу виду вантажу, що перевозиться, його пакуванню, розміру партій і відстані перевезення; шляхові умови; тип і потужність вантажно-розвантажувальних засобів та їх відповідність вантажопідйомності рухомого составу. Критерієм вибору типу автомобіля можуть бути: годинна продуктивність автомобіля; собівартість перевезення; зведені витрати;

9) на основі розрахунку раціональних маршрутів та заповнення карток споживача складають календарні графіки доставки продукції споживачам. Узгоджений графік доставки продукції є планом раціональної організації роботи усіх учасників транспортного процесу.

Особливу увагу слід приділяти маршрутизації перевезень, тому що використання раціональних маршрутів є безсумнівною перевагою централізованих перевезень над децентралізованими, що підвищує їх економічну ефективність. Створення мар-

шрутів дає змогу скоротити простої автомобілів під навантаженням та розвантаженням, підвищити їх продуктивність, а отже, зменшити кількість засобів перевезення, що надходять на підприємства-вантажовідправники при тому самому обсязі перевезень. Коли розроблені маршрути, визначені й дотримуються терміни постачання, виробничі запаси споживачів можуть скорочуватись у 1,5-2 рази.

Маршрути перевезень (рис. 8.1) можуть бути маятниковими, їх різновидами є променеві, кільцеві, зонно-кільцеві. Крім того, є маршрути, за якими здійснюють розвезення, збирання вантажів або збірно-розвізні операції.

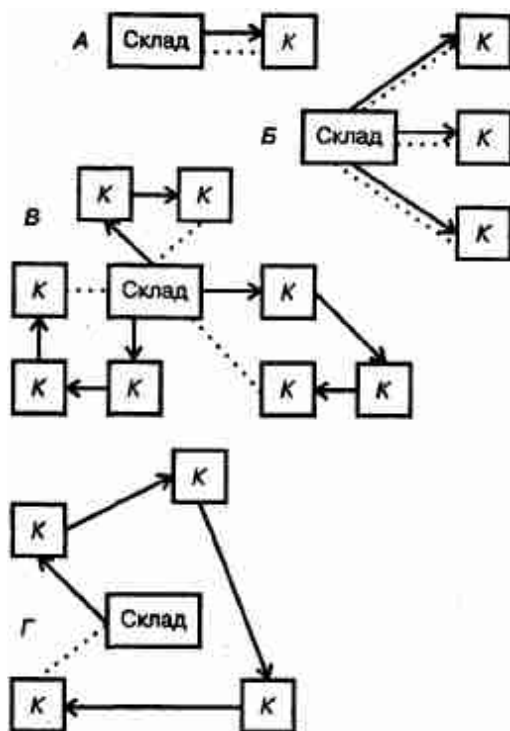


Рис.8.1. Види маршрутів централізованих перевезень:
 А – маятниковий; Б – променевий; В – зонно-кільцевий;
 Г – кільцевий; К – клієнт

На практиці найчастіше здійснюються маятникові маршрути зі зворотним холостим пробігом та кільцеві розвізні. При помашинному відправленні вантажів основним завданням маршрутизації є складання оптимального плану повернення порожніх автомобілів, що забезпечує максимально можливий коефіцієнт використання пробігу і відповідно мінімальні транспортні витрати.

Особливості експедиторських послуг

Перевізний процес включає операції, які зобов'язаний виконати відправник або одержувач вантажу, а саме:

- складання і передача станції декадних заявок на навантаження повагонних відправлень та вантажів у контейнерах;
- оформлення облікових карток виконання плану перевезень вантажів;
- заповнення перевізних документів та одержання дозволу (візи) на вивезення вантажу на станцію;
- одержання на станції комерційних актів;
- розкредитування перевізних документів;
- підготовка вантажу до перевезення, доставка його на вантажний двір станції та здача на перевезення;

- одержання вантажу, навантаження на автомобільний транспорт, доставка та супроводження зі станції на свій склад;
- одержання у товарній конторі квитанцій про прийняття вантажів до перевезення;
- одержання накладних та інших документів на вантажі, що надійшли;
- придбання і заповнення бирок маркірування відправлень; внесення платежів за перевезення вантажів і виконання додаткових операцій.

Крім того, багато відправників і одержувачів заінтересовані в додаткових послугах транспортних організацій:

- ◆ у попередньому повідомленні про підхід вантажу під розвантаження;
- ◆ інформації про час. подачі під навантаження чи розвантаження контейнерів, що доставляються автомобільним транспортом на склад одержувача;
- ◆ у перевірці кількості місць і маси вантажу, коли залізниця робити цього не зобов'язана;
- ◆ повідомленні одержувачів про відправлення на їх адресу вантажів;
- ◆ виконанні деяких операцій, що пов'язані з перевезенням зовнішньоторговельних вантажів;
- ◆ перепакуванні, обшивці вантажів, відправленні тари, спеціальному маркіруванні.

Для виконання усіх цих операцій потрібні висококваліфіковані робітники (експедитори), а також робітники для виконання вантажно-розвантажувальних робіт та супроводження вантажу зі складу станції до складу одержувача чи від складу відправника до складу станції. Утримання такого штату не вигідне для підприємств.

Усі роботи, покладені на відправника та одержувача, можна поділити на чотири групи: транспортні — завезення і вивезення вантажу; вантажно-розвантажувальні — навантаження, розвантаження, сортування, пакування, комплектування дрібних відправлень у повагонну партію тощо; експедиційні — оформлення здачі вантажу до відправлення та одержання вантажів, що надійшли, внесення платежів за перевезення і додаткові операції; допоміжні — виконуються залежно від потреби в них. Коли всі ці операції виконують спеціалізовані організації за дорученням відправників чи одержувача, тоді таке підприємство називається транспортно-експедиторським (ТЕП). Воно виступає посередником між вантажовласником та перевізником.

Експедиційні послуги можуть надаватись як різними транспортними організаціями, так і організаціями посередників. Для всіх цих організацій вони є однією з найважливіших операцій. Підставою для надання експедиторських послуг є договір, який укладається між відправником, одержувачем і ТЕП. Стосунки сторін, що не передбачені договором, регулюються законодавством. ТЕП має право взяти на себе увесь комплекс послуг чи тільки частину їх, залежно від укладеного договору.

В договорі зазначають порядок і терміни виконання операцій з обслуговування. ТЕП можуть виконувати деякі допоміжні операції: пакування, перепаковування та поділ великих вантажів на більш дрібні, заміну пошкодженої тари, відправницьке маркірування деяких вантажних місць, супроводження вантажів на шляху прямування, зберігання їх до відправлення тощо.

Обов'язком вантажовідправника є своєчасна підготовка вантажу до здачі.

Порядок виконання транспортно-експедиторських операцій (ТЕО) з вантажами, що приймаються до відправлення, є таким. Вантажовідправник своєчасно до пред'явлення вантажу для відправлення подає в ТЕП заповнену накладну відповідного виду транспорту та повідомлення (якщо послуга полягає в доставці

вантажу на станцію чи в порт відправлення). Складати накладну може ТЕП за дорученням вантажовідправника.

Одержані накладні візуються безпосередньо ТЕП або через товарну контору залізниці, порту чи пристані. У більшості ТЕП існує такий порядок приймання та супроводження вантажу експедитором. На завізовані накладні ТЕП випишує наряд у трьох примірниках. Своєчасно, перед днем приймання вантажів, ТЕП дає своєму експедиторові або шоферу-експедитору накладну і два примірники наряду з відправлення (наряд і дублікат наряду) під розписку на корінці наряду, що залишається в ТЕП для обліку.

Вантажовідправників повідомляють напередодні про час прибуття експедитора на склад за одержанням вантажу. Експедитор (шофер-експедитор), що має постійне доручення на право одержання вантажу, після прибуття на склад вантажовідправника подає останньому накладну і наряд на відправлення з дублікатом. Накладну, складену ТЕП, підписує вантажовідправник.

При здачі вантажу відправником і прийнятті його експедитором визначають масу вантажу зважуванням на вагах або обчисленням загальної маси вантажу, який здають, виходячи з маси, зазначеної на вантажних місцях чи стандартної маси вантажних місць. Приймання вантажу засвідчується підписом експедитора в наряді на відправлення, що залишається у вантажовідправника. У дублікаті наряду на відправлення і дорожньому листі водія вантажовідправник відмічає час прибуття автомобіля на склад і відправлення його зі складу.

Після прибуття на станцію, в порт чи на пристань експедитор здає вантаж за накладною на склад. Вагар складу розписується у дублікаті наряду на відправлення про прийняття вантажу та відмічає час прибуття і відправлення автомобіля. Експедитор (шофер-експедитор) звітує перед ТЕП за дублікатом наряду на відправлення. На корінці наряду на відправлення роблять відмітку про виконання операції. Накладна від вагара складу передається в товарну (вантажну) контору станції, порту чи пристані, де її таксують, після чого випишують дорожню відомість. Товарний касир транспортно-експедиційної організації розкредитує в товарній конторі всі накладні на вантажі, що відправляються, тобто сплачує за вантажовідправників та одержує квитанцію на прийнятий для перевезення вантаж. Квитанції за здані до перевезення вантажі після їх обробки в розрахунковій групі передають вантажовідправнику.

Послідовність виконання ТЕО з вантажами, що прибувають на адресу вантажоодержувачів, у більшості ТЕП така. Після прибуття вантажів на станцію, в порт чи на пристань перевізні документи надходять у товарну (вантажну) контору; тут їх таксують в порядку контролю та перевірки сплат. Товарний касир ТЕП розкредитує за вантажоодержувачів документи й одержує накладні за вантаж, що прибув з виписаними на них дозволами на вивезення зі станції, порту чи пристані.

У ТЕП на кожну накладну чи групу накладних залежно від кількості вантажів для відправлення випишують по два примірники наряду на прибуття та реєстр. Експедитору передають: накладну, дозвіл на вивезення вантажу, наряд на прибуття, реєстр у двох примірниках.

Під час приймання вантажу експедитор звертає увагу на його збереженість. У разі виявлення будь-яких пошкоджень чи псування вантаж не приймається, про що повідомляється транспортно-експедиційній організації, а вона викликає вантажоодержувача для перевірки вантажу.

Видача вантажу експедитором (шофером-експедитором) на склад вантажоодержувача засвідчується підписом і штампом на наряді на прибуття, зазначають також час простою автомобіля. Накладну разом з реєстром передають (під розписку на другому примірнику реєстру) вантажоодержувачеві.

Експедитор (шофер-експедитор) звітує перед ТЕП про виконання операцій за нарядом і другим примірником реєстру.



8.4. ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ

Регламентована однайменним Законом, який визначає правові та організаційні засади транспортно-експедиторської діяльності в Україні і спрямований на створення умов для її розвитку та вдосконалення.

У положеннях Закону деталізовані та розкриті терміни:

транспортно-експедиторська діяльність — підприємницька діяльність із надання транспортно-експедиторських послуг з організації та забезпечення перевезень експортних, імпортних, транзитних або інших вантажів;

транспортно-експедиторська послуга — робота, що безпосередньо пов'язана з організацією та забезпеченням перевезень експортного, імпортного, транзитного або іншого вантажу за договором транспортного експедирування;

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

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

перевізник — юридична або фізична особа, яка взяла на себе зобов'язання і відповідальність за договором перевезення вантажу за доставку до місця призначення довіреного їй вантажу, перевезення вантажів та їх видачу (передачу) вантажодержувачу або іншій особі, зазначеній у документі, що регулює відносини між експедитором та перевізником;

учасники транспортно-експедиторської діяльності — клієнти, перевізники, експедитори, транспортні агенти, порти, залізничні станції, об'єднання та спеціалізовані підприємства залізничного, авіаційного, автомобільного, річкового та морського транспорту, митні брокери та інші особи, що виконують роботи (надають послуги) при перевезенні вантажів.

Дія цього Закону поширюється на відносини, що виникають при транспортному експедируванні вантажів усіма видами транспорту, крім трубопровідного.

Положення цього Закону поширюються також на випадки, коли обов'язки експедитора виконуються перевізником.

Відносини в галузі транспортно-експедиторської діяльності регулюються Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, законами України “Про транспорт”, “Про зовнішньоекономічну діяльність”, “Про транзит вантажів”, цим Законом, іншими законами, транспортними кодексами та статутами, а також іншими нормативно-правовими актами, що видаються відповідно до них.

Якщо міжнародним договором України, згода на обов'язковість якого надана Верховною Радою України, встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені цим Законом, застосовуються норми міжнародного договору.

Транспортно-експедиторська діяльність здійснюється суб'єктами господарювання різних форм власності, які для виконання доручень клієнтів чи відповідно до

технологій роботи можуть мати: склади, різні види транспортних засобів, контейнери, виробничі приміщення тощо.

Експедитори для виконання доручень клієнтів можуть укладати договори з перевізниками, портами, авіапідприємствами, судноплавними компаніями тощо, які є резидентами або нерезидентами України.

Транспортно-експедиторську діяльність можуть здійснювати як спеціалізовані підприємства (організації), так і інші суб'єкти господарювання.

Експедитори відповідно до законодавства можуть на добровільних засадах об'єднуватися в об'єднання: асоціації, ліги, союзи тощо.

Об'єднання експедиторів створюються для:

- координації діяльності своїх учасників;
- розробки та здійснення заходів щодо підвищення рівня конкуренції за рахунок зростання професійної підготовки та якості послуг, що надаються;
- захисту інтересів своїх учасників, у тому числі в органах державної влади;
- участі в розробці проектів законів та інших нормативних актів у сфері транспортно-експедиторської діяльності;
- розробки заходів щодо захисту інтересів клієнтів;
- розробки умов експортно-імпортних поставок товарів, що мають стратегічне значення для України;
- інтеграції у світовий ринок транспортно-експедиторських послуг;
- участі в роботі міжнародних організацій транспорту, транспортно-експедиторських організацій тощо;
- розробки та затвердження актів, передбачених їх установчими документами;
- надання органам державної влади пропозицій щодо реалізації рекомендацій міжнародних організацій у галузі транспортно-експедиторської діяльності в Україні.

Основним завданням державного регулювання транспортно-експедиторської діяльності є захист економічних інтересів України, подальше становлення, розвиток та формування ринку транспортно-експедиторських послуг.

Кабінет Міністрів України організовує і забезпечує проведення державної політики та державний контроль у сфері транспортно-експедиторської діяльності, спрямовує і координує роботу органів виконавчої влади, які здійснюють державне регулювання в цій сфері діяльності.

Державна підтримка транспортно-експедиторської діяльності формується і здійснюється відповідно до загальнодержавних програм економічного розвитку в галузі транспорту і передбачає:

- ◆ додержання прав і законних інтересів експедиторів, перевізників та споживачів їх послуг;
- ◆ стимулювання зростання обсягів експорту транспортно-експедиторських послуг, у тому числі шляхом спрощення системи розрахунків;
- ◆ створення рівних умов на ринку транспортно-експедиторських послуг та недопущення будь-якої дискримінації стосовно експедиторів, перевізників чи вантажу за ознакою його місця походження, відправлення, ввезення, вивезення чи призначення або у зв'язку з правом власності на цей вантаж, а також при оподаткуванні транспортно-експедиторських послуг, за винятком випадків адекватного реагування на дискримінаційні заходи щодо України чи економічних санкцій міжнародних організацій, підтриманих Україною;
- ◆ участь експедиторів у розробці нормативно-правових актів з питань транспортно-експедиторської діяльності;
- ◆ створення умов для організації підготовки і підвищення кваліфікації працівників у сфері транспортно-експедиторської діяльності;

◆ сприяння розвитку міжнародного співробітництва, адаптації законодавства України до міжнародних вимог у сфері транспортно-експедиторської діяльності.

Експедитори надають клієнтам послуги відповідно до вимог законодавства України та держав, територією яких транспортуються вантажі, згідно з переліком послуг, визначеним у правилах здійснення транспортно-експедиторської діяльності, а також інші послуги, визначені за домовленістю сторін у договорі транспортного експедирування.

Транспортно-експедиторські послуги надаються клієнту при експорті з України, імпорту в Україну, транзиті територією України чи іншими державами, внутрішніх перевезеннях територією України.

Експедитори за дорученням клієнтів:

- забезпечують оптимальне транспортне обслуговування, а також організовують перевезення вантажів різними видами транспорту територією України та іноземних держав відповідно до умов договорів (контрактів), укладених відповідно до вимог Міжнародних правил щодо тлумачення термінів “Інкотермс”;

- фрахтують національні, іноземні судна та залучають інші транспортні засоби і забезпечують їх подачу в порти, на залізничні станції, склади, термінали або інші об’єкти для своєчасного відправлення вантажів;

- здійснюють роботи, пов’язані з прийманням, накопиченням, подрібненням, доробкою, сортуванням, складуванням, зберіганням, перевезенням вантажів;

- ведуть облік надходження та відправлення вантажів з портів, залізничних станцій, складів, терміналів або інших об’єктів;

- організовують охорону вантажів під час їх перевезення, перевалки та зберігання;

- організовують експертизу вантажів;

- здійснюють оформлення товарно-транспортної документації та її розсилання за належністю;

- надають в установленому законодавством порядку учасникам транспортно-експедиторської діяльності заявки на відправлення вантажів та наряди на відвантаження;

- забезпечують виконання комплексу заходів з відправлення вантажів, що надійшли в некондиційному стані, з браком, у пошкодженій, неміцній, нестандартній упаковці або такій, що не відповідає вимогам перевізників;

- здійснюють страхування вантажів та своєї відповідальності;

- забезпечують підготовку та додаткове обладнання транспортних засобів і вантажів згідно з вимогами нормативно-правових актів щодо діяльності відповідного виду транспорту;

- забезпечують оптимізацію руху матеріальних потоків від вантажовідправника до вантажоодержувача з метою досягнення мінімального рівня витрат;

- здійснюють розрахунки з портами, транспортними організаціями за перевезення, перевалку, зберігання вантажів;

- оформляють документи та організовують роботи відповідно до митних, карантинних та санітарних вимог;

- надають підготовлений транспорт, який має додаткове обладнання згідно з вимогами, передбаченими законодавством;

- надають інші допоміжні та супутні перевезенням транспортно-експедиторські послуги, що передбачені договором транспортного експедирування і не суперечать законодавству.

Договір транспортного експедирування та його виконання

За договором транспортного експедирування одна сторона (експедитор) зобов’язується за плату і за рахунок другої сторони (клієнта) виконати або

організувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу.

Договір транспортного експедирування укладається у письмовій формі.

Істотними умовами договору транспортного експедирування є:

відомості про сторони договору:

- для юридичних осіб — резидентів України: найменування, місцезнаходження та ідентифікаційний код в Єдиному державному реєстрі підприємств та організацій України;

- для юридичних осіб — нерезидентів України: найменування, місцезнаходження та державу, де зареєстровано особу;

- для фізичних осіб — громадян України: прізвище, ім'я, по батькові, адресу місця проживання та індивідуальний ідентифікаційний номер у Державному реєстрі фізичних осіб — платників податків та інших обов'язкових платежів;

- для фізичних осіб — іноземців, осіб без громадянства: прізвище, ім'я, по батькові (за наявності), адресу місця проживання за межами України;

- ◆ вид послуги експедитора;

- ◆ вид та найменування вантажу;

- ◆ права, обов'язки сторін;

- ◆ відповідальність сторін, у тому числі в разі завдання шкоди внаслідок дії непереборної сили;

- ◆ розмір плати експедитору;

- ◆ порядок розрахунків;

- ◆ пункти відправлення та призначення вантажу;

- ◆ порядок погодження змін маршруту, виду транспорту, вказівок клієнта;

- ◆ строк (термін) виконання договору;

- ◆ а також усі ті умови, щодо яких за заявою хоча б однієї із сторін має бути досягнуто згоди.

Зовнішньоекономічні договори (контракти) транспортного експедирування повинні відповідати вимогам законодавства про зовнішньоекономічну діяльність.

Для систематичного надання послуг експедитора можуть укладатися довгострокові (генеральні) договори транспортного експедирування.

У разі залучення експедитором до виконання його зобов'язань за договором транспортного експедирування іншої особи у відносинах з нею експедитор може виступати від свого імені або від імені клієнта.

За договором транспортного експедирування експедитор може організувати перевезення за одним товарно-транспортним документом вантажів кількох різних клієнтів, які прямують з одного пункту відправлення та/чи в один пункт призначення, за умови, що експедитор виступає від імені усіх цих клієнтів як вантажовідправник та/чи вантажоодержувач.

Платою експедитору вважаються кошти, сплачені клієнтом експедитору за належне виконання договору транспортного експедирування.

У плату експедитору не включаються витрати експедитора на оплату послуг (робіт) інших осіб, залучених до виконання договору транспортного експедирування, на оплату зборів (обов'язкових платежів), що сплачуються при виконанні договору транспортного експедирування.

Підтвердженням витрат експедитора є документи (рахунки, накладні тощо), видані суб'єктами господарювання, що залучалися до виконання договору транспортного експедирування, або органами влади.

Перевезення вантажів супроводжується товарно-транспортними документами, складеними мовою міжнародного спілкування залежно від обраного виду транспорту або державною мовою, якщо вантажі перевозяться в Україні.

Такими документами можуть бути:

- авіаційна вантажна накладна (Air Waybill);
- міжнародна автомобільна накладна (CMR);
- накладна СМГС (накладна УМВС);
- коносамент (Bill of Lading);
- накладна ЦІМ (CIM);
- вантажна відомість (Cargo Manifest);
- інші документи, визначені законами України.

Факт надання послуги експедитора при перевезенні підтверджується єдиним транспортним документом або комплектом документів (залізничних, автомобільних, авіаційних накладних, коносаментів тощо), які відображають шлях прямуювання вантажу від пункту його відправлення до пункту його призначення.

У Законі упорядковані права та обов'язки експедитора і клієнта. Закон наділяє експедиторів правом об'єднуватися в об'єднання – асоціації, ліги, союзи тощо.

Експедитор має право:

◆ обирати або змінювати вид транспорту та маршрут перевезення, обирати або змінювати порядок перевезення вантажу, а також порядок виконання транспортно-експедиторських послуг, діючи в інтересах клієнта, згідно з відповідним договором транспортного експедирування;

◆ відступати від вказівок клієнта в порядку, передбаченому договором транспортного експедирування;

◆ на відшкодування в погоджених з клієнтом обсягах додаткових витрат, що виникли в нього при виконанні договору транспортного експедирування, якщо такі витрати здійснювалися в інтересах клієнта;

◆ притримувати вантаж, що знаходиться в його володінні, до моменту сплати плати експедитору і відшкодування витрат, здійснених ним в інтересах клієнта, або до моменту іншого забезпечення виконання клієнтом його зобов'язань у частині сплати плати експедитору та відшкодування вказаних витрат, якщо інше не встановлено договором транспортного експедирування;

◆ не приступати до виконання обов'язків за договором транспортного експедирування до отримання від клієнта всіх необхідних документів та іншої інформації щодо властивостей вантажу, умов його перевезення, а також іншої інформації, необхідної для виконання експедитором обов'язків, передбачених договором транспортного експедирування.

Клієнт має право:

• визначати маршрут прямуювання вантажу та вид транспорту;

• вимагати від експедитора надання інформації про хід перевезення вантажу;

• давати вказівки експедитору, які не суперечать договору транспортного експедирування та документам, наданим експедитору;

• змінювати маршрут доставки вантажу і кінцевого вантажоодержувача, завчасно повідомивши про це експедитора, з відшкодуванням витрат на зміну маршруту відповідно до договору транспортного експедирування.

Договором транспортного експедирування можуть бути передбачені й інші права експедитора та клієнта.

Обов'язки експедитора

Експедитор зобов'язаний надавати транспортно-експедиторські послуги згідно з договором транспортного експедирування і вказівками клієнта, погодженими з експедитором у встановленому договором порядку.

За необхідності відступати від вказівок клієнта, зокрема в разі виникнення загрози пошкодження вантажу, безпеці людей і довкілля, експедитор зобов'язаний попередньо отримати згоду клієнта на таке відступлення. У разі якщо немає

можливості попередньо повідомити про це або якщо відповідь на такий запит не отримано експедитором у належний за наявними обставинами строк, експедитор має право діяти на свій розсуд, повідомивши клієнта про свої дії, як тільки таке повідомлення стане можливим.

Договором транспортного експедирування можуть бути передбачені й інші обов'язки експедитора.

Обов'язки клієнта

Клієнт зобов'язаний своєчасно надати експедитору повну, точну і достовірну інформацію щодо найменування, кількості, якості та інших характеристик вантажу, його властивостей, умов його перевезення, іншу інформацію, необхідну для виконання експедитором своїх обов'язків за договором транспортного експедирування, а також документи, що стосуються вантажу, які потрібні для здійснення митного, санітарного та інших видів державного контролю і нагляду, забезпечення безпечних умов перевезення вантажу.

Клієнт зобов'язаний у порядку, передбаченому договором транспортного експедирування, сплатити належну плату експедитору, а також відшкодувати документально підтверджені витрати, понесені експедитором в інтересах клієнта в цілях виконання договору транспортного експедирування.

Договором транспортного експедирування можуть бути передбачені й інші обов'язки клієнта.

Страховання при транспортно-експедиторській діяльності

Експедитор здійснює страхування вантажу та своєї відповідальності згідно із законом та договором транспортного експедирування.

Відповідальність експедитора і клієнта

Експедитор відповідає перед клієнтом за кількість місць, вагу, якщо проводилося контрольне зважування у присутності представника перевізника, що зафіксовано його підписом, належність упаковки згідно з даними товарно-транспортних документів, що завірені підписом представника перевізника, якщо інше не встановлено договором транспортного експедирування.

За невиконання або неналежне виконання обов'язків, які передбачені договором транспортного експедирування і цим Законом, експедитор і клієнт несуть відповідальність згідно з Цивільним кодексом України, іншими законами та договором транспортного експедирування.

Експедитор несе відповідальність за дії та неогляд третіх осіб, залучених ним до виконання договору транспортного експедирування, у тому ж порядку, як і за власні дії.

Спори у сфері транспортно-експедиторської діяльності вирішуються відповідно до закону.



8.5. ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗОВНІШНЬОТОРГОВЕЛЬНИХ І ТРАНЗИТНИХ ВАНТАЖІВ

Загальні положення

Переважно покупці та продавці самі не в змозі провести всю необхідну роботу для підготовки свого вантажу до транспортування за кордон. У такому разі вони користуються послугами спеціалізованих фірм. Цю роботу можна доручити транспортно-експедиторському підприємству (ТЕП), які надають великий комплекс послуг із транспортно-експедиторське обслуговування (ТЕО) вантажів. Це, зокрема, такі послуги:

- фрахтування суден і розрахунки за фрахтом;
- розрахункові операції за зовнішньоторговими контрактами;
- телексна інформація;
- консультації щодо розрахункових і експедиційних операцій;
- митне декларування вантажів;
- повантажувально-розвантажувальні роботи;
- зберігання вантажів;
- автоперевезення;
- оформлення товаророзпорядчої документації;
- страхування вантажів;
- сортування, перетарювання, нагромадження, комплектація вантажних партій збірних відправлень, маркування і перемаркування вантажів, а також інші операції, які не виконуються перевізниками у пунктах перевалки та збереження вантажів.

ТЕП, регулярно транспортуючи велику кількість вантажів, має знижку за фрахт суден та інших транспортних засобів, що зменшує фрахтові витрати їхніх клієнтів. Цим компенсується вартість послуг ТЕП для експортерів та імпортерів.

Правила визначають основні умови здійснення транспортно-експедиторське обслуговування зовнішньоторговельних і транзитних вантажів (надалі, як правило, — вантажі) та порядок організації їх перевезення і є обов'язковими для всіх учасників транспортно-експедиційного процесу.

Транспортно-експедиторська діяльність

ТЕО вантажів здійснюється суб'єктами підприємницької діяльності — експедиторами, які діють за дорученням вантажовідправників і вантажоодержувачів (надалі — вантажовласників).

Експедитори виконують свої функції без будь-якого втручання в господарську діяльність транспортних підприємств.

Транспортно-експедиційні послуги, які надаються експедиторами, складаються з комплексу послуг, пов'язаних з підготовкою та відправленням вантажів, проведенням взаєморозрахунків, контролем за проходженням і одержанням вантажів.

Експедитори відповідно до доручень вантажовласників:

організують перевезення та перевалку вантажів залізничним, морським, річковим, автомобільним та повітряним транспортом;

забезпечують оптимальне транспортне обслуговування, а також організують перевезення зовнішньоторговельних вантажів різними видами транспорту по територіях зарубіжних країн відповідно до умов контрактів;

фрахтують національні та іноземні судна і забезпечують їх подачу в порти для своєчасного відправлення вантажів;

надають послуги, пов'язані з прийманням, накопиченням, доробкою, сортуванням та комплектуванням вантажів, передають їх транспортним організаціям для перевезення;

провадять своєчасні розрахунки з портами і транспортними організаціями за

перевезення, перевалку та зберігання зовнішньоторговельних вантажів;
оформляють документи відповідно до митних, карантинних і санітарних вимог, страхують вантажі;

ведуть облік надходження та відправлення вантажів з портів і залізничних станцій;

забезпечують із залученням відповідних транспортних підприємств та організацій збереження вантажів під час їх перевезення, перевалки та зберігання;

організують експертизу вантажів у портах і на залізничних станціях;

здійснюють оформлення товарно-транспортної документації та її розсилання;

подають в установленому порядку транспортним підприємствам заявки на відправлення експортних, транзитних і реекспортних вантажів та наряди на відвантаження імпорتنих, транзитних і знятих з експорту вантажів;

вирішують з транспортними організаціями та іншими власниками транспорту питання відправлення вантажів, що надійшли у некондиційному стані, з браком, у пошкодженій, неміцній, нестандартній упаковці або такій, що не відповідає вимогам цих транспортних засобів;

складають обмірні ескізи на негабаритні та надважкі вантажі, організують фумігацію вантажів;

організують перевезення особистих речей громадян.

Транспортні підприємства:

організують зберігання вантажів, у тому числі реекспортних і знятих з експорту, під час їх перевезення, перевантажування і складування;

здійснюють в установлені терміни доставку вантажів за призначенням і забезпечують своєчасне навантаження та розвантаження транспортних засобів за цінами і тарифами, визначеними чинним законодавством України;

ведуть облік руху вантажів і запасної тари, надають необхідні відомості експедитору для подальшого інформування вантажовласників;

проводять інвентаризацію вантажів на підставі заяв експедитора, за його участю і за його рахунок;

забезпечують доступ до вантажосупровідних і перевізних документів, створюють рівні умови та сприяють експедиторам у здійсненні ними своїх функцій;

Відносини учасників транспортно-експедиційної діяльності встановлюються на основі договорів. Учасники цієї діяльності вільні у виборі предмета договору, визначенні зобов'язань, інших умов взаємовідносин, що не суперечать чинному законодавству.

Вантажовласники надають експедиторам відомості та документи для виконання покладених на них зобов'язань (ліцензії, сертифікати, свідоцтво, декларації тощо).

Кожен із учасників транспортно-експедиційного процесу вправі передати виконання частини своїх обов'язків іншому учаснику на підставі договору, в якому визначаються умови відповідних послуг і порядок їх оплати.

Планування перевезень вантажів всіма видами транспорту здійснюється відповідно до чинного законодавства України.

Транзитні перевезення

Транзитні перевезення — це перевезення через територію України вантажів (продукції, товарів), вироблених за її межами без будь-якого їх використання в Україні та передачі іншому власнику.

До транзитних перевезень прирівнюють також транспортування через територію України нафти, нафтопродуктів, природного газу та інших рідин і газоподібних речовин трубопроводами.

Транзитні перевезення здійснюються відповідно до чинного в Україні митного,

транспортного та іншого законодавства, а також цих Правил.

Проходження транзитних вантажів, а також транспортних засобів, може здійснюватися як з перевантаженням, складуванням, роздрібненням партій, зі зміною виду транспорту, так і без таких операцій.

Транзитні перевезення здійснюються найбільш раціональними шляхами сполучення через відповідні пункти пропуску державного кордону. При цьому створюються рівні умови проходження вантажів (продукції, товарів) незалежно від того, якій державні вони належать, чи будь-яких інших обставин, що стосуються їхнього власника.

Ці правила не поширюються на транзит багажу, який перевозиться пасажирами, та на поштові відправлення, а також на транзит вантажів військового призначення.



Частина друга. НОРМАТИВНО-ПРАВОВА ОСНОВА ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1. МІЖНАРОДНЕ І ВІТЧИЗНЯНЕ ЗАКОНОДАВСТВО

*АКТЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА**

1.1. КОНВЕНЦИИ ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ

Генеральное Соглашение по тарифам и торговле (ГАТТ), 1948 год

Содержит принципы, взаимные правила ведения и регулирования торговли стран-участниц.

Первая часть регулирует условия режимов наибольшего благоприятствования и взаимных таможенных уступок.

Вторая часть представляет собой свод правил торговой политики, которых должны придерживаться страны-участницы.

Третья часть — процедурные вопросы.

Четвертая часть содержит декларации о необходимости увеличения экспортных поступлений развивающихся стран, развития их экономик и повышении уровня населения.

Принципы и нормы ГАТТ:

- Отсутствие дискриминации в торговле, обеспечиваемая взаимным предоставлением, с одной стороны, режима наибольшего благоприятствования в отношении экспортных, импортных и транзитных операций, связанных с ними таможенных пошлин и сборов, а с другой - национального режима, уравнивающего в правах товары импортного и отечественного производства применительно ко внутренним налогам и сборам, а также правилам, регулирующим внутреннюю торговлю,

- режим наибольшего благоприятствования, означающий предоставление договаривающимися сторонами друг другу всех тех прав, преимуществ и льгот, которыми пользуется у них любое третье государство,

- использование преимущественно тарифных средств защиты национального рынка, устранение импортных квот и других нетарифных ограничений,

- прогрессивное снижение таможенных тарифов путем проведения многосторонних переговоров,

- предоставление преференциального режима в торговле с развивающимися странами,

- разрешение возникающих торговых споров путем переговоров,

- взаимность в предоставлении торгово-политических уступок. В настоящее время в ГАТТ состоит более 130 стран.

Генеральное Соглашение о торговле услугами (ГАТС)

Торговля услугами определяется в ГАТС как предложение услуги посредством следующих четырех способов.

С территории одной стороны на территорию другой стороны (например, услуги связи, транспортные услуги). Это так называемое трансграничное оказание услуг. Только сама услуга (например, информация, переданная по факсу, транспортировка грузов и пассажиров) перемещается через границу: здесь нет ни коммерческого присутствия, ни перемещения физического лица — поставщика услуг на территорию страны, где происходит потребление услуги;

На территории одной стороны потребителю услуги другой стороны (например, туризм — услуги приезжающим в страну иностранным туристам). Это потребление

* Основные положения текста документа приведены на одном из международных языков — русском

услуг гражданами страны — получателя услуги на территории страны — поставщика услуги;

Посредством коммерческого присутствия единиц, оказывающих услуги одной стороны на территории другой стороны (например, деятельность учрежденных в стране банков с участием иностранного капитала). Это поставка услуг через коммерческое присутствие юридического лица. Представительство или дочернюю компанию поставляющей страны на территории потребляющей страны;

Физическими лицами одной стороны на территории другой стороны, например, реализация строительных проектов, включая шефмонтаж, консультационная деятельность, разного рода профессиональные услуги — медицинские, юридические и т.д.

Такой подход к определению того, что считать внешней торговлей услугами в настоящее время используется не только в ГАТС, но и в других международных соглашениях (Северо-американское соглашение о зоне свободной торговли, Соглашение между ЕС и странами Восточной и Центральной Европы об ассоциированном членстве, Соглашение о партнерстве и сотрудничестве между Россией и ЕС). В настоящее время в международной практике в переговорах о внешней торговле услугами режим доступа на рынок услуг поставщиков услуг из стран, участвующих в таких переговорах фиксируется также по вышеприведенной схеме.

Киотская конвенция об организации и унификации таможенных процедур

Киотская конвенция об организации и унификации таможенных процедур — таможенная конвенция. Она готовилась 3,5 года и принята в июне 2000 года. Ее участниками является 61 страна, 40 стран подписали протокол об изменениях Конвенции.

В Киотской конвенции впервые в таможенной и торговой истории создан полный перечень таможенных процедур, и присоединившиеся страны обязаны применять их в полном объеме.

Роль таможенных организаций в облегчении международной торговли

Таможенные администрации играют жизненно важную роль в росте международной торговли и развитии глобального международного рынка. Действенность и эффективность таможенных процедур может существенно влиять на экономическую конкурентоспособность государств.

В чрезвычайно конкурентном мировом окружении международная торговля и инвестирование стремятся в направлении стран, где они будут поддерживаться облегчающими условиями для их работы и приносить эффективные результаты.

В то же время, потоки товаров, услуг и инвестиционных средств ослабевают (или прекращают поступать вообще) в тех странах, где существуют бюрократические барьеры с высокими соответствующими издержками.

Общепризнанный в мировом сообществе подход выражается в том, что таможенные системы и процедуры не должны служить барьером к росту международной торговли и всеобщему развитию.

Современное производство и системы доставки грузов, соединенное с потенциалом новых форм электронной коммерции, делают скорую и прогнозируемую таможенную очистку важной предпосылкой для национального процветания.

Киотская конвенция

Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (далее — Киотская конвенция) вступила в силу в 1974 году.

С тех пор рост международных грузоперевозок, невероятное развитие информационных технологий и чрезвычайно высокое конкурентное окружение международной коммерческой деятельности, основанное на качественном обслуживании и удовлетворении потребностей клиента, оказали огромное влияние на возникновение конфликта с традиционными таможенными методами и процедурами.

Поэтому, с целью приведения в соответствие с текущими требованиями международной торговли Всемирная таможенная организация (WCO) провела работу по исправлению и обновлению Киотской конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур.

Совет Всемирной таможенной организации принял в июне 1999 года измененную редакцию Киотской конвенции с целью модернизации таможенных процедур для их эффективного использования в XXI веке.

Измененная Киотская конвенция является инструментом, действия которого направлены на оказание помощи в развитии таможенных процедур и их всемирной глобализации для обеспечения деловой стабильности и действенности, которые требуются для мировой торговли.

Основопологающие принципы

В процессе пересмотра конвенции были соединены важные современные концепции и подходы в отношении таможенного процесса. Они включают приложение новой технологии, внедрение новой "философии" таможенного контроля, готовность и желание к партнерству коммерческого сектора с Таможенными органами на взаимно выгодных условиях.

Главным среди новых основополагающих принципов Киотской конвенции является обязательство Таможенных администраций обеспечить прозрачность и стабильность во всех аспектах международной торговли.

Кроме того, таможенные органы обязуются ввести в использование технологии риск-менеджмента, чтобы взаимодействовать с другими органами власти и торговыми обществами, и внедрить соответствующие международные стандарты.

Измененная Киотская конвенция также содержит новые и обязательные правила для применения, которые все Договаривающиеся Стороны должны принять без оговорок. Комитет Управления будет учрежден, чтобы гарантировать, что положения конвенции остаются уместными и современными.

Ключевые положения

Измененная Киотская конвенция будет способствовать облегчению торговли через юридические положения Общего Приложения, Специфических приложений и глав конвенции.

Общее Приложение к измененной конвенции рекомендует следующие принципы, которые Таможенная администрация должна внедрить:

- Стандартизирование и упрощение процедур;
- Непрерывное развитие и усовершенствование технологий таможенного контроля;
- Максимальное использование информационных технологий;
- Сближение норм таможенного регулирования и интересов мировой торговли.

Ключевые элементы измененной Киотской конвенции, которые должны применяться Таможенными администрациями:

- ◆ максимальное использование автоматизированных систем, технологии риск-менеджмента (включая риски уплаты налогов и выборочный контроль);
- ◆ использование предварительной информации о прибытии грузов для внедрения программ выборочного контроля;
- ◆ использование электронной передачи средств;
- ◆ создание легкодоступной для кого-либо информации о таможенных требованиях, законах и правилах;
- ◆ обеспечение системы апелляции в таможенных делах.

В соответствии со статьей 2 Протокола об изменении Киотской конвенции Приложения к ранее действующей редакции Киотской конвенции заменяются на Генеральное приложение и на Специальные приложения.

Руководящие принципы к приложениям измененной Конвенции

Исправленная Киотская конвенция обеспечивает внедрение руководящих принципов, чтобы гарантировать, что принципы упрощения и модернизации, содержащиеся в конвенции, применяются эффективно Таможенными администрациями. Руководящие принципы конвенции, направленные на упрощение, реализуются через использование эффективных технологий и автоматизации и также включают лучшие примеры практики и развиваются для каждой процедуры Общего и Специфического Приложений.

Процедура присоединения

В соответствии с Протоколом об изменении Киотской конвенции любая из Договаривающихся Сторон Конвенции вправе выразить свое согласие на принятие обязательств по Протоколу, включая Приложения к нему, путем:

- а) его подписания без оговорки о ратификации;
- б) передачи на хранение документа о ратификации после подписания с оговоркой о ратификации;
- в) присоединения к нему.

Протокол открыт для подписания Договаривающимися Сторонами Конвенции до 30 июня 2000 года в штаб-квартире Совета в Брюсселе. По истечении этого срока он становится открытым для присоединения.

Протокол, включая Генеральное и Специальное Приложения, вступает в силу по истечении трех месяцев после того, как сорок Договаривающихся Сторон подписывают настоящий Протокол без оговорки о ратификации или передадут на хранение документы о ратификации или о присоединении. После этого любая иная Договаривающаяся Сторона Конвенции может принять изменения к Конвенции только, если она станет участницей настоящего Протокола. Для такой Договаривающейся Стороны настоящий Протокол вступает в силу по истечении трех месяцев с момента подписания ею Протокола без оговорки о ратификации или сдачи на хранение документов о ратификации или о присоединении. Протокол открыт для подписания Договаривающимися Сторонами Конвенции с 26 июня 1999 года в штаб-квартире Совета в Брюсселе.

Обязательным условием присоединения к Конвенции является принятие государством всех положений Генерального Приложения.

В то же время договаривающиеся стороны имеют периоды времени для внесения изменений в национальное законодательство и приведение его в соответствие с положениями Генерального Приложения после принятия измененной Конвенции, в частности:

- ❖ 36 месяцев для стандартов;
- ❖ 60 месяцев для переходных стандартов.

Эти периоды могут быть продлены до года в особых случаях, если это запрашивается договаривающейся стороной и Комитет Управления находит причины существенными.

На данный момент, по информации Всемирной таможенной организации, насчитывается 5 стран, которые выполнили все условия и являются участниками данной Конвенции (Алжир, Китай, Лесото, Марокко, Новая Зеландия). Еще 9 стран подписали Протокол, но не ратифицировали его (среди них — Латвия, Чехия, Словакия, Австралия, Швейцария и др.)

Структура Конвенции

Статьей 4 основного текста Киотской конвенции установлено, что Конвенция включает в себя Основной текст, Генеральное приложение и Специальные приложения. Генеральное приложение и каждое из Специальных приложений к настоящей Конвенции состоит, как правило, из Глав, на которые подразделяется соответствующее Приложение, и которые включают в себя:

а) определения понятий;

б) Стандартные правила, некоторые из которых в Генеральном приложении являются Стандартными правилами с переходным сроком.

В каждом Специальном приложении содержатся также Рекомендуемые правила. Каждое из Приложений снабжается Рекомендациями, которые не являются обязательными для Договаривающихся Сторон.

Прежняя редакция Киотской конвенции включала в себя текст Конвенции и Приложения (А — Н). Указанными Приложениями охватывались следующие вопросы:

- таможенные процедуры перед таможенным оформлением товаров, применяемые к коммерческим транспортным средствам, на складах;
- временное хранение товаров;
- декларирование товаров;
- освобождение от налогов и таможенной пошлины, возврат таможенной пошлины и налогов;
- таможенные режимы: прямой экспорт, реимпорт, транзит, временный ввоз/вывоз, временный вывоз для переработки, свободная зона;
- определение страны происхождения товаров;
- перевалка товаров, таможенные склады;
- таможенные льготы для путешествующих граждан;
- каботажные перевозки товаров;
- срочные поставки;
- отношения таможенных властей с третьими сторонами и информация, предоставляемая таможенными органами;
- порядок обжалования решений таможенных властей;
- таможенные правонарушения.

В новой редакции Киотской конвенции и ее приложений отражены следующие вопросы:

Генеральное Приложение:

- ◆ определение понятий;
- ◆ таможенное оформление и другие таможенные формальности;
- ◆ таможенные пошлины и налоги (начисление, взимание и уплата; отсрочка уплаты таможенных пошлин и налогов; возврат таможенных пошлин и налогов);
- ◆ гарантии;
- ◆ таможенный контроль;
- ◆ применение информационных технологий;
- ◆ отношения между таможенной службой и третьими лицами;
- ◆ информация, решения и предписания таможенной службы (информация общего характера, по конкретным вопросам, решения и предписания);
- ◆ обжалование таможенных вопросов (право на обжалование, форма и основание для подачи жалобы, рассмотрение жалобы).

Специальные Приложения (СП)

- ✓ таможенные формальности, предшествующие подаче декларации на товары (СП — А);
- ✓ временное хранение товаров (СП — А);
- ✓ выпуск для свободного обращения (СП — В);
- ✓ реимпорт (СП — В);
- ✓ освобождение от ввозных таможенных пошлин и налогов (СП — В);
- ✓ прямой экспорт (СП — С)
- ✓ таможенные склады (СП — D);

- ✓ свободные зоны (СП — D);
- ✓ таможенный транзит (СП — E);
- ✓ перегрузка (СП — E);
- ✓ каботажная транспортировка товаров (СП — E);
- ✓ переработка на таможенной территории (СП — F);
- ✓ переработка вне таможенной территории (СП — F);
- ✓ возврат таможенных пошлин и налогов (СП — F);
- ✓ переработка товаров для свободного обращения (СП — F);
- ✓ временный ввоз (СП — G);
- ✓ таможенные правонарушения (СП — H);
- ✓ пассажиры (СП — J);
- ✓ почтовые отправления (СП — J);
- ✓ транспортные средства коммерческого назначения (СП — J);
- ✓ запасы (СП — J);
- ✓ грузы помощи (СП — J);
- ✓ правила определения происхождения товаров (удостоверяющие документы) (СП — K);
- ✓ проверка документов, подтверждающих происхождение товаров (верификация).

Как видно из перечисленного списка проблемных вопросов, стандарты по таможенным режимам, процедурам и т. д., которые содержатся в Генеральном и Специальных приложениях, охватывают практически весь спектр вопросов таможенного дела, которые существуют на данном этапе научно-технического развития и состояния между народной торговли.

В качестве положительного момента можно отметить, что во многих случаях в отношении тех или иных таможенных процедур имеется возможность определения конкретных условий проведения тех или иных операций (взимание налогов, гарантии, условия признания лица в качестве декларанта и т.д.) предоставляется возможность государствам-участникам Конвенции самостоятельно определять национальным законодательством в зависимости от состояния экономических отношений в государстве, ее уровня развития и т. д. В то же время, практически во всех случаях, где мировая практика показала возможность "бюрократизации" этих процедур, дается соответствующая детализация стандартов для того, чтобы установить единые подходы и стандарты во всем мире, которые обусловили бы прозрачность таможенного законодательства.

Изменение таможенного законодательства Украины — предпосылка для присоединения к Киотской конвенции

Вопросы присоединения к измененной Киотской конвенции и проблемы национального законодательства стран Восточной Европы и СНГ обсуждались на международном семинаре, который проходил с 9 по 13 октября 2000 года в г. Братислава (Республика Словакия).

В частности, большинство стран отмечали проблемы с внедрением положений указанной Конвенции, связанных с электронной формой декларирования, использованием электронных методов удостоверения подлинности и идентичности (электронная подпись). Вместе с тем, хотелось бы отметить, что большинство стран (особенно страны Восточной Европы и некоторые государства члены — СНГ) практически готовы к внедрению большинства норм Киотской конвенции.

Что касается Украины, то действующее на данный момент национальное законодательство включает не все нормы Киотской конвенции. Например, не все таможенные режимы, которые используются в мире и могли бы использоваться в Украине, отражены в национальном законодательстве (пример — реэкспорт, реимпорт и т. д.); отсутствуют на уровне Таможенного кодекса нормы, регламентирующие

таможенные процедуры на различных видах транспорта, вопросы происхождения товаров и т. д.

Поэтому Таможенной службой Украины была проведена работа по совершенствованию законодательства и подготовлен соответствующий проект Таможенного кодекса Украины, который в конце 1998 года был принят в первом чтении и находится на рассмотрении в соответствующих комитетах Верховной Рады Украины. На данное время указанный проект подготовлен с учетом требований Киотской конвенции, в том числе и положений новой измененной Конвенции и планируется к рассмотрению Верховной Радой Украины во втором чтении. Его принятие будет соответствующей предпосылкой для того, чтобы рассматривать вопрос о присоединении к Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур.

Конвенция о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений

Подписана представителем СССР 29 декабря 1958 г. Конвенция о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений в соответствии с пунктом I статьи XII этой Конвенции вступила в силу 7 июня 1959 г. Конвенция ратифицирована Президиумом Верховного Совета СССР 10 августа 1960 г. При этом Президиум Верховного Совета СССР делает следующее заявление: Союз Советских Социалистических Республик будет применять положения настоящей Конвенции в отношении арбитражных решений, вынесенных на территории государств, не являющихся участниками Конвенции, лишь на условиях взаимности. Согласно пункту 2 статьи XII, указанная Конвенция для Союза Советских Социалистических Республик вступила в силу 22 ноября 1960 г.

Статья I

1. Настоящая Конвенция применяется в отношении признания и приведения в исполнение арбитражных решений, вынесенных на территории государства иного, чем то государство, где испрашивается признание и приведение в исполнение таких решений, по спорам, сторонами в которых могут быть как физические, так и юридические лица. Она применяется также к арбитражным решениям, которые не считаются внутренними решениями в том государстве, где испрашивается их признание и приведение в исполнение.

2. Термин "**арбитражные решения**" включает не только арбитражные решения, вынесенные арбитрами, назначенными по каждому отдельному делу, но также и арбитражные решения, вынесенные постоянными арбитражными органами, к которым стороны обратились.

Статья II

1. Каждое Договаривающееся Государство признает письменное соглашение, по которому стороны обязуются передавать в арбитраж все или какие-либо споры, которые возникли или могут возникнуть между ними в связи с каким-либо конкретным договорным или иным правоотношением, объект которого может быть предметом арбитражного разбирательства.

2. Термин "письменное соглашение" включает арбитражную оговорку в договоре или арбитражное соглашение, подписанное сторонами или содержащееся в обмене письмами или телеграммами.

3. Суд Договаривающегося Государства, если к нему поступает иск по вопросу, по которому стороны заключили соглашение, предусматриваемое настоящей статьёй, должен, по просьбе одной из сторон, направить стороны в арбитраж, если не найдет, что упомянутое соглашение недействительно, утратило силу или не может быть исполнено.

Заявления и оговорки (за исключением заявлений территориального характера и некоторых оговорок и заявлений политического характера)

1) Государство применяет Конвенцию в отношении признания и приведения в исполнение решений, вынесенных на территории другого договаривающегося государства. 26 февраля 1982 г.

3) В отношении решений, вынесенных на территории недоговаривающихся государств, государство применяет Конвенцию только в той мере, в которой данные государства признают режим взаимности.

Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов от 24.03.80

Конвенция регулирует перевозку грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки до обусловленного места доставки в другой стране, определяет документооборот смешанной перевозки, ответственность грузоотправителя и оператора, конкретизирует понятия условий договора, рассматривает таможенные вопросы.

Конвенция ООН об ответственности операторов транспортных терминалов международной торговли от 1991 г.

В целях разрешения неопределенности в отношении правового режима, применяемого к грузам в процессе международной перевозки, когда такие грузы не находятся ни в ведении перевозчиков, ни в ведении владельцев, Конвенция предусматривает основания и пределы ответственности операторов международных перевозок, а также право на удержание груза в связи с понесенными издержками.



1.2. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

1. Источники правового регулирования международных перевозок

Особенность международных перевозок в отличие от внутренних заключается в том, что источниками их правового регулирования являются акты как национального законодательства, так и международного права. Последние даже в большей степени.

Основными международными источниками правового регулирования перевозок являются международные договоры (конвенции, соглашения, и т.п.), которые могут содержать нормы как публичного, так и частного права. Каждый вид транспортной деятельности имеет свою систему договоров:

а) морской транспорт:

- Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. (*Брюссельская конвенция или Гаагские правила*);

- Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте от 1968 г.

(*Международная конвенция об унификации некоторых Правил о коносаменте и редакции Протокола 1968 г. обычно называется Гаагско-Висбийскис правила, или Правила Гаага-Висби*);

- Протокол изменений к Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте от 1979 г;

- Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г. (*Гамбургские правила*);

б) железнодорожный транспорт:

- ◆ Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) 1951 г.;

- ◆ Соглашение между железнодорожными администрациями государств-участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литов-

ской Республики, Эстонской Республики об особенностях применения отдельных норм Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) 1997 г.;

- ◆ Конвенция о международных перевозках по железной дороге 1980 г. (*Конвенция СOTIF*);

- ◆ Протокол от 3 июня 1999 г. об изменении Конвенции о международных перевозках по железной дороге от 9 мая 1980 г. (*Протокол 1999*);

- ◆ Отдельные двух- и многосторонние международные договоры

- в) воздушный транспорт:**

- ❖ Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 г. (*Варшавская конвенция*);

- ❖ Протокол о поправках к Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок от 1955 г. (*Гаагский протокол*);

- ❖ Конвенция, дополнительная к Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1961 г. (*Гвадалахарская конвенция*);

- г) автомобильный транспорт:**

- Женевская конвенция о Договоре международной дорожной перевозки груза, 1956 г. (*Конвенция СMR*);

- Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, 1975 г. (*Конвенция TIR*),

- д) транспортно-экспедиторская деятельность:**

- Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980г.;

- Конвенция ООН об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле 1991.

Кроме конвенций, большое значение в качестве источника правового регулирования имеет обычай, то есть сложившаяся мировая практика регулирования сходных отношений. Особенно это относится к транспортно-экспедиционной деятельности, поскольку ни одна из принятых в этой области конвенций в силу пока не вступила.

Как правило, сборники обычаев издаются неправительственными международными организациями. В качестве примера можно привести Унифицированные правила для документа комбинированной перевозки, принятые в 1973 г. Международной торговой палатой.

Второй группой источников правового регулирования международных перевозок является национальное законодательство. Необходимо отметить, что все законодательные акты, регулирующие осуществление перевозок и действующие в нашем государстве, приняты еще во времена бывшего СССР и давно устарели. В качестве подтверждения вышеизложенного достаточно привести пример в виде ныне действующего Гражданского кодекса, которому неизвестны такие институты, как договор транспортной экспедиции, различные виды договоров фрахтования и т. д. Поэтому можно констатировать, что в настоящее время транспортное законодательство Украины находится в стадии формирования, причем, его формирование идет достаточно активно. Приняты законы "О транспорте", "О транзите", "О введении единого сбора, который взимается в пунктах пропуска через государственную границу Украины", другие нормативные акты, разрабатывается Закон "О транспортно-экспедиторской деятельности".

Транспортные договоры

Система транспортных договоров довольно разветвлена. Она включает как основные, так и смежные виды договоров.

К основным договорам относятся: договор перевозки груза, договор перевозки пассажира и багажа и договор фрахтования.

Кроме транспортных договоров, существует также целая группа договоров, косвенно связанная с осуществлением транспортного процесса. Основными в этой группе являются договоры страхования груза и ответственности перевозчика (экспедитора) и договоры фрахтования транспортного средства на время с предоставлением услуг по эксплуатации и техническому обслуживанию и без предоставления таких услуг.

Все эти договоры являются разновидностями договора перевозки.

Смежными же обычно считают договор об организации перевозок, договор транспортной экспедиции, договор погрузки-выгрузки и договор хранения.

Договор перевозки груза — это договор, в соответствии с которым одна сторона (перевозчик) обязуется доставить вверенный ей груз в пункт назначения и выдать управомоченному на получение груза лицу (грузополучателю), а вторая сторона (грузовладелец, клиент, грузоотправитель) обязуется оплатить услуги перевозчика.

Договор фрахтования (чартер) — это договор, в соответствии с которым одна сторона (фрахтовщик) обязуется за плату представить другой стороне (фрахтователю) всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки груза, пассажиров и багажа.

Договор транспортного экспедирования — это договор, в соответствии с которым одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента) организовать перевозку грузов в прямом или смешанном сообщении, а также выполнить или организовать выполнение иных работ (услуг), определенных договором.

Как правило, все транспортные договоры заключаются в письменной форме. В некоторых странах (особенно это характерно для стран англо-американской системы права) они могут заключаться и в устной форме. Заключение договора перевозки, кроме широко известного составления отдельного документа, содержащего все условия такого договора, может подтверждаться такими документами, как товарно-транспортная накладная и коносамент.

Содержание договора определяется условиями, которые в нем оговариваются. Они делятся на обязательные и факультативные. К обязательным условиям договора перевозки относятся:

- наименование и адреса сторон;
- пункт отправления и назначения;
- наименование груза;
- стоимость перевозки или способ ее определения.

В дополнение к вышеперечисленным пунктам договора перевозки договор транспортной экспедиции обязательно должен содержать перечень работ и услуг, которые выполняет экспедитор.

3. Ответственность сторон

Ответственность грузоотправителя

Основная обязанность грузоотправителя как по договору перевозки, так и по договору транспортной экспедиции — сообщить перевозчику или экспедитору информацию, необходимую для осуществления данной перевозки или для выполнения услуг экспедитором.

За не своевременное сообщение информации либо за сообщение заведомо неточной информации, необходимой для выполнения договора (например, несообщение экспедитору о том, что груз, сдаваемый к перевозке, относится к категории опасных или указание вместо действительного наименования груза какого-нибудь другого) грузоотправитель несет ответственность только в том случае, если эти действия совершены умышленно или по небрежности, причем, не только грузоотправителем, но и его агентами или служащими.

Размер этой ответственности определяется ущербом перевозчика (экспедитора).
Ответственность перевозчика (экспедитора)

Основной обязанностью перевозчика и, как правило, экспедитора является обеспечение сохранной доставки груза в место назначения. Этой обязанности корреспондирует ответственность за повреждение, утрату или недостачу груза. Причем в отличие от ответственности грузовладельца (вину грузовладельца необходимо доказать), вина перевозчика (экспедитора) презюмируется, то есть предполагается изначально, и перевозчик должен доказывать существование обстоятельств, освобождающих его от ответственности.

Существует еще один вид ответственности, который в законодательстве появился относительно недавно, — ответственность за просрочку в доставке.

В отличие от общих положений гражданского права о возмещении ущерба в полном размере, на транспорте существует институт ограничения ответственности, то есть перевозчик (отчасти экспедитор) отвечает за ущерб не в полном размере, а в установленных пределах.

До относительно недавнего времени существовало три способа ограничения ответственности перевозчика за недостачу, утрату или повреждение груза.

Первый способ (французский или абандон): размер ответственности ограничивается стоимостью транспортного средства.

Второй способ (немецкий): размер ответственности ограничивается стоимостью транспортного средства и размером фрахта.

Третий способ (английский или стоимостной): размер ответственности ограничивается определенными размерами в денежном выражении.

В настоящее время от немецкого и французского способов практика почти полностью отказалась и применяется только английский способ.

Каким же образом ограничивается ответственность в настоящее время?

Большинство конвенций предусматривает два способа ограничения ответственности — при объявленной и не объявленной стоимости груза. (См. *"Пределы ответственности в конвенциях по международным перевозкам грузов"*).

При перевозке с объявленной стоимостью груза ответственность перевозчике (экспедитора) ограничивается объявленной стоимостью груза. Однако, если будет доказано, что действительная стоимость груза ниже объявленной, то тогда ответственность ограничивается действительной стоимостью груза.

Объявленной считается стоимость груза, заявленная грузоотправителем до погрузки груза на транспортное средство (сдачи груза перевозчику или экспедитору).

При перевозке без объявления стоимости груза ответственность перевозчика определяется с помощью установления стоимостного предела ответственности. В различных конвенциях он устанавливается по-разному (различные пределы, различные валюты). Однако существует общий принцип — предел ответственности устанавливается за единицу или место отгрузки либо за килограмм брутто веса груза.

Пределы ответственности перевозчика за задержку в доставке, как правило, "привязаны" к стоимости перевозки (фрахту).

Перевозчик (экспедитор) теряет право на ограничение ответственности, если ущерб является результатом умышленных или небрежных (совершенных с сознанием того, что такой ущерб может наступить) действия его самого или его служащих.

4. Разрешение споров

В Украине существует претензионный порядок разрешения споров, согласно которому до предъявления иска сторона, понесшая ущерб, обязана заявить претензию. Без заявления претензии она не имеет право предъявить иск.

В мировой практике срок предъявления претензий невелик (от 3 до 14 дней). Кроме этого, большинство законодательных актов предусматривает, что по очевидным повреждениям претензия заявляется немедленно.

Некоторыми конвенциями предусмотрено исключение из правила обязательности предварительного предъявления претензии — если груз при сдаче в месте назначения являлся предметом совместной проверки перевозчика (экспедитора) и грузополучателя (клиента).

Помимо ограниченной ответственности, еще одной особенностью регулирования транспортной деятельности являются сокращенные сроки предъявления претензий и исков. В настоящее время в Украине срок предъявления претензий по перевозкам составляет шесть месяцев, а претензий об уплате штрафов и премий — 45 суток. Перевозчик должен рассмотреть такую претензию в течение 3 месяцев, а в отношении мультимодальной перевозки - в течение 6 месяцев, а об уплате штрафов и премий — 45 суток.

Если претензия отклонена или ответ не получен в срок, заявителю предоставляется два месяца на предъявление иска. Для предъявления перевозчиком исков, вытекающих из перевозок, установлен шестимесячный срок.

5. Особенности правового регулирования транспортно-экспедиторской деятельности

В настоящее время транспортно-экспедиторская деятельность является видом деятельности, не урегулированной не только национальными, но и вступившими в силу международными нормативными актами. В связи с этим основными источником регулирования отношений между клиентами и экспедиторами является обычай. Кроме него, существенное значение имеет договорная практика.

Все договоры, заключаемые экспедитором при осуществлении транспортно-экспедиционной деятельности можно разделить на две большие группы:

- договоры транспортной экспедиции, или договоры, заключаемые с клиентом;
- договоры перевозки, хранения, страхования и т. п., или договоры, заключаемые с исполнителем той или иной экспедиторской услуги.

Договоры, заключаемые с клиентом

Экспедитор может заключать с клиентом договоры двух видов:

- ♦ первый, когда в отношениях с третьими лицами, участвующими в выполнении транспортно-экспедиционных услуг (далее — ТЭУ), экспедитор выступает от своего имени (самостоятельно действующее лицо, договорный перевозчик и т. п.);
- ♦ второй, когда экспедитор в отношениях с третьими лицами выступает от имени клиента (агент, представитель, поверенный и т. п.).

Основное отличие состоит в том, что своими действиями по отношению к третьим лицам в первом случае экспедитор создает права и обязанности для себя, а во втором случае — для клиента. Соответственно, если при выполнении договора возникают какие-нибудь спорные моменты (например, утрата груза), в первом случае экспедитор обязан возместить ущерб клиенту и имеет право взыскать убытки с непосредственного исполнителя, а во втором случае все спорные вопросы клиент будет решать с непосредственным исполнителем, а экспедитор может либо оказывать ему содействие либо выступать в качестве его представителя.

Помимо прочего, и тот и другой типы договоров могут быть срочными или длящимися (заключенными на определенный срок) и разовыми (на выполнение конкретного поручения).

Основное отличие состоит в том, что в длящемся договоре, как правило, устанавливаются только общие обязанности сторон, а условия выполнения конкретных поручений согласовываются дополнительно (выдача заявок, поручений и их акцепт, подписание дополнений и приложений к договору и т. п.), а в разовом договоре подробно указываются условия выполнения конкретного поручения (наименование

груза, пункты отправления и назначения, схема перевозки, перечень услуг, выполняемых экспедитором и т. п.)

Кроме этого, разовый договор может быть заключен путем выдачи экспедитором экспедиторского документа (коносамента на смешанную перевозку груза, расписки о приеме груза и т. д.)

Договоры, заключаемые с исполнителем услуги.

Основным видом договоров, заключаемых с исполнителями услуг, является договор перевозки. Обычно договор перевозки заключается по правилам, установленным транспортными конвенциями. Основным способом — выдача транспортных документов (накладных, коносаментов и т. д.). Однако, если между экспедитором и перевозчиком существуют длительные деловые отношения или экспедитором предъявляется к перевозке большое количество груза, которое должно перевозиться отдельными партиями в течение определенного срока, между экспедитором и перевозчиком может быть заключен договор на организацию перевозок.

Основным отличием данного договора от договора перевозки является то, что предметом договора перевозки является обязанность одной из сторон доставить груз из точки А в точку Б, а второй стороны — оплатить услуги, тогда как в соответствии с договором на организацию перевозки устанавливается обязанность одной стороны (перевозчика) в установленные сроки принимать, а другой стороны (грузовладельца) — предъявлять обусловленное количество груза к перевозке. А условия перевозки определяются накладными или коносаменами, выдаваемыми на конкретную партию груза. Причем, как правило, в договоре на организацию перевозок оговаривается, какой документ имеет преимущество (договор или транспортный документ) при осуществлении перевозки.

Структура транспортного договора может быть различной. При этом договор может содержать разные условия, однако некоторые статьи должны содержаться в договоре транспортной экспедиции обязательно.

Способы обеспечения исполнения обязательств

При заключении договоров, связанных с осуществлением транспортно-экспедиционной деятельности, могут использоваться все способы обеспечения исполнения обязательств, известные гражданскому законодательству (неустойка, залог, гарантия, поручительство и т. п.). Однако наиболее часто используемыми в транспортной деятельности способами являются неустойка и залог груза.

Необходимо отметить, что в большинстве стран право залога груза как при выполнении договора перевозки, так и при выполнении договора транспортной экспедиции предусмотрено законодательством и не требует дополнительного указания в договоре о возможности осуществления такого права перевозчиком или экспедитором.

При условии отсутствия нормативных актов, регулирующих данные вопросы, либо недостаточном их урегулировании наиболее приемлемым является способ, когда все вопросы, связанные с правом залога груза, оговариваются в договоре. Это может быть осуществлено двумя способами — детальным описанием данных вопросов в договоре или подчинение договора тому праву, где проблемы залога груза урегулированы наиболее полно.

Одним из эффективных способов регулирования транспортно-экспедиторской деятельности во многих странах является использование Общих условий (General condition) транспортной экспедиции.



1.3. ПРЕДЕЛЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В КОНВЕНЦИЯХ ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ ГРУЗОВ

И. Морская перевозка ***Брюссельская конвенция о коносаменте***

В отношении утраты или повреждения груза: В соответствии со статьей 4 (5) предел составляет 100 фунтов стерлингов за место или единицу отгрузки или эквивалент этой суммы в других валютах, если о характере и стоимости груза не было заявлено грузоотправителем до отгрузки и они не были указаны в коносаменте. Другой предел может устанавливаться по соглашению между перевозчиком, служащим или агентом перевозчика и грузоотправителем при том условии, что этот предел не меньше предела, который предусмотрен в Конвенции. В статье 9 предусматривается, что денежное исчисление в фунтах стерлингов производится по золотому содержанию.

Протокол, содержащий поправки к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (1968 год) ***("Висбийский протокол")***

В отношении утраты или повреждения груза: В статье 4 (5) предусматривается, что если о характере и стоимости груза не было заявлено грузоотправителем до отгрузки и они не были указаны в коносаменте, пределы составляют 10000 франков Пуанкаре за место или единицу отгрузки или 30 франков Пуанкаре за один килограмм веса брутто груза в зависимости от того, какая сума выше. Другие пределы могут устанавливаться по соглашению между перевозчиком, служащим или агентом перевозчика и грузоотправителем при условии, что эти пределы не меньше пределов, которые предусмотрены в Конвенции.

Гамбургские правила (еще не вступили в силу)

В отношении утраты или повреждения груза: В статье 6 (1) (а) устанавливаются пределы в размере 835 расчетных единиц за место или другую единицу отгрузки, либо 2,5 расчетные единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше.

В соответствии со статьей 26 расчетной единицей является СПЗ, как оно определено МВФ. Государства, которые не являются членами МВФ и законодательство которых не позволяет использовать СПЗ, могут применять вместо пределов, выраженных в СПЗ, пределы в следующих размерах: 12500 франков Пуанкаре за место или другую единицу отгрузки или 37,5 франка Пуанкаре за один килограмм веса брутто груза.

Для достижения единообразия в пересчете пределов в национальной валюте в статью 26 Конвенции включены следующие положения. Суммы, выраженные в СПЗ, должны перечисляться в соответствии со стоимостью данной валюты на дату судебного решения или дату, согласованную сторонами. Стоимость в единицах СПЗ национальной валюты какого-либо государства — члена МВФ исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемой МВФ на соответствующую дату. Для государств, не являющихся членами МВФ, законодательство которых не позволяет использовать СПЗ и для которых пределы ответственности устанавливаются только во франках Пуанкаре, пересчет этих пределов в национальной валюте должен осуществляться в соответствии с законодательством данного государства. Последующие исчисления и пересчеты государствами, не являющимися членами МВФ, должны осуществляться таким образом, чтобы в национальной валюте как можно точнее была выражена реальная стоимость пределов, выраженных в СПЗ.

В отношении задержки в доставке: В соответствии со статьей 6 (1) предел ответственности ограничивается суммой в 2,5 раза кратной фрахту, подлежащему уп-

лате за задержанный груз, но не превышающей размера фрахта, подлежащего уплате на основании договора морской перевозки. Совокупная ответственность перевозчика за утрату, повреждение и задержку не должна превышать ограничения за полную утрату груза, в отношении которого возникла такая ответственность.

Другие положения: По соглашению между перевозчиком и грузоотправителем могут быть установлены пределы ответственности, превышающие пределы, предусмотренные в Конвенции (статья 6 (4)).

***Протокол, содержащий поправки к Международной конвенции
об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов,
от 25 августа 1924 года, с поправками, внесенными
Протоколом 1968 года (1979 год)***

В отношении утраты или повреждения груза: В статье 4 (5) предусматривается, что если сведения о характере и стоимости груза не заявлены грузоотправителем до отгрузки и не включены в коносамент, то пределы составляют 666,67 расчетных единицы за место или единицу отгрузки, или две расчетные единицы за один килограмм веса брутто в зависимости от того, какая сумма выше. Другие пределы могут устанавливаться по соглашению между перевозчиком, служащим или агентом перевозчика и грузоотправителем при условии, что эти пределы не меньше тех, которые предусматриваются в конвенции.

Расчетной единицей является СПЗ. Государства, которые не являются членами МВФ и законодательство которых не позволяет использовать СПЗ, могут применять следующие пределы вместо пределов, выраженных в СПЗ: 10000 франков Пуанкаре за место или единицу отгрузки или 30 франков Пуанкаре за один килограмм веса брутто. Предусмотрены положения, аналогичные положениям Гамбургских правил, в целях достижения единообразия при пересчете пределов в национальные валюты.

II. Воздушная перевозка

***Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (1929 года)
("Варшавская конвенция")***

Как предусматривается в статье 22, предел ответственности составляет 250 франков Пуанкаре за один килограмм, если только грузоотправитель в момент передачи груза перевозчику не сделал специальное заявление о стоимости в момент поставки и не уплатил дополнительную сумму, если это необходимо. В этом случае пределом является эта заявленная сумма, если только перевозчик не докажет, что эта сумма выше фактической стоимости для грузоотправителя в момент отправки.

Предел ответственности за предметы, которые пассажир везет с собой, составляет 5000 франков Пуанкаре на одного пассажира.

***Протокол, содержащий поправки к Варшавской конвенции,
подписанный в Гааге 28 сентября 1955 года
("Гаагский протокол")***

В основном аналогичен Варшавской конвенции (выше) (статья 22).

***Протокол, содержащий поправки к Варшавской конвенции с поправками, внесенными
Гаагским протоколом, подписанный в Гватемале
("Гватемальский протокол")***

В основном аналогичен Варшавской конвенции за исключением того, что:

1. отменяется отдельный предел ответственности в отношении предметов, которые пассажир берет с собой;
2. четко указывается, что издержки в связи с иском, предъявленным заявителем, включая гонорар адвоката, не учитываются при применении этих пределов (статья 22 (3) (с)).

Дополнительные протоколы, подписанные в Монреале 25 сентября 1975 года

Протокол № 1, содержащий поправки к Варшавской конвенции.

Протокол № 2, содержащий поправки к Варшавской конвенции с поправками, внесенными Гаагским протоколом.

Протокол № 3, содержащий поправки к Варшавской конвенции с поправками, внесенными протоколами, подписанными в Гааге и Гватемале.

Протокол № 4, содержащий поправки к Варшавской конвенции с поправками, внесенными Протоколом, подписанным в Гааге (ни один из этих протоколов еще не вступил в силу).

Вместо предела ответственности в 250 франков Пуанкаре за один килограмм, установленного в Варшавской конвенции, и в протоколах, подписанных в Гааге и Гватемале, все четыре протокола, подписанные в Монреале, устанавливают предел в 17 СПЗ за один килограмм. Вместо предела 5000 франков Пуанкаре на одного пассажира в соответствии с Варшавской конвенцией и Протоколом, подписанным в Гааге, Протоколами 1 и 2, подписанными в Монреале, установлен предел в 332 СПЗ на одного пассажира.

Государства, которые не являются членами МВФ и законодательство которых не позволяет использовать СПЗ, могут применять вместо пределов ответственности, выраженных в СПЗ, следующие пределы: 250 франков Пуанкаре за один килограмм; для предметов, ответственность за которые несет сам пассажир, 5000 франков Пуанкаре на одного пассажира (предел на одного пассажира устанавливается только в Протоколах 1 и 2, подписанных в Монреале).

Предусмотрены положения, аналогичные положениям Гамбургских правил, для обеспечения единообразия в пересчете пределов ответственности в национальные валюты, за исключением того, что эти протоколы не содержат требования о том, что государства, которые не являются членами МВФ, пересчитывают пределы в свои национальные валюты таким образом, чтобы как можно точнее отразить такие же фактические стоимости, как и пределы, выраженные в СПЗ.

III. Дорожная перевозка

Конвенция о договоре международной дорожной перевозки

Грузов (КДПГ) (1957 год)

В отношении полной или частичной утраты груза: В соответствии со статьей 23 предел ответственности составляет 25 "первоначальных" франков за один килограмм веса брутто. Кроме того, подлежат возмещению расходы на перевозку, таможенные пошлины и другие расходы в связи с перевозкой грузов.

В отношении повреждения груза: В статье 25 (2) предусматривается, что в случае повреждения всех партий груза предел ответственности равен сумме, которая подлежит уплате в случае полной утраты. Если повреждена только часть партии, то предел составляет сумму, которая подлежит уплате в случае полной утраты. Если повреждена только часть партии, то предел составляет сумму, которая подлежит уплате в случае утраты этой части.

В отношении задержки: При полной или частичной утрате груза суммы, превышающие предел, установленный в данной Конвенции, могут быть истребованы, если отправитель включил в грузовую накладную заявление о стоимости груза при уплате какой-либо согласованной дополнительной суммы (статьи 23(6), 24). В случае утраты, повреждения или задержки суммы, превышающие пределы, установленные в этой Конвенции, могут быть истребованы, если отправитель при уплате какой-либо согласованной дополнительной суммы заявил об особой заинтересованности в доставке и включил ее стоимость в грузовую накладную (статьи 23(6), 26).

**Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной
перевозки грузов (КДПГ) (1978 год)**

В статье 23 предел ответственности в 25 "первоначальных" франков за один килограмм при полной или частичной утрате груза заменен 8,33 расчетных единиц за один килограмм. Расчетной единицей является СПЗ. Государства, которые не являются членами МВФ и законодательство которых не позволяет использовать СПЗ, могут применять предел в 25 "первоначальных" франков за один килограмм. Предусматриваются положения, аналогичные положениям Гамбургских правил, для обеспечения единообразия в переводе этих пределов в национальные валюты.

IV. Железнодорожная перевозка

**Соглашения, касающиеся международного грузового сообщения по железным дорогам
(СМГС) (1966 год)**

В отношении полной или частичной утраты груза: Предел ответственности, установленный в статье 24, является ценой груза или его объявленной стоимостью. В случае полной или частичной утраты бытовой мебели без объявленной стоимости предел составляет 2,70 рубля за один килограмм.

В отношении повреждения груза: При повреждении всей партии предел ответственности составляет сумму, которая подлежит уплате в случае полной утраты. При повреждении какой-либо части партии предел составляет сумму, которая подлежит уплате в случае утраты поврежденного груза (статья 25).

В отношении задержки: В статье 26 устанавливается сумма компенсации в соответствии со шкалой долей в процентах от стоимости транспортировки в размере от 6 процентов за задержку до 1/10 необходимого для доставки времени до 30 процентов за задержку, превышающую 4/10 необходимого для доставки времени. Полная компенсация за утрату, повреждение и задержку не должна превышать сумму, выплачиваемую в случае полной утраты груза.

**Добавление "В" к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КО-
ТИФ) от 9 мая 1980 года**

В отношении полной или частичной утраты груза: В соответствии со статьей 40 предел ответственности составляет 17 расчетных единиц за один килограмм массы брутто. Кроме того, подлежат возмещению расходы на перевозку, таможенные пошлины и другие суммы, выплаченные в связи с данной перевозкой.

В статье 7 предусматривается, что расчетной единицей является СПЗ. Для государств, которые не являются членами МВФ и законодательство которых не позволяет использовать СПЗ, расчетная единица равна 3 "первоначальным" франкам. Предусматриваются положения, аналогичные положениям Гамбургских правил, для обеспечения единообразия при переводе этих пределов ответственности в национальные валюты, за исключением положения, касающегося времени, которое такой перевод должен осуществляться.

В отношении повреждения груза: В соответствии со статьей 42, если вся партия имеет стоимость утраты, то компенсация не должна превышать сумму, которая подлежит уплате в случае полной утраты; если стоимость утраты имеет только часть данной партии, то компенсация не должна превышать сумму, которая подлежит уплате в случае утраты этой части. Кроме того, подлежат пропорциональному возмещению расходы по перевозке, таможенные пошлины и другие суммы, уплаченные в связи с данной перевозкой.

В отношении задержки: Предел ответственности, установленный в статье 43, в три раза превышает расходы на перевозку. В случае полной утраты груза, компенсация за задержку в дополнение к компенсации за полную утрату не выплачивается. В случае частичной утраты груза, компенсация ограничивается трехкратным размером по отношению к расходам на перевозку в отношении этой части утраченной партии. В случае повреждения груза, не связанного с задержкой, компенса-

ция за задержку подлежит уплате в дополнение к компенсации за ущерб. Полная компенсация за утрату, повреждение и задержку не должна превышать сумму, подлежащую уплате за полную утрату. В международных тарифах или в специальных соглашениях могут устанавливаться другие формы компенсации за задержку, если период транзита был установлен на основе транспортных планов.

Другие положения: В соответствии со статьей 45, если железная дорога соглашается с особыми условиями перевозки, предусматривающими сниженные расходы на перевозку, она может ограничить сумму компенсации за утрату, повреждение или задержку при том условии, что такой предел был указан в тарифе.

В соответствии со статьей 46 в случае заявления о заинтересованности в доставке может требоваться дополнительная компенсация, превышающая пределы, установленные в конвенции, до уровня заявленной суммы.

V. Смешанные перевозки **Конвенция о смешанных перевозках грузов**

В отношении утраты или повреждения груза: В соответствии со статьей 18 пределы составляют 920 расчетных единиц за место или другую единицу отгрузки и 2,75 расчетных единиц за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше. Однако, если в соответствии с договором международной смешанной перевозкой не предусматривается перевозка грузов морским или внутренним водными путями, то предел ответственности оператора смешанной перевозки ограничивается 8,33 расчетных единиц за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза.

В статье 31 предусматривается, что расчетной единицей является СПЗ. Государства, которые не являются членами МВФ и законодательство которых не позволяет использовать СПЗ, могут применять вместо пределов ответственности, выраженных в СПЗ, следующие пределы:

13750 франков Пуанкаре вместо 920 расчетных единиц;

41,25 франка Пуанкаре вместо 2,75 расчетных единиц;

124 франка Пуанкаре вместо 8,33 расчетных единиц.

В статье 31 содержатся положения, аналогичные положениям Гамбургских правил, для обеспечения единообразия в пересчете этих пределов ответственности в национальные валюты.

В отношении задержки доставки: В статье 18 предусматривается, что предел в 2,5 раза превышает фрахт, подлежащий уплате за задержанные грузы, но не свыше общего фрахта, подлежащего уплате в соответствии с договором смешанной перевозки. Совокупная ответственность оператора смешанной перевозки за утрату, повреждение и задержку не должна превышать предела за полную утрату груза.

Другие положения: По договоренности между оператором смешанной перевозки и грузоотправителем пределы ответственности за утрату, повреждение или задержку, превышающие пределы, установленные в конвенции, могут определяться в документе смешанной перевозки (статья 18(6)).

VI. Краткое сопоставление пределов ответственности за утрату или повреждение груза, выраженный в СПЗ

Конвенция или протокол отгрузки	За одно место или килограмм	За одну единицу
Морская перевозка: Гамбургские правила (1978 год)	825	2,5
Протокол, содержащий поправки к Гаагским правилам/Висбийскому протоколу (1979 год)	666,67	2,0

Конвенция или протокол отгрузки	За одно место или килограмм	За одну единицу
Воздушная перевозка: Монреальские протоколы (1975 год)	не применяется	17
Дорожная перевозка: Протокол, содержащий поправки к Конвенции КДПГ (1978 год)	не применяется	8,33
Железнодорожная перевозка: КОТИФ (1980 год)	не применяется	17
Смешанная перевозка: Конвенция о смешанных перевозках (1980 год):		
• если транспортировка включает перевозку морским или внутренними водными путями	920	2,75
• если транспортировка не включает перевозку морским или внутренними водными путями	не применяется	8,33



1.4. ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ (ДОПОГ)

(Многостороннее соглашение от 30.09.57.

Женева, 30 сентября 1957 года. Основные положения)

Договаривающиеся Стороны, стремясь увеличить безопасность международных дорожных перевозок, согласились о нижеследующем:

Используемые в настоящем Соглашении термины означают:

транспортные средства — автомобили, тягачи с полуприцепами, прицепы и полуприцепы, соответствующие определениям, приведенным в статье 4 Конвенции о дорожном движении от 19 сентября 1949 года, за исключением транспортных средств, принадлежащих Вооруженным Силам одной из Договаривающихся Сторон или находящихся в ведении этих Вооруженных Сил;

опасные грузы — вещества и предметы, которые не допускаются к международной дорожной перевозке согласно положениям приложений АиВ или допускаются к ней с соблюдением определенных условий;

международная перевозка — всякая перевозка, производимая через территорию по крайней мере двух Договаривающихся Сторон при помощи определенных выше в пункте "а" транспортных средств.

Статья 2. 1. При условии соблюдения положений пункта 3 статьи 4 опасные грузы, которые не допускаются к перевозке согласно приложению А, не должны быть предметом международной перевозки. 2. Международная перевозка прочих опасных грузов разрешается при условии соблюдения:

а) предусмотренных в приложении А требований, которым должны удовлетворять рассматриваемые грузы, в частности, что касается их упаковки и маркировки, и

б) предусмотренных в приложении В требований, в частности, что касается конструкции, оборудования и движения транспортного средства, перевозящего рас-

смаатриваемые грузы, при условии соблюдения предписаний, приведенных в пункте 2 статьи 4.

Статья 4. 1. Каждая Договаривающаяся сторона сохраняет за собой право регламентировать или воспрепятствовать по причинам, иным, чем безопасность в пути, ввоз на свою территорию опасных грузов. 2. Транспортные средства, находившиеся в эксплуатации на территории одной из Договаривающихся Сторон в момент вступления в силу настоящего Соглашения или которые были сданы в эксплуатацию в течение двух месяцев после этого вступления в силу, имеют право производить в течение трех лет, начиная с даты этого вступления в силу, международные перевозки опасных грузов, даже если их конструкция и оборудование не полностью удовлетворяют требованиям, предусмотренным в приложении В для данной перевозки. Однако этот срок может быть сокращен путем включения в приложение В особых положений...



1.5. МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ О СОГЛАСОВАНИИ УСЛОВИЙ ПРОВЕДЕНИЯ КОНТРОЛЯ ГРУЗОВ НА ГРАНИЦАХ (Конвенция от 21.10.82. Основные положения)

Договаривающиеся Стороны согласились о нижеследующем:

Статья 1. Определения

Под используемыми в настоящей Конвенции терминами подразумевается:

таможня — государственная служба, которая несет ответственность за обеспечение выполнения таможенного законодательства и сбор импортных и экспортных пошлин и налогов, а также за применение других законов и правил, касающихся, среди прочего, ввоза, транзита и вывоза грузов;

таможенный контроль — меры, применяемые в целях обеспечения выполнения законов и правил, за соблюдение которых несут ответственность таможни;

медико-санитарный контроль — контроль, осуществляемый в целях охраны жизни и здоровья людей, за исключением ветеринарного контроля;

ветеринарный контроль — санитарный контроль, осуществляемый в отношении животных и продуктов животного происхождения с целью защиты жизни и здоровья людей и животных, а также контроль предметов или грузов, которые могут являться переносчиками болезней животных;

фитосанитарный контроль — контроль, направленный на предупреждение распространения и перевозки через государственные границы вредителей растений и продуктов растительного происхождения;

контроль соответствия техническим стандартам — контроль, обеспечивающий соответствие грузов минимальным требованиям международным или национальным стандартам, определенным соответствующими законами и правилами;

контроль качества — всякий другой контроль, отличающийся от вышеперечисленных и осуществляемый с целью обеспечения соответствия грузов минимальным международным или национальным показателям качества, установленным соответствующими законами и правилами;

служба контроля — любая служба, на которую возложена обязанность осуществлять все или некоторые виды контроля, определенные выше, или любые другие виды контроля, которым регулярно подвергаются импортные, экспортные или транзитные грузы.

Статья 2. Цель Конвенции

Для облегчения международной перевозки грузов настоящая Конвенция имеет целью сокращение требований в отношении соблюдения формальностей, а также

видов и продолжительности контроля, в частности путем национальной и международной координации процедур контроля и методов их применения.

Статья 3. Сфера применения

Настоящая Конвенция применяется ко всем грузам, пересекающим при ввозе, вывозе или транзите одну или более морских, воздушных или сухопутных границ и ко всем службам контроля Договаривающихся Сторон.

Статья 5. Средства, предоставляемые в распоряжение служб

Для обеспечения надлежащего функционирования служб контроля Договаривающиеся Стороны должны обеспечивать, чтобы данные службы имели по мере возможности и в рамках национального законодательства в своем распоряжении:

а) квалифицированный персонал в достаточном количестве с учетом потребностей перевозок;

б) оборудование и устройства, необходимые для проведения проверки с учетом вида транспорта и грузов, подлежащих контролю, и потребностей перевозок;

с) официальные инструкции для должностных лиц, с тем чтобы они действовали в соответствии с международными договорами и соглашениями, а также в соответствии с действующими национальными предписаниями.

Статья 6. Международное сотрудничество

Договаривающиеся Стороны обязуются сотрудничать друг с другом и прибегать к необходимому сотрудничеству с компетентными международными органами для достижения целей настоящей Конвенции, а также стремиться к заключению в необходимых случаях новых многосторонних или двусторонних договоров или соглашений.

Статья 7. Сотрудничество между соседними странами

Во всех случаях пересечения общей сухопутной границы заинтересованные Договаривающиеся Стороны принимают, когда это возможно, соответствующие меры для облегчения провоза грузов, в частности:

а) они прилагают все усилия для организации совместного контроля грузов и документов путем установки совместно используемого оборудования;

б) они прилагают все усилия для обеспечения того, чтобы были аналогичными: часы работы пограничных постов, службы контроля, которые осуществляют свою деятельность на этих постах, категории грузов, средства транспорта и системы международного таможенного транзита, которые могут быть приняты или использоваться в этих странах.

Статья 9. Документы

1. Договаривающиеся Стороны будут стремиться широко использовать в отношениях друг с другом и с компетентными международными органами документы, составленные в соответствии с образцом-формуляром Организации Объединенных Наций.

2. Договаривающиеся Стороны принимают документы, изготовленные с использованием любого соответствующего технического процесса, при условии, что они отвечают официальным правилам в отношении их формы, аутентичности и заверения, а также при условии, что они легко читаемы и понятны.

3. Договаривающиеся стороны обеспечивают, чтобы необходимые документы подготавливались и заверялись в полном соответствии с соответствующим законодательством.

Статья 10. Транзитные грузы

1. Договаривающиеся Стороны соглашаются применять, по мере возможности, простой и ускоренный режим в отношении транзитных грузов, в особенности грузов, которые перевозятся в соответствии с системой международного таможенного транзита, предусматривая проведение их контроля только в тех случаях, когда это оправдано сложившимися обстоятельствами или рисками. Кроме того, они прини-

мают во внимание положение стран, не имеющих выхода к морю. Они прилагают все усилия для того, чтобы предусмотреть увеличение продолжительности времени, в течение которого может производиться выдача по уплате таможенной пошлины грузов, перевозимых в соответствии с какой-либо системой международного таможенного транзита, и расширение компетенции существующих таможен в этой области.

2. Они прилагают все усилия для максимального облегчения транзита грузов, перевозимых в контейнерах или других упаковочных средствах, обеспечивающих достаточную безопасность.

Статья 11. Общественный порядок

1. Ни одно положение настоящей Конвенции не препятствует введению запретов или ограничений в отношении импорта, экспорта или транзита по соображениям общественного порядка и, в частности, общественной безопасности, морали и здравоохранения или в целях охраны окружающей среды, культурного наследия или промышленной, коммерческой и интеллектуальной собственности.

2. Тем не менее Договаривающиеся Стороны стремятся применять к видам контроля, связанным с использованием мер, упомянутых в пункте 1 выше, когда это возможно без ущерба для эффективности таких видов контроля, положения настоящей Конвенции, в частности положения статей 6 - 9.

Статья 12. Чрезвычайные меры

1. Чрезвычайные меры, которые Договаривающиеся стороны могут быть вынуждены ввести ввиду особых обстоятельств, должны соответствовать причинам, вызвавшим их введение, и их осуществление должно быть приостановлено или отменено при устранении этих причин.

2. Во всех случаях, когда это не наносит ущерба эффективности этих мер, Договаривающиеся Стороны публикуют соответствующие положения в отношении таких мер.

Статья 14. Отношение к другим договорам

Без ущерба для положений статьи 6 настоящей Конвенции не влияет на права и обязательства, вытекающие из договоров, которые Договаривающиеся Стороны настоящей Конвенции заключили, прежде чем стать Договаривающимися Сторонами данной Конвенции.

Статья 20. Разрешение споров

1. Любой спор между двумя или более Договаривающимися Сторонами в отношении толкования или применения настоящей Конвенции по возможности разрешается путем переговоров между ними или другими средствами урегулирования.

2. Любой спор между двумя или более Договаривающимися Сторонами в отношении толкования или применения настоящей Конвенции, который не может быть разрешен способами, предусмотренными в пункте 1 настоящей статьи, передается по просьбе одной из их арбитражному суду, составленному следующим образом: каждая Сторона в споре назначает арбитра, и эти арбитры назначают другого арбитра, который становится председателем. Если по истечении трех месяцев со дня получения просьбы одна из Сторон не назначила арбитра или арбитры не смогли избрать председателя, любая из Сторон может обратиться к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой назначить арбитра или председателя арбитражного суда.

3. Решение арбитражного суда, назначенного в соответствии с положениями пункта 2, является окончательным и имеет обязательную силу для Сторон в споре.

4. Арбитражный суд устанавливает свои правила процедуры.

5. Арбитражный суд принимает свои решения большинством голосов на основе договоров, существующих между сторонами в споре, и общего международного права.

6. Любые разногласия, которые могут возникнуть между Сторонами в споре в отношении толкования и выполнения арбитражного решения, могут быть переданы любой из Сторон на рассмотрение арбитражного суда, который вынес это решение.

7. Каждая Сторона в споре несет расходы, связанные с использованием услуг назначенного ею арбитра и своих представителей при арбитражном разбирательстве; расходы, связанные с использованием услуг председателя, и другие расходы Стороны в споре несут в равных частях.

Согласование таможенного контроля и других видов контроля

Статья 1. Принципы

1. Учитывая наличие таможен на всех границах и общий характер их работы, организация других видов контроля, по мере возможности, координируется с таможенным контролем.

2. Во исполнение этого принципа в случае необходимости допускается проведение всех или отдельных видов контроля не на границе, при условии, что используемые процедуры содействуют облегчению международных перевозок грузов.

Статья 3. Организация контроля

1. В случае необходимости проведения нескольких видов контроля в одном месте компетентные службы принимают все надлежащие меры для того, чтобы проводить их по возможности одновременно или в возможно короткое время. Они прилагают все усилия для того, чтобы скоординировать свои потребности в документах и информации.

2. В частности, компетентные службы принимают все необходимые меры для того, чтобы в том месте, где проводится контроль, имелся необходимый персонал и оборудование.

3. Таможни могут при предоставлении им компетентными службами в прямой форме полномочий проводить от их имени все или некоторые виды контроля, ответственность за проведение которых несут эти службы. В таком случае эти службы обеспечивают, чтобы таможням были переданы все необходимые средства.

Статья 4. Результаты контроля

1. По всем вопросам, охватываемым настоящей Конвенцией, контрольные службы и таможни незамедлительно обмениваются всей соответствующей информацией с целью обеспечения эффективности соответствующих видов контроля.

2. На основании результатов проведенного контроля компетентная служба принимает решение о том, как в дальнейшем поступить с данным грузом, и, в случае необходимости, информирует об этом компетентные службы, проводящие другие виды контроля. На основании этого решения таможня определяет для такого груза соответствующий таможенный режим.

Приложение 2

Медико-санитарный контроль

Статья 1. Принципы

Медико-санитарный контроль, в каком бы месте он не осуществлялся, производится в соответствии с принципами, определенными в настоящей Конвенции, и в частности в приложении 1 к ней.

Статья 2. Информация

Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает, чтобы любому заинтересованному лицу незамедлительно предоставлялась следующая информация:

- грузах, подлежащих медико-санитарному контролю;
- местах, в которых данные грузы могут быть представлены для контроля;
- предусмотренных законодательными актами и правилами требованиях в отношении медико-санитарного контроля, а также об обычно применяемых процедурах.

Статья 3. Организация контроля

1. Контрольные службы следят за тем, чтобы пограничные пункты, на которых может проводиться медико-санитарный контроль, оснащались необходимым оборудованием.

2. Медико-санитарный контроль может также осуществляться в пунктах, расположенных внутри страны, если представленные свидетельства и способ перевозки ясно свидетельствуют о том, что грузы не могут испортиться или стать источником заражения во время перевозки.

3. В рамках действующих конвенций Договаривающиеся Стороны стремятся по возможности сократить физический контроль перевозимых скоропортящихся грузов.

4. В случаях, когда грузы необходимо задержать до получения результатов медико-санитарного контроля, компетентные контрольные службы Договаривающихся Сторон принимают меры к тому, чтобы грузы хранились в условиях, обеспечивающих их сохранность, при минимуме таможенных формальностей.

Статья 4. Транзитные грузы

В рамках действующих конвенций Договаривающиеся Стороны в тех случаях, когда не существует опасности заражения, по возможности освобождают транзитные грузы от медико-санитарного контроля.

Статья 5. Сотрудничество

1. Медико-санитарные службы осуществляют сотрудничество с соответствующими службами других Договаривающихся Сторон в целях ускорения прохождения скоропортящихся грузов, подлежащих медико-санитарному контролю, в частности путем обмена полезной информацией.

2. В случаях, когда партия скоропортящихся грузов задерживается при медико-санитарном контроле, компетентная служба принимает меры к тому, чтобы в кратчайший срок уведомить соответствующую службу страны-экспортера, указывая причины этого задержания и меры, принятые в отношении грузов.

Приложение 3

Ветеринарный контроль

Статья 1. Принципы

Ветеринарный контроль, в каком бы месте он ни осуществлялся, производится в соответствии с принципами, определенными в настоящей Конвенции и, в частности, в приложении 1 к ней.

Статья 2. Определения

Ветеринарный контроль, определенный в статье 1(d) настоящей Конвенции, охватывает также контроль средств и условий перевозки животных и продуктов животного происхождения. Он может также включать в себя контроль качества, стандартов и различных правил, например, контроль с целью сохранения находящихся под угрозой видов, который, по соображениям эффективности, часто связан с ветеринарным контролем.

Статья 3. Информация

Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает, чтобы любому заинтересованному лицу незамедлительно предоставлялась следующая информация:

- ◆ о грузах, подлежащих ветеринарному контролю;
- ◆ местах, в которых грузы могут быть представлены для контроля;
- ◆ болезнях, уведомление о которых является обязательным;
- ◆ предусмотренных законодательными актами и правилами требованиях в отношении ветеринарного контроля, а также об обычно применяемых процедурах.

Статья 4. Организация контроля

1. Договаривающиеся Стороны стремятся:

создавать там, где это необходимо и возможно, соответствующие устройства для ветеринарного контроля в соответствии с потребностями перевозок; содействовать продвижению грузов, в частности путем координации часов работы ветеринарных и таможенных служб и обеспечения возможности производить таможенную очистку грузов в часы, не предусмотренные обычным графиком работы, если извещение об их прибытии поступило заблаговременно.

2. Ветеринарный контроль продуктов животного происхождения может производиться в пунктах, расположенных внутри страны, если может быть доказано и если используемые транспортные средства таковы, что эти продукты не могут испортиться или стать источником заражения во время их перевозки.

3. В рамках действующих конвенций Договаривающиеся Стороны стремятся по возможности сократить физический контроль перевозимых скоропортящихся грузов.

4. В случаях, когда грузы необходимо задержать до получения результатов ветеринарного контроля, компетентные контрольные службы Договаривающихся Сторон принимают меры к тому, чтобы хранение грузов осуществлялось при минимуме таможенных формальностей и в условиях, обеспечивающих их надежный карантин и сохранность.

Статья 5. Транзитные грузы

В рамках действующих конвенций Договаривающиеся Стороны в тех случаях, когда не существует опасности заражения, по мере возможности освобождают от ветеринарного контроля продукты животного происхождения, перевозимые транзитом.

Статья 6. Сотрудничество

1. Службы ветеринарного контроля осуществляют сотрудничество с соответствующими службами других Договаривающихся Сторон в целях ускорения прохождения грузов, подлежащих ветеринарному контролю, в частности путем обмена полезной информацией.

2. В случаях, когда партия скоропортящихся грузов или живых животных задерживается при ветеринарном контроле, компетентная служба принимает меры к тому, чтобы в кратчайший срок уведомить соответствующую службу страны-экспортера, указывая причины этого задержания и меры, принятые в отношении грузов.

Фитосанитарный контроль

Статья 1. Принципы

Фитосанитарный контроль, в каком бы месте он не осуществлялся, производится в соответствии с принципами, определенными в настоящей Конвенции и, в частности, в приложении 1 к ней.

Статья 2. Определения

Фитосанитарный контроль, определенный в статье 1(е) настоящей Конвенции, охватывает также контроль средств и условий перевозки растений и продуктов растительного происхождения. Он может также включать в себя меры, направленные на сохранение видов растений, которым грозит исчезновение.

Статья 3. Информация

Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает, чтобы любому заинтересованному лицу незамедлительно предоставлялась следующая информация: о грузах, на которые распространяются специальные фитосанитарные условия; о местах, в которых отдельные растения и продукты растительного происхождения могут быть представлены для контроля; перечень вредителей растений и продуктов растительного происхождения, в отношении которых действуют запрещения или ограничения; перечень предусмотренных законодательными актами и правилами требований в отношении фитосанитарного контроля, а также информация об обычно применяемых процедурах.

Статья 4. Организация контроля

1. Договаривающиеся Стороны стремятся:

создавать там, где это необходимо и возможно, соответствующие устройства для фитосанитарного контроля, хранения, дезинсекции и дезинфекции в соответствии с потребностями перевозок;

содействовать продвижению грузов, в частности путем координации часов работы фитосанитарных и таможенных служб и обеспечения возможности производить таможенную очистку скоропортящихся грузов в часы, не предусмотренные обычным графиком работы, если извещение об их прибытии поступило заблаговременно.

2. Фитосанитарный контроль растений и продуктов растительного происхождения может производиться в пунктах, расположенных внутри страны, если может быть доказано и если используемые транспортные средства таковы, что эти продукты не могут стать источником заражения во время их перевозки.

3. В рамках действующих конвенций Договаривающиеся Стороны стремятся по возможности сократить физический контроль перевозимых скоропортящихся растений и скоропортящихся продуктов растительного происхождения.

4. В случаях, когда грузы необходимо задержать до получения результатов фитосанитарного контроля, компетентные контрольные службы Договаривающихся Сторон принимают меры к тому, чтобы хранение грузов осуществлялось при минимуме таможенных формальностей и в условиях, обеспечивающих их надежный карантин и сохранность.

Статья 5. Транзитные грузы

В рамках действующих конвенций, за исключением случаев, когда такие меры необходимы для защиты растений в их странах, Договаривающиеся Стороны по мере возможности освобождают транзитные грузы от фитосанитарного контроля.

Статья 6. Сотрудничество

1. Фитосанитарные службы осуществляют сотрудничество с соответствующими службами других Договаривающихся Сторон в целях ускорения прохождения растений и растительных продуктов, подлежащих фитосанитарному контролю, в частности путем обмена полезной информацией.

2. В случаях, когда партия растений или продуктов растительного происхождения задерживается при фитосанитарном контроле, компетентная служба принимает меры к тому, чтобы в кратчайший срок уведомить соответствующую службу страны-экспортера, указывая причины этого задержания и меры, принятые в отношении грузов.

Контроль соответствия техническим стандартам

Статья 1. Принципы

Контроль соответствия техническим стандартам в отношении грузов, предусмотренных в настоящей Конвенции, в каком бы месте он ни осуществлялся, производится в соответствии с принципами определенными в настоящей Конвенции и, в частности, в приложении 1 к ней.

Статья 2. Информация

Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает, чтобы любому заинтересованному лицу незамедлительно предоставлялась следующая информация:

- стандартах, применяемых ею;
- местах, в которых грузы могут быть представлены для контроля;
- предусмотренных законодательными актами и правилами требованиями в отношении контроля соответствия техническим стандартам, а также об обычно применяемых процедурах.

Статья 3. Согласование стандартов

В случае отсутствия международных стандартов Договаривающиеся Стороны, применяющие национальные стандарты, прилагают усилия по их согласованию путем заключения международных соглашений.

Статья 4. Организация контроля

1. Договаривающиеся Стороны стремятся:

организовывать там, где это необходимо и возможно, пункты контроля соответствия техническим стандартам в соответствии с потребностями перевозок; содействовать продвижению грузов, в частности путем координации часов работы служб, ответственных за контроль соответствия техническим стандартам, и таможенных служб и обеспечения возможности производить таможенную очистку скоропортящихся грузов в часы, не предусмотренные обычным графиком работы, если извещение об их прибытии поступило заблаговременно.

2. Контроль соответствия техническим стандартам может также производиться в пунктах, расположенных внутри страны, если может быть доказано и если используемые транспортные средства таковы, что эти грузы, и особенно скоропортящиеся грузы, не могут испортиться во время их перевозки.

3. В рамках действующих конвенций Договаривающиеся Стороны стремятся по возможности сократить физический контроль перевозимых скоропортящихся грузов, подлежащих контролю соответствия техническим стандартам.

4. Договаривающиеся Стороны организуют контроль соответствия техническим стандартам, согласовывая всегда, когда это возможно, процедуры, применяемые службами, ответственными за эти виды контроля, и процедуры, применяемые службами, ответственными за проведение других видов контроля и осмотра.

5. В случае, когда скоропортящиеся грузы задерживаются до получения результатов контроля соответствия техническим стандартам, компетентные контрольные службы Договаривающихся Сторон принимают меры к тому, чтобы хранение грузов или стоянка транспортных средств осуществлялись при минимуме таможенных формальностей и в условиях, обеспечивающих сохранность грузов.

Статья 5. Транзитные грузы

Контроль соответствия техническим стандартам обычно не проводится в отношении грузов, перевозимых в режиме сквозного транзита.

Статья 6. Сотрудничество

1. Службы, ответственные за проведение контроля соответствия техническим стандартам, осуществляют сотрудничество с соответствующими службами других Договаривающихся Сторон в целях ускорения прохождения скоропортящихся грузов, подлежащих контролю соответствия техническим стандартам, в частности путем обмена полезной информацией.

2. В случаях, когда партия скоропортящихся грузов задерживается при контроле соответствия техническим стандартам, компетентная служба принимает меры к тому, чтобы в кратчайший срок уведомить соответствующую службу страны-экспортера, указывая причины этого задержания и меры, принятые в отношении грузов.

Контроль качества

Статья 1. Принципы

Контроль качества грузов, предусмотренных в настоящей Конвенции, в каком бы месте он ни осуществлялся, производится в соответствии с принципами, определенными в настоящей Конвенции, и в частности в приложении 1 к ней.

Статья 2. Информация

Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает, чтобы любому заинтересованному лицу незамедлительно предоставлялась следующая информация:

- местах, где грузы могут быть представлены для контроля;

- предусмотренных законодательными актами и правилами требованиями в отношении контроля качества, а также об обычно применяемых процедурах.

Статья 3. Организация контроля

1. Договаривающиеся Стороны стремятся:

- ♦ организовывать там, где это необходимо и возможно, пункты контроля качества в соответствии с потребностями перевозок;

- ♦ содействовать продвижению грузов, в частности путем координации часов работы служб контроля качества и таможенных служб и обеспечения возможностей производить таможенную очистку скоропортящихся грузов в часы, не предусмотренные обычным графиком работы, если извещение об их прибытии поступило заблаговременно.

2. Контроль качества может производиться в пунктах, расположенных внутри страны, при условии, что применяемые процедуры содействуют международным перевозкам грузов.

3. В рамках действующих конвенций Договаривающиеся Стороны стремятся по возможности сократить физический контроль перевозимых скоропортящихся грузов, подлежащих контролю качества.

4. Договаривающиеся Стороны организуют контроль качества, согласовывая всегда, когда это возможно, процедуры, применяемые службой, ответственной за этот контроль, и процедуры, применяемые службами, ответственными за проведение других видов контроля и осмотра.

Статья 4. Транзитные грузы

Контроль качества обычно не осуществляется в отношении грузов, перевозимых в режиме сквозного транзита.

Статья 5. Сотрудничество

1. Службы контроля качества осуществляют сотрудничество с соответствующими службами других Договаривающихся Сторон в целях ускорения прохождения скоропортящихся грузов, подлежащих контролю качества, в частности путем обмена полезной информацией.

2. В случаях, когда партия скоропортящихся грузов задерживается при контроле качества, компетентная служба принимает меры к тому, чтобы в кратчайший срок уведомить соответствующую службу страны-экспортера, указывая причины этого задержания и меры, принятые в отношении грузов.



1.6. КОНВЕНЦИЯ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ

(Конвенция от 08.11.68.)

Договаривающиеся стороны, желая облегчить международное дорожное движение и повысить безопасность на дорогах путем принятия единообразных правил движения, согласились о нижеследующем:

Глава I. Общие положения

Статья 1. Определения

При применении положений настоящей Конвенции нижеследующие термины имеют то значение, которое придается им в настоящей статье:

национальное законодательство — совокупность национальных или местных законов и правил, действующих на территории этой Договаривающейся стороны;

транспортное средство считается находящимся в "**международном движении**" по территории какого-либо государства, если оно:

- принадлежит физическому или юридическому лицу, имеющему обычное местожительство вне этого государства;

- не зарегистрировано в этом государстве;
- временно ввезено в него;

однако каждая Договаривающаяся сторона вправе не считать находящимся в "международном движении" любое транспортное средство, которое оставалось на ее территории более одного года без значительного перерыва, продолжительность которого может устанавливаться этой Договаривающейся стороной.

Состав транспортных средств считается находящимся в "международном движении", если по крайней мере одно из транспортных средств состава отвечает этому определению;

населенный пункт — застроенная территория, въезды на которую и выезды с которой специально обозначены соответствующими знаками или которая каким-либо иным образом определена в национальном законодательстве;

дорога — вся полоса отвода любой дороги или улицы, открытой для движения;

проезжая часть дороги — часть дороги, обычно используемую для движения транспортных средств; дорога может иметь несколько проезжих частей, четко разграниченных, в частности разделительной полосой, или находящихся на различных уровнях; на проезжей части, где крайняя полоса или крайние полосы движения или велодорожки предназначены для движения определенных транспортных средств, термин "край проезжей части" означает для других пользователей дороги край остальной части дороги;

полоса движения — любая из продольных полос, на которые может быть разделена проезжая часть дороги, обозначенных или не обозначенных посредством продольной разметки, но имеющих ширину, достаточную для движения в один ряд автомобилей, иных, чем мотоциклы;

перекресток — означает любое пересечение на одном уровне, соединение или разветвление дорог, включая территорию, образуемую такими пересечениями, соединениями или разветвлениями;

железнодорожный переезд — любое пересечение на одном уровне дороги с железнодорожными или трамвайными путями, имеющими независимое полотно;

автомагистраль — дорога, специально построенная и предназначенная для движения автотранспортных средств, которая не обслуживает придорожных владений и которая:

- за исключением отдельных мест или во временном порядке имеет для обоих направлений движения отдельные проезжие части, отделенные друг от друга разделительной полосой, не предназначенной для движения, или, в исключительных случаях, другими средствами;
- не имеет пересечений на одном уровне ни с дорогами, ни с железнодорожными или трамвайными путями, ни с пешеходными дорожками;
- специально обозначена в качестве автомагистрали;

транспортное средство считается: **"остановленным"**, если оно приведено в неподвижное состояние на период времени, необходимый либо для посадки или высадки людей, либо для погрузки или выгрузки грузов; **"находящимся на стоянке"**, если оно приведено в неподвижное состояние по причине иной, чем необходимость избежать столкновения с другим пользователем дороги или с каким-либо препятствием или выполнить предписания правил движения, и если его остановка не ограничивается временем, необходимым либо для посадки или высадки людей, либо для погрузки или выгрузки грузов;

однако Договаривающиеся стороны могут считать *"остановленными"* транспортные средства, приведенные в неподвижное состояние в условиях, определенных выше, если длительность этого состояния не превышает предела времени, установленного национальным законодательством, и могут считать *"находящимися на сто-*

янке" транспортные средства, приведенные в неподвижное состояние в условиях, если длительность этого состояния превышает предел времени, установленный национальным законодательством;

велосипед — любое транспортное средство, которое имеет по крайней мере два колеса и приводится в движение исключительно мускульной энергией лиц, находящихся на этом транспортном средстве, в частности с помощью педалей или рукояток;

велосипед с подвесным двигателем — означает любое из двух- или трехколесное транспортное средство, снабженное двигателем внутреннего сгорания с объемом цилиндра, не превышающим 50 куб.см (3.05 куб. дюйма), и максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/час (30 миль/час); однако Договаривающиеся стороны могут не считать велосипедами с подвесным двигателем в соответствии со своим национальным законодательством те транспортные средства, которые не имеют характеристик велосипедов в отношении возможностей их использования, в частности возможности приведения их в движение при помощи педалей, или которые по своей максимальной конструктивной скорости, весу или некоторым характеристикам двигателя превышают установленные пределы. Ни одно положение настоящего определения не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам полностью приравнивать велосипеды с подвесным двигателем к велосипедам при применении предписаний своих национальных законодательств, касающихся дорожного движения;

мотоцикл — любое двухколесное транспортное средство с коляской или без нее, имеющее двигатель. Договаривающиеся стороны могут в своем национальном законодательстве приравнивать к мотоциклам трехколесные транспортные средства, вес которых без нагрузки не превышает 400 кг (900 фунтов). Термин "мотоцикл" не включает велосипеды с подвесным двигателем, однако Договаривающиеся стороны могут при условии, что они сделают соответствующее заявление согласно пункту 2 статьи 54 настоящей Конвенции, приравнивать велосипеды с подвесным двигателем к мотоциклам при применении настоящей Конвенции;

механическое транспортное средство — означает любое самоходное дорожное транспортное средство, за исключением велосипедов с подвесным двигателем, на территории Договаривающихся сторон, которые не приравнивают их к мотоциклам, и за исключением рельсовых транспортных средств;

автомобиль — означает механическое транспортное средство, используемое обычно для перевозки по дорогам людей или грузов или для буксировки по дорогам транспортных средств, используемых для перевозки людей или грузов. Этот термин охватывает троллейбусы, то есть нерельсовые транспортные средства, соединенные с электрическим приводом; он не охватывает такие транспортные средства, как сельскохозяйственные тракторы, использование которых для перевозки людей или грузов по дорогам или для буксировки по дорогам транспортных средств, используемых для перевозки людей или грузов, является лишь вспомогательной функцией;

прицеп — любое транспортное средство, предназначенное для его буксировки механическим транспортным средством; этот термин охватывает также полуприцепы;

полуприцеп — любой прицеп, предназначенный для сцепления с автомобилем таким образом, что часть его опирается на автомобиль, и последний несет на себе значительную часть веса полуприцепа и его груза;

легкий прицеп — означает всякий прицеп, разрешенный максимальный вес которого не превышает 750 кг (1650 фунтов);

состав транспортных средств — сцепленные транспортные средства, которые участвуют в дорожном движении как одно целое;

транспортное средство с полуприцепом — состав из автомобиля и сцепленного с ним полуприцепа;

водитель (погонщик) — всякое лицо, управляющее транспортным средством, автомобилем и т.д. (включая велосипеды) или ведущее по дорогам скот, стада, упряжных, вьючных или верховых животных;

разрешенный максимальный вес — максимальный вес груженого транспортного средства, объявленный допустимым компетентным органом государства, в котором зарегистрировано транспортное средство;

вес без нагрузки — вес транспортного средства без экипажа, пассажиров и груза, но с полным запасом топлива и необходимым комплектом инструментов;

вес с нагрузкой — фактический вес груженого транспортного средства, экипажа и пассажиров;

направление движений и соответствующий направлению движения — правая сторона, если в соответствии с национальным законодательством водитель транспортного средства должен при встрече с другим транспортным средством пропустить его слева; в противном случае эти термины означают левую сторону;

уступить дорогу — предписание для водителя означающее, что водитель не должен продолжать или возобновлять движение или осуществлять маневр, если это может вынудить водителей других транспортных средств внезапно изменить направление движения или скорость.

Статья 3. Обязательства Договаривающихся сторон

1. а) Договаривающиеся стороны принимают соответствующие меры к тому, чтобы действующие на их территории правила дорожного движения по своему существу соответствовали положениям главы II настоящей Конвенции. При условии, что эти правила ни в каком отношении не противоречат упомянутым положениям:

i) эти правила могут не включать те положения, которые относятся к случаям, не имеющим места на территории данной Договаривающейся стороны;

ii) эти правила могут содержать положения, не предусмотренные в главе II.

б) положения настоящего пункта не обязывают Договаривающиеся стороны предусматривать санкции за любое нарушение положений главы II, которые они включили в свои правила дорожного движения.

2. а) Договаривающиеся стороны принимают также надлежащие меры к тому, чтобы действующие на их территории правила, касающиеся технических условий, которым должны отвечать автомобили и прицепы, соответствовали положениям приложения 5 к настоящей Конвенции; эти правила могут содержать положения, не предусмотренные в приложении 5, при условии, что эти положения не будут ни в каком отношении противоречить принципам безопасности, определяющим положения приложения 5. Они также принимают надлежащие меры к тому, чтобы находящиеся в международном движении автомобили и прицепы, зарегистрированные на их территории, соответствовали положениям приложения 5 настоящей Конвенции.

б) Что касается действующих на территории Договаривающихся сторон правил, то положения настоящего пункта не предписывают этим сторонам каких-либо обязательств в отношении технических условий, которым должны отвечать механические транспортные средства, не являющиеся автомобилями применительно к настоящей Конвенции.

3. С учетом отступлений, предусмотренных в приложении 1 к настоящей Конвенции, Договаривающиеся стороны обязуются допускать к международному движению по своей территории автомобили и прицепы, которые отвечают требовани-

ям, предусмотренным в главе III настоящей Конвенции, и водители которых отвечают требованиям главы IV; Договаривающиеся стороны обязуются также признавать свидетельства о регистрации, выдаваемые в соответствии с положениями главы III, как удостоверяющие, если не будет доказано обратное, что транспортные средства, на которые они выданы, отвечают условиям, предусмотренным в главе III.

4. Меры, которые Договаривающиеся стороны приняли или примут либо в одностороннем порядке, либо путем подписания двусторонних или многосторонних соглашений с целью допущения на их территории к международному движению автомобилей и прицепов, не удовлетворяющих всем условиям, указанным в главе III настоящей Конвенции, и признания, помимо случаев, предусмотренных в главе IV, действительности на их территории водительских удостоверений, выданных какой-либо другой Договаривающейся стороной, считаются соответствующими целям настоящей Конвенции.

5. Договаривающиеся стороны обязуются допускать к международному движению по своей территории велосипеды и велосипеды с подвесным двигателем, которые отвечают техническим условиям, предусмотренным в главе I настоящей Конвенции, и водители которых имеют обычное местожительство на территории другой Договаривающейся стороны. Ни одна Договаривающаяся сторона не может требовать наличия водительского удостоверения у водителей велосипедов или велосипедов с подвесным двигателем, находящихся в международном движении; однако те Договаривающиеся стороны, которые в соответствии с положениями пункта 2 статьи 54 настоящей Конвенции сделают заявление относительно приравнивания к мотоциклам велосипедов с подвесным двигателем, могут требовать наличия водительского удостоверения у водителей велосипедов с подвесным двигателем, находящихся в международном движении.

6. Каждая Договаривающаяся сторона обязуется сообщать любой Договаривающейся стороне по ее просьбе информацию, позволяющую установить лицо, на имя которого автомобиль или сцепленный с автомобилем прицеп зарегистрирован на ее территории, если в представленной просьбе указано, что это транспортное средство причастно к дорожно-транспортному происшествию, имевшему место на территории Договаривающейся стороны, которая обратилась с такой просьбой.

7. Считаются соответствующими целям настоящей Конвенции меры, которые приняли или примут Договаривающиеся стороны либо в одностороннем порядке, либо путем заключения двусторонних или многосторонних соглашений в целях облегчения международного движения путем упрощения таможенных, полицейских, санитарных или иных подобного рода формальностей, а также меры, направленные на то, чтобы привести в соответствие компетенцию и часы работы таможенных отделений и постов на одном и том же пограничном пункте.

8. Положения пунктов 3, 5 и 7 настоящей статьи не препятствуют использованию каждой Договаривающейся стороной своего права подчинять допущение к международному движению по ее территории автомобилей, прицепов, велосипедов с подвесным двигателем и велосипедов, а также их водителей и пассажиров своим правилам коммерческих перевозок пассажиров и грузов, своим правилам в области страхования от гражданской ответственности водителей и своим таможенным правилам, а также вообще своим предписаниям в областях, не относящихся к дорожному движению.

Статья 4. Дорожные знаки и сигналы

Договаривающиеся стороны настоящей Конвенции, не являющиеся Договаривающимися сторонами Конвенции о дорожных знаках и сигналах, открытой для подписания в Вене одновременно с настоящей Конвенцией, обязуются принять меры к тому, чтобы:

а) все установленные на их территории дорожные знаки и сигналы, световые дорожные сигналы и разметка дорог составляли единую систему;

б) число типов сигналов было ограничено, и сигналы устанавливались лишь в тех местах, где их наличие считается полезным;

с) предупреждающие сигнальные знаки устанавливались на достаточном расстоянии от препятствий для своевременного предупреждения о них водителей;

д) было запрещено:

i) помещать на сигнальном знаке, на его опоре или любом другом приспособлении, предназначенном для регулирования движения, что-либо, что не имеет отношения к назначению этого сигнального знака или приспособления; однако, если Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения разрешают какой-либо ассоциации, не имеющей целью получение материальной выгоды, устанавливать указательные знаки, они могут разрешать, чтобы эмблема этой ассоциации обозначалась на знаке или на его опоре при условии, что это не затруднит его понимания;

ii) помещать плакаты, афиши, производить разметку и устанавливать приспособления, которые либо могут быть приняты за сигнальные знаки или другие приспособления для регулирования движения, либо могут снизить их видимость или эффективность, либо ослеплять пользователей дороги или отвлекать их внимание и тем самым ставить под угрозу безопасность дорожного движения.

Глава II. Правила дорожного движения

Статья 5. Значение дорожных знаков и сигналов

1. Пользователи дороги должны выполнять предписания дорожных знаков и сигналов, световых дорожных сигналов или разметки дорог, даже если упомянутые предписания кажутся противоречащими другим правилам движения.

2. Предписания световых дорожных сигналов превалируют над предписаниями дорожных знаков, определяющих преимущественное право проезда.

Статья 6. Сигналы лиц, уполномоченных регулировать дорожное движение

1. Лица, уполномоченные регулировать дорожное движение, должны быть хорошо распознаваемыми и видимыми на расстоянии как днем, так и ночью.

2. Пользователи дороги должны немедленно выполнять любое указание лиц, уполномоченных регулировать дорожное движение.

3. Рекомендуются предусмотреть в национальном законодательстве, чтобы в качестве указаний лиц, уполномоченных регулировать дорожное движение, считались, в частности, перечисленные ниже сигналы:

а) поднятая вертикально рука; этот жест означает "внимание, стоп" для всех пользователей дороги, кроме тех водителей, которые не могли бы уже остановиться в условиях достаточной безопасности; кроме того, если этот сигнал подается на перекрестке, водитель, уже выехавший на перекресток, может продолжать движение;

б) рука или руки, вытянутые горизонтально; этот жест означает сигнал "стоп" для всех пользователей дороги, которые независимо от направления их движения движутся с направлений, пересекающих направление, обозначенное вытянутой рукой или руками лица, уполномоченного регулировать дорожное движение; подав этот сигнал, регулировщик может опустить руку или руки; для водителей, к которым он обращен грудью или спиной, этот жест также означает сигнал "стоп";

с) покачивание красным огнем; этот жест означает сигнал "стоп" для пользователей дороги, в сторону которых направлен этот огонь.

4. Сигналы лиц, уполномоченных регулировать дорожное движение, превалируют над предписаниями дорожных знаков и сигналов и световых дорожных сигналов или разметки дорог, а также правил дорожного движения.

Статья 7. Общие правила

1. Пользователи дороги должны вести себя таким образом, чтобы не создавать опасности или препятствий для движения, не подвергать опасности людей и не причинять ущерба государственному, общественному или частному имуществу.

2. Рекомендуются предусмотреть в национальном законодательстве, что пользователи дороги не должны стеснять дорожное движение или ставить под угрозу его безопасность, бросая, складывая или оставляя на дороге предметы или материалы, или создавая на ней какие-либо другие препятствия. Пользователи дороги, которым не удалось избежать создания такого препятствия или такой опасности, должны принять необходимые меры для возможно более быстрого их устранения и, если они не могут сделать это немедленно, для предупреждения о них других пользователей дороги.

Статья 8. Водители

1. Каждое транспортное средство или состав транспортных средств, которые находятся в движении, должны иметь водителя.

2. Рекомендуются предусмотреть в национальном законодательстве, что вьючные, упряжные и верховые животные, а также скот и стада (за исключением соответствующим образом обозначенных зон) должны иметь погонщика.

3. Водитель должен обладать необходимыми физическими и психическими качествами, и его физическое и умственное состояние должно позволять ему управлять транспортным средством.

4. Водитель механического транспортного средства должен иметь знания и навыки, необходимые для управления транспортным средством; однако это положение не препятствует обучению вождению в соответствии с положениями национального законодательства.

5. Водитель (погонщик) должен быть всегда в состоянии управлять своим транспортным средством (направлять своих животных).

Статья 10 . Расположение на проезжей части

1. Направление движения должно быть одинаковым на всех дорогах данного государства, за исключением в соответствующих случаях дорог, используемых исключительно или главным образом для транзита между двумя другими государствами.

2. Двигающихся по дороге животных следует вести как можно ближе к краю проезжей части, соответствующему направлению движения.

3. Не нарушая иного рода положений пункта 1 статьи 7, пункта 6 статьи 11 и других положений противоположного характера, содержащихся в настоящей Конвенции, водитель транспортного средства должен в той мере, в какой позволяют обстоятельства, находиться ближе к краю проезжей части, соответствующему направлению движения. Однако Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут регламентировать более конкретно правила расположения на проезжей части грузовых транспортных средств.

4. На дороге с двумя или с тремя проезжими частями водитель транспортного средства не должен выезжать на проезжую часть, противоположную стороне, соответствующей направлению движения.

5. а) На дороге с двусторонним движением, имеющей по крайней мере четыре полосы движения, водитель транспортного средства не должен выезжать на полосы, по которым совершается движение в противоположном направлении;

б) на дороге с двусторонним движением, имеющей три полосы движения, водитель транспортного средства не должен выезжать на крайнюю полосу проезжей части, по которой совершается движение в противоположном направлении.

Статья 11. Обгон и движение в рядах

1. а) Обгон должен производиться со стороны, противоположной стороне, соответствующей направлению движения;

б) однако обгон должен производиться со стороны, соответствующей направлению движения, в том случае, если водитель (погонщик), которого обгоняют, подал сигнал о своем намерении повернуть в сторону, противоположную стороне, соответствующей направлению движения, и направил свое транспортное средство или своих животных в эту сторону с тем, чтобы либо повернуть на другую дорогу или въехать в придорожное владение, либо остановиться на этой стороне.

2. Перед обгоном водитель должен, не нарушая положений пункта 1 статьи 7 и положений статьи 14 настоящей Конвенции, убедиться в том:

а) что ни один следующий позади водитель не начал обгона;

б) что водитель транспортного средства, движущегося впереди него по той же полосе движения, не подал сигнала о своем намерении совершить обгон другого транспортного средства;

с) что полоса движения, на которую он намерен выехать, свободна на расстоянии, достаточном для того, чтобы, учитывая разницу между скоростью его транспортного средства во время обгона и скоростью обгоняемых пользователей дороги, его маневр не поставил под угрозу или не затруднил движение встречных транспортных средств;

д) что за исключением случаев выезда на полосу, встречное движение по которой запрещено, он может без ущерба для обгоняемого пользователя или пользователей дороги вновь занять место, предписанное пунктом 3 статьи 10 настоящей Конвенции.

3. Во исполнение положений пункта 2 настоящей статьи запрещается, в частности на дорогах с двусторонним движением, совершать обгон при приближении к концу подъема и, когда видимость недостаточна, на поворотах, за исключением случаев, когда в этих местах имеется продольная разметка и когда обгон совершается без выезда на полосы, предназначенные для встречного движения.

4. В момент обгона водитель должен оставлять для обгоняемого пользователя или пользователей дороги достаточное боковое пространство.

5. а) На дорогах, имеющих по крайней мере две полосы, предназначенные для движения в данном направлении, водитель транспортного средства, который вынужден был совершить новый обгон сразу или вскоре после того, как он вернется в свой ряд, предписанный пунктом 3 статьи 10 настоящей Конвенции, может для совершения этого маневра остаться на полосе движения, занятой им для первого обгона, предварительно убедившись, что он может это сделать, не создавая серьезных затруднений для водителей транспортных средств, следующих за ним на большей скорости;

б) однако Договаривающиеся стороны или их территориальное подразделение могут не применять положений настоящего пункта к водителям велосипедов, велосипедов с подвесным двигателем, мотоциклов и транспортных средств, не считающихся автомобилями согласно настоящей Конвенции, а также к водителям автомобилей, разрешенный максимальный вес которых превышает 3500 кг (7700 фунтов) или конструктивная скорость которых не превышает 40 км/час (25 миль/час).

6. Когда применяются положения подпункта "а" пункта 5 настоящей статьи и интенсивность движения такова, что транспортные средства не только занимают всю ширину проезжей части, предназначенной исключительно для движения в данном направлении, но к тому же двигаются со скоростью, зависящей от скорости транспортного средства, следующего впереди них по данному ряду, то:

а) без ущерба для положений пункта 9 настоящей статьи тот факт, что транспортные средства одного ряда двигаются с большей скоростью, чем транспортные

средства другого ряда, не рассматривается как обгон в соответствии с настоящей статьей;

б) водитель транспортного средства, которое не находится на полосе движения, наиболее близкой к краю проезжей части, соответствующему направлению движения, может выезжать из ряда только с целью сделать поворот направо или налево или выехать на стоянку; однако это требование не применяется, если водитель выезжает из одного ряда в другой согласно положениям национального законодательства при выполнении предписаний подпункта "b" пункта 5 настоящей статьи.

7. Если полосы разграничены на проезжей части продольной разметкой, водителям запрещается при движении в рядах, описанном в пунктах 5 и 6 настоящей статьи, наезжать на эту разметку.

8. Без ущерба для положений пункта 2 настоящей статьи и других ограничений, которые Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут предписать в отношении обгона на перекрестках и железнодорожных переездах, ни один водитель транспортного средства не должен обгонять другое транспортное средство, иное, чем двухколесный велосипед, двухколесный велосипед с подвесным двигателем или двухколесный мотоцикл без коляски:

а) непосредственно перед перекрестком и на перекрестке, ином, чем перекресток с круговым движением, за исключением:

i) случая, предусмотренного в подпункте "b" пункта 1 настоящей статьи;

ii) случая, когда обгон совершается по дороге, при движении по которой на перекрестке предоставляется преимущественное право проезда;

iii) случая, когда движение на перекрестке регулируется регулировщиком или световыми дорожными сигналами;

б) непосредственно перед железнодорожными переездами без шлагбаумов или полушлагбаумов и на этих переездах, учитывая, однако, что Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут разрешать такой обгон на железнодорожных переездах, где дорожное движение регулируется световыми дорожными сигналами, имеющими огонь, разрешающий транспортным средствам проезд.

9. Транспортное средство может обгонять другое транспортное средство, которое приближается к пешеходному переходу, обозначенному либо разметкой на проезжей части дороги, либо знаком или сигналом, или которое остановилось непосредственно перед этим переходом, только на достаточно сниженной скорости, обеспечивающей своевременную остановку в том случае, если на переходе окажутся пешеходы. Ни одно положение настоящего пункта не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам или их территориальным подразделениям запрещать обгон, начиная с определенного расстояния до пешеходного перехода, или предъявлять более строгие требования к водителям транспортных средств, намеревающимся совершать обгон транспортного средства, остановившегося у пешеходного перехода.

10. Водитель, который убедится, что следующий за ним водитель намерен совершить обгон, должен, за исключением случая, предусмотренного в подпункте "b" пункта 1 статьи 16 настоящей Конвенции, приблизиться к краю проезжей части дороги, соответствующему направлению движения, и не повышать скорость. Если недостаточная ширина, профиль или состояние проезжей части дороги не позволяют — с учетом интенсивности встречного движения — легко и безопасно обгонять тихоходное, крупногабаритное или вынужденное соблюдать определенную скорость транспортное средство, водитель последнего должен замедлить движение и, в случае необходимости, при первой возможности уступить дорогу для того, чтобы пропустить следующие за ним транспортные средства.

11. а) Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут на дорогах с односторонним движением и на дорогах с двусторонним движением в том случае, если по крайней мере две полосы движения в населенных пунктах и три полосы движения вне населенных пунктов предназначены для движения в одном и том же направлении и обозначены продольной разметкой:

i) разрешать транспортным средствам, двигающимся по одной полосе движения обгонять со стороны, соответствующей направлению движения, транспортные средства, движущиеся по другой полосе движения;

ii) не применять положений пункта 3 статьи 10 настоящей Конвенции; при наличии соответствующих предписаний, ограничивающих возможность выезда на другую полосу движения;

б) в случае, предусмотренном выше, в подпункте "а", и без ущерба для положений пункта 9 настоящей статьи, такое опережение не считается обгоном по смыслу настоящей Конвенции.

Статья 12. Встречный разъезд

1. При встречном разъезде водитель транспортного средства должен оставить сбоку достаточное свободное пространство и в случае необходимости держаться ближе к краю проезжей части дороги, соответствующему направлению движения; если при этом его движение будет затруднено ввиду наличия препятствия или других пользователей дороги, он должен замедлить движение и в случае необходимости остановиться, чтобы пропустить встречное транспортное средство или транспортные средства.

2. На горных дорогах и на дорогах с большим уклоном, имеющих аналогичные характеристики, где разъезд невозможен или затруднен, водитель движущегося под уклон транспортного средства обязан остановиться и уступить дорогу любому движущемуся на подъем транспортному средству, за исключением тех случаев, когда места для разъезда располагаются вдоль проезжей части таким образом, что движущееся на подъем транспортное средство могло бы, учитывая скорость и положение транспортных средств, остановиться на имеющемся впереди него месте для разъезда, в связи с чем отпала бы необходимость для одного из транспортных средств дать задний ход. В случае, если одно из двух встречных транспортных средств должно с целью разъезда дать задний ход, это обязан сделать водитель движущегося под уклон транспортного средства, за исключением случаев, когда совершенно очевидно, что такой маневр значительно легче выполнить водителю движущегося на подъем транспортного средства. Однако Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут предписать в отношении некоторых транспортных средств или некоторых дорог или участков дорог специальные правила, отличающиеся от правил настоящего пункта.

Статья 13. Скорость и дистанция

1. Водитель транспортного средства должен при любых обстоятельствах сохранять контроль над своим транспортным средством с тем, чтобы соблюдать необходимую осторожность и быть всегда в состоянии осуществлять любые маневры, которые ему надлежит выполнить. Он должен при изменении скорости движения транспортного средства постоянно учитывать обстоятельства, в частности рельеф местности, состояние дороги и транспортного средства, его нагрузку, атмосферные условия и интенсивность движения, чтобы быть в состоянии остановить транспортное средство в конкретных условиях видимости в направлении движения, а также перед любым препятствием, которое водитель в состоянии предвидеть. Он должен снижать скорость и в случае необходимости останавливаться всякий раз, когда того требуют обстоятельства, особенно когда видимость неудовлетворительна.

2. Водитель не должен без особого на то основания затруднять нормальное движение других транспортных средств, двигаясь на слишком малой скорости.

3. Водитель транспортного средства, следующего за другим транспортным средством, должен соблюдать соответствующую дистанцию с тем, чтобы избежать столкновения в случае неожиданного торможения или остановки движущегося впереди транспортного средства.

4. Вне населенных пунктов с целью облегчения обгона водители транспортных средств или составов транспортных средств, разрешенный максимальный вес которых превышает 3500 кг (7700 фунтов) или габаритная длина которых превышает 10 м (33 фута), должны, за исключением момента обгона или начала обгона, поддерживать между своими транспортными средствами и движущимися впереди них механическими транспортными средствами такую дистанцию, чтобы обгоняющие транспортные средства могли в полной безопасности вновь занять соответствующее место в ряду впереди транспортного средства, которое они обогнали. Однако это положение не относится ни к очень интенсивному движению, ни к случаям запрещения обгона. Кроме того:

а) компетентные органы могут предусмотреть для некоторых составов транспортных средств отступление от этого положения или не применять его также на дорогах, на которых две полосы предназначены для движения в данном направлении;

б) Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут устанавливать для характеристик транспортных средств величины, которые отличаются от указанных в настоящем пункте и начиная с которых применяется это положение.

5. Ни одно положение настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам или их территориальным подразделениям предписывать общие или местные ограничения скорости для всех транспортных средств, либо для некоторых категорий транспортных средств или предписывать на некоторых дорогах или на некоторых категориях дорог либо минимальную и максимальную скорости, либо только максимальную или минимальную скорость, или предписывать минимальные дистанции, обоснованные наличием на дороге некоторых категорий транспортных средств, представляющих опасность, в частности вследствие их веса или нагрузки.

Статья 14. Общие предписания, касающиеся маневров

1. Водитель, который намерен выполнить какой-либо маневр, как, например, выехать из ряда транспортных средств, находящихся на стоянке, или въехать в него, принять вправо или влево на проезжей части дороги, выполнить поворот налево или направо для выезда на другую дорогу или для въезда в придорожное владение, должен начинать этот маневр только после того, как он убедится, что может это сделать, не подвергая опасности тех пользователей дороги, которые следуют позади него, впереди или навстречу, и с учетом их положения, направления движения и скорости.

2. Водитель, который намерен выполнить разворот или дать задний ход, должен убедиться в том, что он может выполнить этот маневр, не подвергая опасности других пользователей дороги и не мешая им.

3. Перед тем как повернуть или выполнить маневр, связанный с движением в сторону, водитель должен ясно и заблаговременно предупредить о своем намерении посредством включения указателя или указателей поворота своего транспортного средства или, при отсутствии таковых, если возможно, посредством соответствующего сигнала рукой. Сигнал, подаваемый при помощи указателя или указателей поворота, должен подаваться в течение всего времени выполнения маневра и прекращаться немедленно после его завершения.

Статья 15. Особые предписания, касающиеся транспортных средств, осуществляющих перевозки на регулярных линиях городского транспорта

Рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве, что в населенных пунктах для облегчения движения транспортных средств, осуществляющих перевозки на регулярных линиях городского транспорта, водители других транспортных средств, при условии соблюдения предписаний пункта 1 статьи 17 настоящей Конвенции, должны замедлить движение и в случае необходимости остановиться для того, чтобы позволить этим транспортным средствам общего пользования выполнить маневр, необходимый для выезда с соответствующим образом обозначенной остановки. Такие положения, предписанные Договаривающимися сторонами или их территориальными подразделениями, ни в коей мере не освобождают водителей транспортных средств общего пользования от обязанности принимать-после подачи при помощи указателей поворота сигнала о намерении возобновить движение- меры предосторожности, необходимые для того, чтобы избежать дорожно-транспортного происшествия.

Статья 16. Изменение направления движения

1. Перед поворотом направо или налево для выезда на другую дорогу или для въезда в придорожное владение водитель должен, не нарушая положений пункта 1 статьи 7 и статьи 14 настоящей Конвенции:

а) если он намерен выехать с дороги со стороны, соответствующей направлению движения, — приблизиться, насколько это возможно, к краю проезжей части дороги, соответствующему этому направлению, и затем выполнить возможно более короткий маневр;

б) если он намерен выехать с дороги с другой стороны, при условии что Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения будут иметь возможность предписать иные положения для велосипедов и велосипедов с подвесным двигателем, — приблизиться, насколько это возможно, у оси проезжей части (на дорогах с двусторонним движением) или к краю, противоположному стороне, соответствующей направлению движения (на дорогах с односторонним движением), а если он намерен выехать на другую дорогу с двусторонним движением, — совершить поворот таким образом, чтобы выехать на проезжую часть этой другой дороги по стороне, соответствующей направлению движения.

2. При выполнении маневра, связанного с изменением направления движения, водитель должен, не нарушая положений статьи 21 настоящей Конвенции в отношении пешеходов, пропустить транспортные средства, движущиеся в противоположном направлении по проезжей части, с которой он собирается выехать, а также велосипеды и велосипеды с подвесным двигателем, движущиеся по велосипедным дорожкам, пересекающим проезжую часть, на которую он выезжает.

Статья 17. Замедление движения

1. Водитель транспортного средства не должен резко тормозить, если это не требуется в интересах безопасности.

2. Водитель, который намерен заметно снизить скорость, если только это снижение скорости не вызвано непосредственной опасностью, должен предварительно убедиться, что он может это сделать, не создавая опасности для других пользователей дороги и не затрудняя излишним образом их движение. Кроме того, водитель должен соответствующим знаком рукой ясно и заблаговременно указать о своем намерении замедлить движение, за исключением тех случаев, когда он убедился, что позади него нет транспортных средств или что они находятся на очень большом расстоянии; однако это положение не применяется, если сигнал о снижении скорости подается посредством имеющихся на транспортном средстве стоп-сигналов, упомянутых в пункте 31 приложения 5 к настоящей Конвенции.

Статья 18. Перекрестки и обязанность уступить дорогу

1. При приближении к перекрестку водитель должен проявлять особую осторожность в зависимости от местных условий. Водитель должен, в частности, вести транспортное средство с такой скоростью, чтобы иметь возможность остановиться и пропустить транспортные средства, имеющие преимущественное право проезда.

2. Водитель, выезжающий с проселочной или грунтовой дороги на дорогу, не являющуюся проселочной или грунтовой, обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по этой дороге. Для целей настоящей статьи смысл терминов "проселочная дорога" и "грунтовая дорога" может быть определен в национальном законодательстве.

3. Водитель, выезжающий на дорогу из придорожного владения, обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по этой дороге.

4. При условии соблюдения положений пункта 7 настоящей статьи:

а) в государствах с правосторонним движением на перекрестках, иных, чем упомянутые в пункте 2 настоящей статьи и в пунктах 2 и 4 статьи 25 настоящей Конвенции, водитель транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся справа от него;

б) Договаривающиеся стороны или их подразделения, на территории которых движение является левосторонним, вправе определять по своему усмотрению правила очередности проезда через перекрестки.

5. Даже если световые сигналы разрешают проезд, водитель не должен выезжать на перекресток, если образовался такой затор, что он, вероятно, будет вынужден остановиться на перекрестке, создавая тем самым помехи или препятствия для движения в поперечном направлении.

6. Водитель, въехавший на перекресток, где движение регулируется световыми дорожными сигналами, может выехать с перекрестка, не ожидая, когда будет открыто движение в нужном ему направлении, при условии, однако, что это не будет препятствовать движению других пользователей дороги в том направлении, в котором открыто движение.

7. На перекрестках водители нерельсовых транспортных средств обязаны уступать дорогу рельсовым транспортным средствам.

Статья 19. Железнодорожные переезды

Каждый пользователь дороги должен проявлять особую осторожность при приближении к железнодорожному переезду и при проезде по нему. В частности:

а) водитель транспортного средства должен двигаться с умеренной скоростью;

б) с учетом указаний светового сигнала или звукового сигнала, предписывающего остановку, ни один пользователь дороги не должен въезжать на железнодорожный переезд, шлагбаумы или полушлагбаумы которого закрыты или закрываются или полушлагбаумы которого начинают подниматься;

с) если железнодорожный переезд не оборудован шлагбаумами, полушлагбаумами или световыми сигналами, ни один пользователь дороги не должен проезжать по нему, не убедившись в том, что к переезду не приближается никакое транспортное средство;

д) пользователь дороги должен переезжать по железнодорожному переезду не задерживаясь; при вынужденной остановке транспортного средства водитель должен постараться вывести его с железнодорожного полотна, а если он не может этого сделать, то немедленно принять все зависящие от него меры к заблаговременному предупреждению об опасности машинистов рельсовых транспортных средств.

Статья 20. Предписания, касающиеся пешеходов

1. Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут предписать, что положения настоящей статьи применяются лишь в тех случаях, ко-

гда движение пешеходов по проезжей части дороги затрудняло бы или ставило под угрозу движение транспортных средств.

2. Если у края проезжей части дороги имеется тротуар или обочина, пригодные для движения пешеходов, последние могут пользоваться ими. Однако, принимая необходимые меры предосторожности:

а) пешеходы, перевозящие или переносящие громоздкие предметы, могут идти по проезжей части, если их движение по тротуару или обочине может служить серьезной помехой для других пешеходов;

б) группы пешеходов, возглавляемые руководителями или представляющие собой шествие, могут идти по проезжей части.

3. При отсутствии тротуаров или обочин или в случае невозможности их использования пешеходы могут передвигаться по проезжей части; если имеется велосипедная дорожка и если интенсивность движения позволяет это, они могут двигаться по этой велосипедной дорожке, не затрудняя, однако, движение водителей велосипедов и велосипедов с подвесным двигателем.

4. Когда пешеходы движутся по проезжей части дороги в соответствии с пунктами 2 и 3 настоящей статьи, они должны находиться возможно ближе к краю проезжей части.

5. Рекомендуются предусмотреть в национальном законодательстве, что пешеходы, движущиеся по проезжей части дороги, должны придерживаться (если это не угрожает их безопасности) стороны, противоположной направлению движения; однако лица, ведущие велосипед, велосипед с подвесным двигателем или мотоцикл, должны всегда придерживаться стороны проезжей части дороги, соответствующей направлению движения; это положение относится также к группам пешеходов, возглавляемым руководителем или представляющим собой шествие. За исключением шествий, пешеходы, движущиеся по проезжей части ночью или в условиях плохой видимости, а также днем, если этого требует интенсивность движения транспортных средств, должны по возможности двигаться цепочкой один за другим.

б. а) Пешеходы не должны пересекать проезжую часть дороги, не приняв меры предосторожности; они должны пользоваться пешеходными переходами, если таковые имеются поблизости;

б) при переходе по пешеходному переходу, обозначенному разметкой или соответствующим знаком или сигналом:

i) если на пешеходном переходе имеются световые сигналы для пешеходов, последние должны следовать указаниям этих сигналов;

ii) если на пешеходном переходе не имеется таких знаков или сигналов, но движение транспортных средств регулируется световыми дорожными сигналами или регулировщиком, пешеходы не должны выходить на проезжую часть, пока световой сигнал или жест регулировщика разрешает движение транспортных средств;

iii) на иных переходах пешеходы не должны выходить на проезжую часть дороги, не оценив расстояние до приближающихся транспортных средств и их скорость;

с) при переходе проезжей части вне пешеходного перехода, обозначенного разметкой или соответствующим знаком или сигналом, пешеходы не должны выходить на проезжую часть, не убедившись в том, что они могут сделать это, не затрудняя движение транспортных средств;

д) выйдя на проезжую часть дороги, пешеходы не должны удлинять свой переход, задерживаться или останавливаться на ней без необходимости.

7. Однако Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут предписать более строгие правила для пешеходов, переходящих проезжую часть.

Статья 21. Правила, касающиеся поведения водителей по отношению к пешеходам

1. Без ущерба для положений пункта 1 статьи 7, пункта 9 статьи 11 и пункта 1 статьи 13 настоящей Конвенции на пешеходных переходах, обозначенных разметкой или соответствующим знаком или сигналом, должны выполняться следующие предписания:

а) если движение транспортных средств на таком пешеходном переходе регулируется световыми дорожными сигналами или регулировщиком, водители должны при наличии сигнала, запрещающего движение, остановиться перед переходом, а когда они получают разрешение продолжать движение, не мешать пешеходам, которые уже вступили на проезжую часть и переходят дорогу в условиях, предусмотренных статьей 20 настоящей Конвенции; если водитель делает поворот для выезда на другую дорогу, при въезде на которую находится пешеходный переход, он должен делать это только на небольшой скорости и пропуская пешеходов (при необходимости остановившись), вступивших или вступающих на переход в условиях, предусмотренных пунктом 6 статьи 20 настоящей Конвенции;

б) если движение транспортных средств на этом переходе не регулируется ни световыми дорожными сигналами, ни регулировщиком, водители должны при приближении к этому переходу надлежащим образом снизить скорость, чтобы не подвергать опасности пешеходов, вступивших или вступающих на переход; в случае необходимости надлежит остановиться и пропустить пешеходов.

2. Водители, намеревающиеся проехать со стороны, соответствующей направлению движения, мимо транспортного средства общего пользования, находящегося на надлежащем образом обозначенной остановке, должны снизить скорость и в случае необходимости остановиться, с тем чтобы обеспечить пассажирам общественного транспорта возможность посадки или высадки.

3. Ни одно положение настоящей статьи не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам или их территориальным подразделениям:

- предписывать водителям транспортных средств останавливаться во всех случаях, когда пешеходы вступают или вступили на пешеходный переход, обозначенный разметкой или знаками и сигналами, в условиях, предусмотренных статьей 20 настоящей Конвенции, или
- запрещать водителям мешать движению пешеходов, которые уже вступили на проезжую часть на перекрестке или вблизи него, даже если в этом месте не имеется пешеходных переходов, обозначенных разметкой или знаками и сигналами.

Статья 22. Островки безопасности

Не нарушая положений статьи 10 настоящей Конвенции, водитель может объезжать справа или слева островки безопасности, тумбы и другие приспособления, установленные на проезжей части, по которой он движется, за исключением случаев, когда:

а) сигнальный знак предписывает, с какой стороны следует объезжать островок безопасности, тумбу или приспособление;

б) островок безопасности, тумба или приспособление находятся на оси проезжей части дороги с двусторонним движением; в последнем случае водитель должен объезжать островок безопасности, тумбу или приспособление со стороны соответствующей направлению движения.

Статья 23. Остановка и стоянка

1. Вне населенных пунктов останавливающиеся или находящиеся на стоянке транспортные средства и животные должны по мере возможности находиться вне проезжей части. Они не должны находиться ни на велосипедных дорожках, ни (ис-

ключая случаи, разрешенные национальным законодательством) на тротуарах или обочинах, предназначенных для пешеходов.

2. а) Останавливающиеся или находящиеся на стоянке на проезжей части животные и транспортные средства должны находиться как можно ближе к краю проезжей части. Водитель может остановиться или поставить на стоянку транспортное средство на проезжей части только на стороне, соответствующей для него направлению движения; однако остановка или стоянка разрешается на другой стороне проезжей части, если ввиду наличия рельсовых путей невозможно остановиться на стороне, соответствующей направлению движения. Кроме того, Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут:

i) при определенных условиях, например, когда имеются дорожные знаки, запрещающие остановку на стороне, соответствующей направлению движения, разрешать остановку или стоянку на другой стороне проезжей части дороги;

ii) на проезжей части дороги с односторонним движением разрешать остановку и стоянку только на другой стороне или также одновременно на стороне, соответствующей направлению движения;

iii) разрешать остановку и стоянку посередине проезжей части в специально обозначенных местах.

б) При отсутствии в национальном законодательстве иных положений транспортные средства, исключая двухколесные велосипеды, двухколесные велосипеды с подвесным двигателем и двухколесные мотоциклы без коляски, не должны останавливаться или находиться на стоянке на проезжей части в два ряда. Остановившиеся и находящиеся на стоянке транспортные средства должны располагаться параллельно краю проезжей части, за исключением тех мест, конфигурация которых допускает иное расположение транспортных средств.

3. а) Всякая остановка и стоянка транспортного средства запрещается на проезжей части дороги:

i) на пешеходных переходах, переездах для велосипедистов и на железнодорожных переездах;

ii) на трамвайных и железнодорожных путях, проходящих по дороге или настолько близко от этих путей, что движение трамваев или поездов может быть затруднено, а также - при условии предоставления Договаривающимся сторонам или их территориальным подразделениям возможности предусмотреть противоположные положения - на тротуарах и велосипедных дорожках.

б) Всякая остановка и стоянка транспортного средства запрещается в любом месте, где она может создать опасность, в частности:

i) за исключением специально обозначенных мест - под эстакадами и в туннелях;

ii) на проезжей части дороги вблизи переломов и на поворотах, когда видимость недостаточна для безопасного объезда транспортного средства, с учетом скорости транспортных средств на этом участке дороги;

iii) на проезжей части дороги, где расстояние между продольной разметкой, запрещающей выезд за нее, и остановившимся транспортным средством составляет менее 3 м (10 футов), и если при этом не применяется положение подпункта "b" "ii" пункта 3 настоящего пункта.

с) Всякая стоянка транспортного средства на проезжей части дороги запрещается:

i) вблизи железнодорожных переездов, перекрестков и остановок автобуса, троллейбуса или рельсовых транспортных средств на расстояниях, установленных национальным законодательством;

ii) напротив выезда из ворот;

iii) в любом месте, где находящееся на стоянке транспортное средство мешало бы подъезду другого транспортного средства к месту своей обычной стоянки или выезду оттуда;

iv) на центральной полосе проезжей части дороги, состоящей из трех полос движения, и — вне населенных пунктов — на проезжей части дорог, обозначенных соответствующими знаками или сигналами как главная дорога;

v) в местах, где находящееся на стоянке транспортное средство закрывало бы от пользователей дороги дорожные знаки или световые дорожные сигналы.

4. Водитель не должен оставлять свое транспортное средство, а погонщик своих животных, не приняв все необходимые меры предосторожности во избежание дорожно-транспортного происшествия, а если речь идет об автомобиле- чтобы не допустить его использования без соответствующего разрешения.

5. Рекомендуются предусмотреть в национальном законодательстве, что каждое механическое транспортное средство, иное, чем двухколесный велосипед с подвесным двигателем или двухколесный мотоцикл без коляски, а также каждый сцепленный или несцепленный с тягачом прицеп, остановившиеся на проезжей части дороги вне населенного пункта, должны быть обозначены на некотором расстоянии при помощи по крайней мере одного приспособления, установленного в наиболее подходящем месте, для своевременного предупреждения приближающихся водителей:

a) если транспортное средство остановилось ночью на проезжей части в таких условиях, что приближающиеся водители не могут заметить препятствие, каким является остановившееся транспортное средство;

b) если в других случаях водитель вынужден остановить свое транспортное средство в месте, где остановка запрещена.

6. Ни одно положение настоящей статьи не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам или их территориальным подразделениям предусматривать иные запрещения стоянки и остановки.

Статья 24. Дверцы транспортных средств

Запрещается открывать дверцы транспортного средства, оставлять их открытыми или выходить из транспортного средства, не убедившись в том, что это не повлечет за собой опасности для других пользователей дороги.

Статья 25. Автомагистрали и дороги подобного рода

1. На автомагистралях и, если это предусматривается национальным законодательством, на специальных выездах на автомагистрали и съездах с них:

a) запрещается движение пешеходов, животных, велосипедов, велосипедов с подвесным двигателем, если они не приравнены к мотоциклам, и всех транспортных средств, иных, чем автомобили и их прицепы, а также автомобилей и их прицепов, конструктивная скорость которых не может достигать на ровной дороге определенной величины, установленной национальным законодательством;

b) водителям запрещается:

i) останавливать транспортное средство или ставить его на стоянку в иных местах, чем специально обозначенные для этого места стоянки. Водитель, вынужденный по не зависящим от него обстоятельствам остановиться, должен постараться вывести транспортное средство с проезжей части, а также с полосы вынужденной остановки или, если он не может этого сделать, немедленно обозначить транспортное средство на достаточном расстоянии с тем, чтобы своевременно предупредить приближающихся водителей;

ii) разворачиваться или двигаться задним ходом или въезжать на центральную разделительную полосу и на поперечные соединения обеих проезжих частей дороги.

2. При въезде на автомагистраль водители должны:

а) при отсутствии полосы ускорения движения, являющейся продолжением подъездной дороги, пропускать движущиеся по автомагистрали транспортные средства;

б) при наличии полосы ускорения - выезжать на нее и включаться в движение по автомагистрали в соответствии с предписаниями пунктов 1 и 3 статьи 14 настоящей Конвенции.

3. При выезде с автомагистрали водитель должен своевременно въехать на полосу, прилегающую к съезду с автомагистрали, и по возможности быстрее въехать на полосу замедления движения, если таковая имеется.

4. При применении положений пунктов 1, 2 и 3 настоящей статьи к автомагистралям приравниваются другие предназначенные для автомобильного движения и обозначенные как таковые дороги, не обслуживающие придорожных владений.

Статья 26. Особые правила, касающиеся шестивий и инвалидов

1. Пользователям дороги запрещается пересекать воинские колонны, группы школьников, идущих шеренгами во главе с руководителем, и другие шествия.

2. Инвалиды, передвигающиеся в колясках, приводимых в действие ими самими или имеющих скорость пешехода, могут пользоваться тротуарами и обочинами, пригодными для такого движения.

Статья 27. Особые правила, касающиеся водителей велосипедов, велосипедов с подвесным двигателем и мотоциклов

1. Несмотря на положения пункта 3 статьи 10 настоящей Конвенции, Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут не запрещать водителям велосипедов передвигаться по несколько человек в ряд.

2. Водителям велосипедов запрещается передвигаться, не держась за руль по крайней мере одной рукой, использовать другие транспортные средства в качестве буксира или перевозить, буксировать или толкать предметы, которые могут мешать управлению или представляют опасность для других пользователей дороги. Аналогичные положения применяются к водителям велосипедов с подвесным двигателем и мотоциклов, но, помимо этого, они должны держать руль обеими руками, за исключением тех случаев, когда необходимо подать сигнал о маневре, описанном в пункте 3 статьи 14 настоящей Конвенции.

3. Водителям велосипедов и велосипедов с подвесным двигателем запрещается перевозить пассажиров; однако Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут разрешить отступления от этого положения и, в частности, разрешить перевозку пассажиров на дополнительном сиденье (сиденьях), оборудованном на велосипеде. Водителям мотоциклов разрешается перевозить пассажиров только в коляске (если таковая имеется) и на дополнительном сиденье, которое может быть оборудовано позади водителя.

4. При наличии велосипедных дорожек Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут запретить водителям велосипедов передвигаться по проезжей части вне велосипедной дорожки. В этом случае они могут разрешить водителям велосипедов с подвесным двигателем передвигаться по велосипедной дорожке и, если они сочтут это необходимым, запретить им передвигаться по проезжей части вне велосипедной дорожки.

Статья 28. Звуковые и световые сигналы

1. Звуковые и световые сигнальные приборы могут применяться только:

а) для своевременного предупреждения во избежание дорожно-транспортного происшествия;

б) вне населенных пунктов, когда следует предупредить водителя другого транспортного средства о намерении произвести обгон.

Звуковые сигналы не должны быть более продолжительными, чем это необходимо.

2. Вместо звуковых сигналов водители автомобилей могут с наступлением темноты и до рассвета подавать световые сигналы, предусмотренные в пункте 5 статьи 33 настоящей Конвенции. Они могут делать это также и днем в целях, указанных в подпункте "b" пункта 1 настоящей статьи, если это более соответствует обстоятельствам.

3. Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут разрешить подачу световых сигналов в целях, указанных в подпункте "b" пункта 1 настоящей статьи, также и в населенных пунктах.

Статья 29. Рельсовые транспортные средства

1. Если рельсовый путь проходит по проезжей части дороги, каждый пользователь дороги должен при приближении трамвая или другого рельсового транспортного средства возможно быстрее освободить путь для того, чтобы пропустить рельсовое транспортное средство.

2. В отношении движения рельсовых транспортных средств по автомобильным дорогам, встречного разъезда с этими транспортными средствами или их обгона Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут принимать специальные правила, отличающиеся от предусмотренных настоящей главой. Однако Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения не могут принимать положений, противоречащих положениям пункта 7 статьи 18 настоящей Конвенции.

Статья 30. Груз транспортных средств

1. Если для транспортного средства установлен разрешенный максимальный вес, то вес транспортного средства с нагрузкой никогда не должен превышать разрешенный максимальный вес.

2. Любой груз должен быть размещен и в случае необходимости закреплен на транспортном средстве таким образом, чтобы он:

а) не подвергал опасности людей и не наносил ущерба государственному, общественному или личному имуществу, в частности, не волочился и не падал на дорогу;

б) не ограничивал видимости и обзорности, не нарушал устойчивости транспортного средства и не затруднял управления им;

в) не производил шума, не поднимал пыли и не вызывал других неудобств, которых можно избежать;

г) не закрывал огней, включая стоп-сигнал и указатели поворота, светоотражающих приспособлений, регистрационных номеров и отличительного знака государства регистрации, которые должны быть на транспортном средстве в соответствии с настоящей Конвенцией или в соответствии с национальным законодательством, или не закрывал сигналов, подаваемых рукой в соответствии с положениями пункта 3 статьи 14 или пункта 2 статьи 17 настоящей Конвенции.

3. Все вспомогательные приспособления, используемые для закрепления и обеспечения сохранности груза (веревки, цепи, брезент), должны быть туго затянуты и прочно закреплены. Все вспомогательные приспособления, используемые для обеспечения сохранности груза, должны удовлетворять требованиям, предусмотренным в отношении груза пунктом 2 настоящей статьи.

4. Груз, выступающий и спереди, сзади и сбоку за габарит транспортного средства, должен быть заметным образом обозначен во всех случаях, когда он может не быть замечен водителями других транспортных средств; ночью эта сигнализация осуществляется спереди при помощи белого огня и белого светоотражающего приспособления, а сзади при помощи красного огня или красного светоотражающего приспособления. В частности, на механических транспортных средствах:

а) грузы, выступающие за пределы транспортного средства более чем на 1 м (3 фута 4 дюйма) сзади или спереди, должны быть всегда обозначены;

б) грузы, выступающие сбоку за габарит транспортного средства таким образом, что их крайняя точка по ширине находится на расстоянии более 0,4 м (16 дюймов) от внешнего края подфарника транспортного средства, должны обозначаться ночью спереди; аналогичным образом ночью должны обозначаться сзади грузы, выступающие за габарит транспортного средства таким образом, что их крайняя точка по ширине находится на расстоянии более 0,4 м (16 дюймов) от внешнего края заднего красного габаритного фонаря транспортного средства.

5. Ни одно положение пункта 4 настоящей статьи не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам или их территориальным подразделениям запрещать, ограничивать или подчинять специальному разрешению перевозку выступающих за габарит транспортного средства грузов, упомянутых в указанном пункте 4.

Статья 31. Поведение водителя в случае дорожно-транспортного происшествия

1. Не нарушая предписаний национального законодательства относительно обязанности оказывать помощь пострадавшим, водитель или любой другой пользователь дороги, причастный к дорожно-транспортному происшествию, должен:

а) по возможности быстрее остановиться, не создавая дополнительной опасности для движения;

б) принять меры для обеспечения безопасности движения в месте дорожно-транспортного происшествия и, если в результате дорожно-транспортного происшествия имеются тяжелораненые или убитые, избегать в той мере, в какой это не влияет на безопасность движения, изменять что-либо на месте происшествия или уничтожать следы, которые могут быть полезными для установления ответственности;

с) по требованию других лиц, причастных к дорожно-транспортному происшествию, назвать себя;

д) если в результате дорожно-транспортного происшествия имеются раненые или убитые, сообщить об этом в службу дорожного движения и, если последняя не разрешает покинуть место происшествия или если он не должен оказать помощь раненым или получить медицинскую помощь сам, возвратиться к месту происшествия или остаться на месте до прибытия сотрудников службы дорожного движения.

2. Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут в своем национальном законодательстве не предписывать положение, указанное в подпункте "d" пункта 1 настоящей статьи, в том случае, если не было нанесено никакого серьезного телесного повреждения и если никто из лиц, попавших в дорожно-транспортное происшествие, не требует уведомить об этом полицию.

Статья 32. Освещение: общие предписания

1. В соответствии с настоящей статьей термин "ночь" охватывает период времени между наступлением темноты и рассветом, в также другие моменты, когда видимость недостаточна, например, вследствие тумана, снегопада, сильного дождя или проезда по туннелю.

2. Ночью :

а) на любом находящемся на дороге механическом транспортном средстве, ином, чем велосипед с подвесным двигателем или двухколесный мотоцикл без коляски, должно быть включено спереди не менее двух белых или желтых селективных огней, а сзади - парное количество красных огней в соответствии с предписаниями, предусмотренными для автомобилей в пунктах 23 и 24 приложения 5; однако национальное законодательство может разрешить использование автожелтых

подфарников. Положения настоящего подпункта применяются к составам, включающим одно механическое транспортное средство и одно или несколько прицепов, причем в этом случае красные огни должны помещаться сзади последнего прицепа; на прицепах, к которым применимы предписания пункта 30 приложения 5 к настоящей Конвенции, должны быть включены спереди два белых огня, которые они должны иметь в соответствии с предписаниями указанного пункта 30;

b) любые находящиеся на дороге транспортные средства или составы транспортных средств, к которым не применяются положения подпункта "а" настоящего пункта, должны иметь по крайней мере один передний белый или желтый селективный огонь и по крайней мере один задний красный огонь; если имеется лишь один передний или один задний огонь, этот огонь должен помещаться по центру или на стороне транспортного средства, противоположной стороне, соответствующей направлению движения; что касается гужевых повозок и ручных тележек, то приспособление с указанными огнями может нести водитель или сопровождающее лицо, идущее с этой стороны транспортного средства.

3. Предусмотренные пунктом 2 настоящей статьи огни должны отчетливо обозначать транспортное средство для других пользователей дороги; одна и та же лампа или одно и то же приспособление может быть источником переднего и заднего огня лишь в том случае, если характеристики транспортного средства, в частности его небольшая длина, таковы, что в этих условиях указанное предписание может быть соблюдено.

4. a) В отступление от положений пункта 2 настоящей статьи:

i) положения указанного пункта 2 не применяются к транспортным средствам, остановившимся или находящимся на стоянке на дороге, освещенной таким образом, что они ясно видны с достаточного расстояния;

ii) на механических транспортных средствах, длина и ширина которых не превышает соответственно 6 м (20 футов) и 2 м (6 футов и 6 дюймов) и которые не буксируют какое-либо другое транспортное средство, может быть включен во время остановки или стоянки на дороге в населенном пункте лишь один огонь, находящийся на стороне транспортного средства, противоположной краю проезжей части, вдоль которого остановилось или находится на стоянке это транспортное средство; этот огонь должен быть белым или автожелтым спереди и красным или автожелтым сзади;

iii) положения подпункта "b" пункта 2 настоящей статьи не относятся ни к двухколесным велосипедам, ни к двухколесным велосипедам с подвесным двигателем, ни к двухколесным мотоциклам без коляски, не снабженным батареями, если они остановились или находятся на стоянке в населенном пункте у самого края проезжей части;

b) кроме того, национальное законодательство может допускать отступления от положений настоящей статьи в отношении:

i) транспортных средств, остановившихся или находящихся на стоянке на специально предназначенных для этого местах вне проезжей части;

ii) транспортных средств, остановившихся или находящихся на стоянке на жилых улицах с очень слабым движением.

5. Ни в коем случае транспортное средство не должно иметь спереди красных огней, красных светоотражающих приспособлений или красных светоотражающих материалов, а сзади - белых или желтых селективных огней, белых или желтых селективных светоотражающих приспособлений или белых или желтых селективных светоотражающих материалов; это предписание не относится ни к использованию белых или желтых селективных огней заднего хода, ни к приданию на задних номерных знаках светоотражающих свойств цифрам или буквам светлого цвета, или отличительным знакам, или прочим отличительным знакам, которые могут требо-

ваться согласно национальному законодательству, ни к приданию светоотражающих свойств светлomu фону этих номерных или отличительных знаков, ни к красным вращающимся или проблесковым огням некоторых транспортных средств, имеющих преимущественное право проезда.

6. Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут - в той мере, в какой они считают возможным это делать без ущерба для безопасности движения, — допускать в своем национальном законодательстве исключения из положений настоящей статьи в отношении:

а) гужевых повозок и ручных тележек;

б) транспортных средств, имеющих особую форму или особый характер или используемых в особых целях и в особых условиях.

7. Ни одно положение настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее предписать в национальном законодательстве, чтобы группы пешеходов, возглавляемые руководителем, или шествия, а также погонщики скота, стад, упряжных, вьючных или верховых животных, движущиеся по проезжей части в условиях, определенных подпунктом "b" пункта 2 настоящей статьи, имели светоотражающее приспособление или огонь; в этом случае отражаемый или излучаемый свет должен быть либо белым или желтым селективным спереди и красным сзади, либо желтым спереди и сзади.

Статья 33. Освещение: условия использования огней, предусмотренных в приложении 5

1. Водитель транспортного средства, имеющего огни дальнего света, огни ближнего света и подфарники, определенные в приложении 5 к настоящей Конвенции, должен пользоваться этими огнями в нижеследующих условиях, когда в соответствии со статьей 32 настоящей Конвенции транспортное средство должно быть обозначено спереди по меньшей мере одним или двумя белыми или желтыми селективными огнями:

а) дальний свет не должен включаться ни в населенных пунктах, если дорога достаточно освещена, ни вне населенных пунктов, если проезжая часть равномерно освещена и если это освещение достаточно для обеспечения водителю хорошей видимости на достаточное расстояние, ни на остановке;

б) с учетом возможности разрешать в национальном законодательстве использование огней дальнего света днем, когда видимость недостаточна, например, ввиду тумана, снегопада, сильного дождя или проезда через туннель, дальний свет не должен включаться или должен направляться таким образом, чтобы не вызывать ослепления:

i) при встречном разъезде, когда используются огни фар, они должны выключаться на достаточном расстоянии или быть отрегулированы таким образом, чтобы не вызывать ослепления и дать водителю встречного транспортного средства возможность спокойно и безопасно продолжать движение;

ii) если транспортное средство следует на небольшом расстоянии позади другого транспортного средства; однако дальний свет может быть использован в соответствии с положениями пункта 4 настоящей статьи для указания намерения произвести обгон в условиях, предусмотренных в статье 28 настоящей Конвенции;

iii) в любых других условиях, когда следует избегать ослепления других пользователей дороги или пользователей водного или железнодорожного пути, проходящего вдоль дороги;

с) при условии соблюдения положений подпункта "d" настоящего пункта огни ближнего света должны быть выключены, когда использование огней дальнего света запрещено в соответствии с положениями приведенных выше подпунктов "a" и "b", и они могут быть использованы вместо огней дальнего света, когда огней

ближнего света достаточно для того, чтобы дать возможность водителю ясно видеть на достаточном расстоянии, а другим пользователям дороги - видеть данное транспортное средство на достаточном расстоянии;

d) подфарники следует использовать вместе с огнями дальнего света, огнями ближнего света или противотуманными фарами. Их можно использовать отдельно, когда транспортное средство остановилось или находится на стоянке или когда на дорогах, кроме автомагистралей и дорог, указанных в пункте 4 статьи 25 настоящей Конвенции, условия освещения таковы, что водитель хорошо видит на достаточном расстоянии, а другие пользователи дороги видят транспортное средство с достаточного расстояния.

2. Если на транспортном средстве имеются противотуманные фары, определенные в приложении 5 к настоящей Конвенции, ими можно пользоваться только во время тумана, снегопада или сильного дождя. В отступление от положений подпункта "с" пункта 1 настоящей статьи, при включении противотуманных фар фары ближнего света должны выключаться, однако национальное законодательство может разрешить в этом случае одновременное включение противотуманных фар и фар ближнего света.

3. В отступление от положений пункта 2 настоящей статьи национальное законодательство может разрешить включение противотуманных фар даже при отсутствии тумана, снегопада или сильного дождя на узких дорогах с большим количеством поворотов.

4. Ни одно положение настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам вменять в обязанность использование огней ближнего света в населенных пунктах.

5. Упомянутые в пункте 2 статьи 28 настоящей Конвенции световые сигналы представляют собой многократное и кратковременное включение и выключение дальнего и ближнего света или кратковременное попеременное включение ближнего и дальнего света.

Статья 34. Отступления

1. При приближении пользующегося преимущественным правом проезда транспортного средства, которое подает сигналы специальными световыми и звуковыми приборами, каждый пользователь дороги должен освободить для него место на проезжей части и в случае необходимости остановиться.

2. В национальном законодательстве может быть предусмотрено, что водители транспортных средств, имеющих преимущественное право проезда, подавшие сигналы о своем приближении специальными сигнальными приборами транспортного средства, и при условии, что не будут поставлены под угрозу другие пользователи дороги, могут не соблюдать все или некоторые положения настоящей главы II, иные, чем положения пункта 2 статьи 6.

3. В национальном законодательстве может быть предусмотрено, в какой степени персонал, занятый на работах по строительству, ремонту или содержанию дорог, включая водителей механизмов, используемых на этих работах, может, при условии принятия необходимых мер предосторожности, не соблюдать во время работы положений настоящей главы II.

4. В целях обгона или встречного разъезда с механизмами, упомянутыми в пункте 3 настоящей статьи, когда они используются на дорожных работах, водители других транспортных средств могут, по мере необходимости и при условии соблюдения всех мер предосторожности, не соблюдать положений статей 11 и 12 настоящей Конвенции.

Глава III. Условия допуска к международному движению автомобилей и прицепов

Статья 35. Регистрация

1. а) Положения настоящей Конвенции применяются к автомобилям, находящимся в международном движении, и к прицепам, иным, чем сцепленный с автомобилем легкий прицеп, которые зарегистрированы одной из Договаривающихся сторон или одним из ее территориальных подразделений, причем водитель автомобиля должен иметь свидетельство о регистрации, выданное в подтверждение факта регистрации либо соответствующим компетентным органом этой Договаривающейся стороны или ее территориальным подразделением, либо от имени Договаривающейся стороны или ее территориального подразделения уполномоченным ею на то объединением. В свидетельстве о регистрации должны быть по крайней мере указаны:

- порядковый номер, именуемый регистрационным номером, составные элементы которого указаны в приложении 2 к настоящей Конвенции;
- дата первой регистрации транспортного средства;
- фамилия, имя и местожительство владельца свидетельства;
- название или фабричная марка завода-изготовителя транспортного средства;
- порядковый номер шасси (заводской или серийный номер завода-изготовителя);
- разрешенный максимальный вес, если речь идет о транспортном средстве, предназначенном для перевозки грузов;
- срок действия, если он ограничен.

Указанные в свидетельстве данные пишутся либо исключительно латинскими буквами или прописью, либо повторяются одним из этих способов;

б) однако Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут решить, что в свидетельствах, выдаваемых на их территории, вместо даты первой регистрации будет указываться год выпуска.

2. В отступление от положений пункта 1 настоящей статьи на транспортное средство с полуприцепом, находящееся в международном движении в нерасцепленном состоянии, распространяются положения настоящей Конвенции, даже если тягач и полуприцеп зарегистрированы вместе и имеют только одно свидетельство о регистрации.

3. Ни одно положение настоящей Конвенции не должно толковаться как ограничивающее право Договаривающихся сторон или их территориальных подразделений требовать подтверждения права водителя на владение находящимся в международном движении транспортным средством, которое не зарегистрировано на имя находящегося в нем лица.

4. Рекомендуются, чтобы Договаривающиеся стороны, которые еще не сделали этого, создали орган, которому было бы поручено регистрировать в национальном или региональном масштабе сдаваемые в эксплуатацию автомобили и вести централизованный учет по каждому транспортному средству сведений, содержащихся в свидетельстве о регистрации.

Статья 36. Регистрационный номер

1. На каждом автомобиле, находящемся в международном движении, должен помещаться спереди и сзади регистрационный номер; однако на мотоциклах этот номер должен помещаться только сзади.

2. На каждом зарегистрированном прицепе, находящемся в международном движении, должен помещаться сзади регистрационный номер. Если автомобиль буксирует один или несколько прицепов, то единственный прицеп или последний прицеп, если они не зарегистрированы, должны иметь регистрационный номер автомобиля, с которым они сцеплены.

3. Составные элементы и способ нанесения регистрационного номера, указанного в настоящей статье, должны соответствовать предписаниям приложения 2 к настоящей Конвенции.

Статья 37. Отличительный знак государства регистрации

1. На каждом автомобиле, находящемся в международном движении, должен помещаться сзади, помимо его регистрационного номера, отличительный знак государства, в котором он зарегистрирован.

2. На каждом буксируемом автомобилем прицепе, на котором должен в соответствии со статьей 36 настоящей Конвенции помещаться сзади регистрационный номер, должен также помещаться сзади отличительный знак государства, выдавшего этот регистрационный номер. Предписания настоящего пункта применяются даже в том случае, если прицеп зарегистрирован в государстве, ином, чем государство регистрации транспортного средства, с которым он сцеплен; если прицеп не зарегистрирован, он должен иметь сзади отличительный знак государства регистрации транспортного средства-тягача, за исключением тех случаев, когда он передвигается по территории этого государства.

3. Составные элементы и способ нанесения отличительного знака, указанного в настоящей статье, должны соответствовать предписаниям приложения 3 к настоящей Конвенции.

Статья 38. Оознавательные знаки

На каждом автомобиле и на каждом прицепе, находящихся в международном движении, должны быть опознавательные знаки, определенные в приложении 4 к настоящей Конвенции.

Статья 39. Технические предписания

Каждый автомобиль, каждый прицеп и каждый состав транспортных средств, находящиеся в международном движении, должны удовлетворять положениям приложения 5 к настоящей Конвенции. Кроме того, они должны быть в исправном состоянии.

Статья 40. Переходное положение

В течение десяти лет с момента вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 1 статьи 47 на прицепы, находящиеся в международном движении, независимо от их разрешенного максимального веса, распространяются положения настоящей Конвенции даже в том случае, если эти транспортные средства не будут зарегистрированы.

Глава IV. Водители автомобилей

Статья 41. Действительность водительских удостоверений

1. Договаривающиеся стороны будут признавать:

а) любое национальное водительское удостоверение, составленное на их национальном языке или на одном из их национальных языков, либо, если оно не составлено на таком языке, сопровождаемое заверенным переводом;

б) любое национальное водительское удостоверение, соответствующее предписаниям приложения 6 к настоящей Конвенции,

с) любое международное водительское удостоверение, соответствующее предписаниям приложения 7 к настоящей Конвенции, действительными на своей территории для управления автомобилем, соответствующим категории или категориям транспортных средств, на управление которыми выдано удостоверение, при условии, что указанное удостоверение является действительным и что оно выдано другой Договаривающейся стороной или одним из ее территориальных подразделений, либо объединением, уполномоченным на то этой Договаривающейся стороной или одним из ее территориальных подразделений. Положения настоящего пункта не применяются к водительскому удостоверению ученика-водителя.

2. Независимо от положений, содержащихся в предыдущем пункте:

а) если действительность водительского удостоверения обусловлена специальной пометкой, требующей ношения данным лицом некоторых приспособлений или предусматривающей некоторое переустройство транспортного средства с учетом инвалидности водителя, это удостоверение считается действительным только при условии соблюдения этих предписаний;

б) Договаривающиеся стороны могут не признавать действительными на своей территории водительские удостоверения, владельцу которого не исполнилось восемнадцати лет;

с) каждая Договаривающаяся сторона может не признавать действительными на своей территории для управления автомобилями или составами транспортных средств категорий С, D, E, упомянутых в приложениях 6 и 7 к настоящей Конвенции, водительские удостоверения, владельцам которых не исполнилось двадцати одного года.

3. Договаривающиеся стороны обязуются принять необходимые меры для того, чтобы национальные и международные водительские удостоверения, указанные в подпунктах "а", "б" и "с" пункта 1 настоящей статьи, не выдавались на их территории без разумной гарантии способности водителя управлять транспортным средством и его физической пригодности.

4. При применении пункта 1 и подпункта "с" пункта 2 настоящей статьи:

а) автомобиль категории В, указанной в приложениях 6 и 7 к настоящей Конвенции, может буксировать легкий прицеп; он может также буксировать прицеп, разрешенный максимальный вес которого превышает 750 кг (1650 фунтов), но не превышает веса автомобиля 3500 кг (7700 фунтов);

б) автомобили категорий С и D, указанных в приложениях 6 и 7 к настоящей Конвенции, могут буксировать легкий прицеп, причем такой состав продолжает входить в категорию С или в категорию D.

5. Международное водительское удостоверение может выдаваться только на основании национального водительского удостоверения, выданного с учетом минимальных требований, предусмотренных в настоящей Конвенции. Международное водительское удостоверение теряет силу по истечении срока действия соответствующего национального водительского удостоверения, номер которого должен представляться в международном водительском удостоверении.

6. Положения настоящей статьи не обязывают Договаривающиеся стороны:

а) признавать действительными национальные или международные водительские удостоверения, выданные на территории другой Договаривающейся стороны лицам, которые имели на их территории обычное местожительство в момент выдачи этого водительского удостоверения или которые перенесли свое обычное местожительство на их территорию после выдачи этого удостоверения;

б) признавать действительность вышеуказанных водительских удостоверений, выданных водителям, обычное местожительство которых в момент выдачи удостоверений находилось не на территории, где были выданы удостоверения, или которые перенесли свое местожительство после выдачи удостоверений на другую территорию.

Статья 42. Приостановление действия водительских удостоверений

1. Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут лишить водителя права пользоваться на их территории национальным или международным водительским удостоверением в случае нарушения им на их территории правил, за которое, согласно их законодательству, предусматривается лишение права пользоваться водительским удостоверением. В этом случае компетентный орган Договаривающейся стороны или ее территориального подразделения, который лишил водителя права пользоваться водительским удостоверением, может:

а) изъять водительское удостоверение и задержать его до истечения срока, на который изымается это удостоверение, или до момента выезда водителя с данной территории, в зависимости от того, какой срок наступает скорее;

б) информировать орган, который выдал или от имени которого было выдано водительское удостоверение, о лишении права пользования этим удостоверением;

с) если речь идет о международном водительском удостоверении, сделать в специально предусмотренном для этого месте отметку о том, что указанное водительское удостоверение перестало быть действительным на данной территории;

д) в этом случае, когда он не применяет процедуру, упомянутую в подпункте "а" настоящего пункта, в дополнение к сообщению, упомянутому в подпункте "б", просить орган, который выдал или от имени которого было выдано водительское удостоверение, информировать заинтересованное лицо о принятии в отношении него решения.

2. Договаривающиеся стороны будут стремиться ставить заинтересованных лиц в известность о решениях, которые будут им сообщаться в соответствии с процедурой, предусмотренной в подпункте "d" пункта 1 настоящей статьи.

3. Ни одно положение настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам или их территориальным подразделениям запретить водителю, имеющему национальное или международное водительское удостоверение, управлять автомобилем, если очевидно и доказано, что его состояние таково, что он может управлять транспортным средством, не создавая угрозы для движения, или если он был лишен прав на вождение в государстве, где он имеет свое обычное местожительство.

Статья 43. Переходное положение

Международные водительские удостоверения, соответствующие положениям Конвенции о дорожном движении, подписанной в Женеве 19 сентября 1949 года, и выданные в течение пяти лет после вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 1 статьи 47 настоящей Конвенции, будут при применении статей 41 и 42 настоящей Конвенции приравниваться к международным водительским удостоверениям, предусмотренным в настоящей Конвенции.

Приложение 1

Отступления от обязательства допускать к международному движению автомобили и прицепы

1. Договаривающиеся стороны могут не допускать к международному движению по своей территории автомобили, прицепы и составы транспортных средств, общий вес которых или нагрузка на ось, или габаритные размеры превышают пределы, установленные их национальным законодательством для транспортных средств, зарегистрированных на их территории. Договаривающиеся стороны, на территории которых имеет место международное движение тяжелых транспортных средств, должны стараться заключать региональные соглашения, допускающие к международному движению по дорогам данного района, за исключением дорог с низкими характеристиками, транспортные средства и составы транспортных средств, вес и размеры которых не превышают величин, установленных этими соглашениями.

2. При применении предписаний пункта 1 настоящего приложения не будут считаться превышением разрешенной максимальной ширины выходящие за габаритные размеры по ширине транспортного средства:

а) шины вблизи от точек их соприкосновения с землей и соединительные детали индикаторов давления в шинах;

б) приспособления противоскольжения, надетые на колеса;

с) зеркала заднего вида, сконструированные таким образом, что при легком нажиме они могут поворачиваться в обоих направлениях, не выступая при этом за разрешенную максимальную ширину;

д) боковые указатели поворота и габаритные огни при условии, что они выступают за габарит не более, чем на несколько сантиметров;

е) таможенные печати (пломбы), наложенные на груз, и приспособления для обеспечения сохранности и защиты этих печатей (пломб).

3. Договаривающиеся стороны могут не допускать к международному движению по своей территории следующие составы транспортных средств, если их национальное законодательство запрещает движение таких составов:

а) мотоциклы с прицепом;

б) составы, включающие автомобиль и несколько прицепов;

с) транспортные средства с полуприцепом, предназначенные для перевозки пассажиров.

4. Договаривающиеся стороны могут не допускать к международному движению по своей территории автомобили и прицепы, на которые распространяются отступления согласно пункту 60 приложения 5 настоящей Конвенции.

5. Договаривающиеся стороны могут не допускать к международному движению по своей территории велосипеды с подвесным двигателем и мотоциклы, водители и в соответствующих случаях пассажиры которых не имеют защитных шлемов.

6. Договаривающиеся стороны могут обусловить допуск к международному движению по своей территории любого автомобиля, иного чем двухколесный велосипед с подвесным двигателем и двухколесный мотоцикл без коляски, наличием на автомобиле устройства, указанного в пункте 56 приложения 5 к настоящей Конвенции и предназначенного, в случае остановки на проезжей части, для предупреждения об опасности, которую представляет собой остановившееся на ней транспортное средство.

7. Договаривающиеся стороны могут обусловить допуск к международному движению по своей территории по некоторым трудным дорогам или в некоторых районах со сложным рельефом автомобилей, разрешенный максимальный вес которых превышает 3500 кг (7700 фунтов), соблюдением предписаний их национального законодательства, касающихся допуска к движению по этим дорогам или в этих районах зарегистрированных ими транспортных средств, имеющих такой же разрешенный максимальный вес.

8. Договаривающиеся стороны могут не допускать к международному движению по своей территории автомобили, имеющие огни ближнего света с асимметричными лучами, если регулировка этих лучей не соответствует принятому на их территории направлению движения.

9. Договаривающиеся стороны могут не допускать к международному движению по своей территории автомобили или буксируемые автомобилем прицепы, имеющие отличительный знак, иной, чем предусмотренный для этого транспортного средства статьей 37 настоящей Конвенции.

Приложение 2

Регистрационный номер автомобилей и прицепов, находящихся в международном движении

1. Указанный в статьях 35 и 36 настоящей Конвенции регистрационный номер должен состоять из цифр, либо из цифр и букв. Цифры должны быть арабскими, а буквы заглавными латинского алфавита. Однако допускается употребление других цифр или букв, но в таких случаях регистрационный номер должен быть повторен арабскими цифрами и заглавными латинскими буквами.

2. Регистрационный номер должен быть составлен и обозначен таким образом, чтобы находящийся на оси неподвижного транспортного средства наблюдатель мог его различать днем в ясную погоду с расстояния не менее 40 м (130 футов); однако Договаривающиеся стороны могут уменьшить это минимальное расстояние для зарегистрированных на их территории мотоциклов и особых категорий автомобилей, регистрационным номерам которых трудно придать такие размеры, чтобы их можно было различать на расстоянии 40 м (130 футов).

3. Если регистрационный номер обозначен на специальной табличке, эта табличка должна быть плоской и закрепленной в вертикальном или почти вертикальном положении перпендикулярно среднему продольному сечению транспортного средства. Если номер обозначается или наносится краской на самом транспортном средстве, поверхность, на которой он обозначается или наносится краской, должна быть плоской и вертикальной или почти плоской и вертикальной и перпендикулярной среднему продольному сечению транспортного средства.

4. С учетом положений пункта 5 статьи 32 табличка или поверхность, на которой обозначен или нанесен краской регистрационный номер, может быть из светоотражающего материала.

Приложение 3

Отличительный знак автомобилей и прицепов, находящихся в международном движении

1. Упомянутый в статье 37 настоящей Конвенции отличительный знак должен состоять из одной-трех заглавных букв латинского алфавита. Буквы должны быть высотой не менее 0,08 м (3,1 дюйма) и обозначены штрихами шириной не менее 0,01 м (0,4 дюйма). Буквы должны быть нанесены черной краской на белом фоне, имеющем форму эллипса, главная ось которого горизонтальна.

2. В тех случаях, когда отличительный знак содержит только одну букву, главная ось эллипса может быть вертикальной.

3. Отличительный знак не должен включаться в регистрационный номер или обозначаться таким образом, что он может быть принят за этот последний или может ухудшить его удобочитаемость.

4. На мотоциклах и их прицепах длина осей эллипса должна составлять не менее 0,175 м (6,9 дюйма) и 0,115 м (4,5 дюйма). На других автомобилях и их прицепах длина осей эллипса должна составлять не менее:

а) 0,24 м (9,4 дюйма) и 0,145 м (5,7 дюйма), если отличительный знак состоит из трех букв;

б) 0,175 м (6,9 дюйма) и 0,115 м (4,5 дюйма), если отличительный знак состоит менее чем из трех букв.

5. Положения пункта 3 приложения 2 применяются к обозначению отличительного знака на транспортных средствах.

Приложение 4

Опознавательные знаки автомобилей и прицепов, находящихся в международном движении

1. Опознавательные знаки включают:

а) для автомобилей:

i) название или марку завода-изготовителя транспортного средства;

ii) на шасси или (при отсутствии его) на кузове автомобиля заводской номер или серийный номер завода-изготовителя;

iii) на двигателе - заводской номер двигателя, если такой номер обозначается заводом-изготовителем;

б) для прицепов - обозначения, указанные выше в подпунктах "i" и "ii";

с) для велосипедов с подвесным двигателем - указание рабочего объема двигателя и марку "СМ".

2. Буквы и цифры, включенные в опознавательные знаки, упомянутые в пункте 1 настоящего приложения, должны помещаться в легко доступном месте и быть удобочитаемыми; кроме того, они должны быть нанесены таким образом, чтобы из было трудно изменить или устранить. Опознавательные знаки должны наноситься либо исключительно латинскими буквами или прописью и арабскими цифрами, либо они должны быть повторены таким образом.

Приложение 5

Технические условия, касающиеся автомобилей и прицепов

1. Договаривающиеся стороны, которые в соответствии с подпунктом "n" статьи 1 настоящей Конвенции заявили о своем намерении приравнять к мотоциклам трехколесные транспортные средства, вес которых без нагрузки не превышает 400 кг (900 фунтов), должны распространить на эти последние содержащиеся в настоящем приложении предписания, касающиеся либо мотоциклов, либо других автомобилей.

2. В настоящем приложении термин "прицеп" применяется только к прицепам, предназначенным для буксировки автомобилем.

3. При условии соблюдения положений подпункта "а" пункта 2 статьи 3 настоящей Конвенции каждая Договаривающаяся сторона может предписывать для автомобилей, которые она регистрирует, и для прицепов, которые она допускает к движению в соответствии со своим национальным законодательством, предписания, дополняющие положения настоящего приложения или являющиеся более строгими.

Глава I. Торможение

4. В настоящей главе использованные термины означают:

колеса одной оси — колеса, расположенные симметрично или почти симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, даже в том случае, если они не находятся на одной и той же оси (ось-тандем рассматривается как две оси);

рабочий тормоз — устройство, используемое для замедления движения и остановки транспортного средства;

стояночный тормоз — означает устройство, используемое для удержания транспортного средства в неподвижном состоянии в отсутствие водителя или для удержания отцепленного прицепа в неподвижном состоянии;

аварийный тормоз — означает устройство, предназначенное для замедления движения и остановки транспортного средства в случае выхода из строя рабочего тормоза.

A. Торможение автомобилей, иных, чем мотоциклы

5. Каждый автомобиль, иной, чем мотоцикл, должен иметь тормоза, которые могут легко приводиться в действие находящимся за рулем водителем. Эти тормозные устройства должны выполнять следующие три функции торможения:

а) *рабочий тормоз* — замедлять движение транспортного средства и останавливать его надежно, быстро и эффективно независимо от его условий загрузки и от того, движется ли транспортное средство на подъем или под уклон;

б) *стояночный тормоз* — удерживать транспортное средство в неподвижном состоянии, независимо от его условий загрузки, на подъеме или на спуске с уклоном в 16%, причем тормозящие поверхности тормоза должны удерживаться в положении торможения посредством устройства чисто механического типа;

с) *аварийный тормоз* — замедлять движение транспортного средства и останавливать его независимо от его условий загрузки, на достаточно коротком расстоянии даже в случае выхода из строя рабочего тормоза.

6. При условии соблюдения положений пункта 5 настоящего приложения приспособления, обеспечивающие выполнение трех функций торможения (рабочее, аварийное и стояночное), могут иметь общие части; совмещение приводов допускается только при условии, что при этом остаются по крайней мере два отдельных привода.

7. Рабочий тормоз должен действовать на все колеса транспортного средства; однако на транспортных средствах, имеющих более двух осей, колеса одной оси могут не тормозиться.

8. Аварийный тормоз должен действовать по крайней мере на одно колесо с каждой стороны среднего продольного сечения транспортного средства; аналогичное положение относится к стояночному тормозу.

9. Рабочий тормоз и стояночный тормоз должны действовать на тормозящие поверхности, постоянно связанные с колесами при помощи достаточно прочных частей.

10. Никакая тормозящая поверхность не должна быть устроена таким образом, чтобы она могла отделяться от колес. Однако такое разъединение допускается для некоторых тормозящих поверхностей при условии, что:

а) оно является кратковременным, например, при изменении передаточного числа;

б) в отношении стояночного тормоза оно может произойти лишь в результате действия водителя;

с) в отношении рабочего или аварийного тормоза торможение продолжается с предписанной эффективностью в соответствии с пунктом 5 настоящего приложения.

В. Торможение прицепов

11. При условии соблюдения положений подпункта "с" пункта 17 настоящего приложения каждый прицеп, за исключением легких прицепов, должен иметь, в частности:

а) рабочий тормоз, позволяющий замедлить движение транспортного средства и остановить его надежно, быстро и эффективно независимо от его условий загрузки и от того, движется ли транспортное средство на подъем или под уклон;

б) стояночный тормоз, позволяющий удерживать транспортное средство в неподвижном состоянии независимо от его условий загрузки на подъеме или спуске с уклоном 16%, причем тормозящие поверхности тормоза должны удерживаться в положении торможения посредством устройства чисто механического действия. Настоящее положение не распространяется на прицепы, которые не могут быть отцеплены от транспортного средства-тягача без помощи инструментов, при том условии, что требования, предъявляемые к стояночному торможению, будут соблюдаться в отношении состава транспортных средств.

12. Устройства, обеспечивающие выполнение этих двух функций торможения (рабочее и стояночное), могут иметь общие части.

13. Рабочий тормоз должен действовать на все колеса прицепа.

14. Рабочий тормоз должен приводиться в действие приводом рабочего тормоза транспортного средства-тягача: однако, если разрешенный максимальный вес прицепа не превышает 3500кг (7700 фунтов), рабочий тормоз может быть сконструирован таким образом, чтобы во время движения он приводился в действие лишь путем сближения прицепа с тягачом (торможение силой инерции).

15. Рабочий тормоз и стояночный тормоз должны действовать на тормозящие поверхности, постоянно связанные с колесами при помощи достаточно прочных частей.

16. Тормозящие устройства должны автоматически обеспечивать остановку прицепа в случае разрыва сцепного устройства во время движения. Однако это предписание не распространяется ни на одноосные, ни на двухосные прицепы, расстояние между осями которых составляет менее 1 м (40 дюймов), при условии, что их разрешенный максимальный вес не превышает 1500 кг (3300 фунтов) и что, за исключением полуприцепов, у них на ряду со сцепным устройством имеется дополнительное сцепное приспособление, предусмотренное в пункте 58 настоящего приложения.

С. Торможение составов транспортных средств

17. В дополнение к содержащимся в разделах А и В настоящей главы положениям, касающимся несцепленных транспортных средств (автомобилей и прицепов), к составам сцепленных транспортных средств относятся следующие положения:

а) тормозные устройства каждого транспортного средства, являющегося частью состава, должны быть совместимыми;

б) действие рабочего тормоза должно надлежащим образом распределяться и синхронизироваться по всему составу сцепленных транспортных средств;

с) разрешенный максимальный вес прицепа, не оборудованного рабочим тормозом, не должен превышать половины суммы веса транспортного средства-тягача без нагрузки и веса водителя.

Д. Торможение мотоциклов

18. а) Каждый мотоцикл должен иметь два тормозных устройства, одно из которых действует по крайней мере на заднее или задние колеса, а другое - по крайней мере на переднее или передние колеса; если у мотоцикла имеется коляска, торможение колеса коляски не требуется. Эти тормозные устройства должны позволять замедлить движение мотоцикла и остановить его надежно, быстро и эффективно независимо от условий его загрузки и от того, движется ли он на подъем или под уклон;

б) в дополнение к положениям, содержащимся в подпункте "а" настоящего пункта, мотоциклы с тремя колесами, расположенными симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, должны быть оборудованы стояночным тормозом, соответствующим положениям подпункта "б" пункта 5 настоящего приложения.

Глава II. Огни и светоотражающие приспособления

19. В настоящей главе использованные термины означают:

огонь дальнего света — огонь транспортного средства, предназначенный для освещения дороги на дальнее расстояние в направлении движения вперед;

огонь ближнего света — огонь транспортного средства, предназначенный для освещения дороги впереди транспортного средства таким образом, чтобы не ослеплять чрезмерно и не причинять неудобств водителям встречных транспортных средств и другим пользователям дороги;

подфарник — огонь транспортного средства, предназначенный для сигнализации спереди транспортного средства и его габаритной ширины;

задний габаритный фонарь — огонь транспортного средства, предназначенный для сигнализации сзади транспортного средства и его габаритной ширины;

стоп — сигнал — огонь транспортного средства, предназначенный для сигнализации другим пользователям дороги, находящимся сзади транспортного средства, что водитель привел в действие рабочий тормоз;

противотуманная фара — огонь транспортного средства, предназначенный для улучшения освещенности дороги в туман, снегопад, ливень и пылевую бурю;

задняя фара — огонь транспортного средства, предназначенный для освещения дороги сзади транспортного средства и подачи предупреждающего сигнала другим пользователям дороги, когда транспортное средство дает или намеревается дать задний ход;

указатель поворота — огонь транспортного средства, предназначенный для сигнализации другим пользователям дороги намерения водителя свернуть вправо или влево;

светоотражающее приспособление — приспособление, предназначенное для сигнализации наличия транспортного средства посредством отражения света, излучаемого источником света, не связанным с этим транспортным средством, причем наблюдатель находится вблизи этого источника;

освещающая поверхность — в отношении огней видимую поверхность, с которой излучается свет, а в отношении светоотражающих приспособлений - видимую поверхность, от которой отражается свет.

20. Цвета указанных в настоящей главе огней должны по мере возможности соответствовать определениям, содержащимся в добавлении к настоящему приложению.

21. Каждый автомобиль, кроме мотоциклов, скорость которого по ровной дороге может превышать 40км/ч (25 миль/ч) должен иметь спереди четное число белых или желтых селективных огней дальнего света, способных надлежащим образом освещать дорогу в ясную погоду ночью на расстояние по крайней мере 100м (325 футов) впереди транспортного средства. Внешние края освещающих поверхностей огней дальнего света ни в коем случае не должны быть расположены ближе к краю габаритной ширины транспортного средства, чем внешние края освещающей поверхности огней ближнего света.

22. Каждый автомобиль, кроме мотоциклов, скорость которого на ровной дороге может превышать 10км/ч (6 миль/ч), должен быть снабжен спереди двумя белыми или желтыми селективными огнями ближнего света, способными надлежащим образом освещать дорогу в ясную погоду ночью на расстояние по крайней мере 40 м (130 футов) впереди транспортного средства. С каждой стороны точка освещающей поверхности, наиболее удаленная от среднего продольного сечения транспортного средства, должна находиться на расстоянии не более 0,4 м (16 дюймов) от края габаритной ширины транспортного средства. Автомобиль не должен иметь более двух огней ближнего света. Огни ближнего света должны быть отрегулированы таким образом, чтобы они соответствовали определению, изложенному в пункте 19 настоящего приложения.

23. Каждый автомобиль, иной, чем двухколесный мотоцикл без коляски, должен иметь два подфарника белого цвета; однако селективный желтый цвет допускается для подфарников, совмещенных с фарами дальнего или ближнего света, излучающими пучки селективного желтого цвета. Если эти подфарники являются единственными огнями, включенными спереди транспортного средства, они должны быть видимыми ночью в ясную погоду на расстоянии по крайней мере 300м (1000 футов), не ослепляя и не причиняя излишних неудобств другим пользователям дороги. С каждой стороны точка освещающей поверхности, наиболее удаленная от среднего продольного сечения транспортного средства, должна находиться на расстоянии не более 0,4 м (16 дюймов) от края габаритной ширины транспортного средства.

24. а) Каждый автомобиль, иной, чем двухколесный мотоцикл без коляски, должен иметь сзади четное число задних габаритных фонарей красного цвета, ви-

димых в ясную погоду ночью на расстоянии по крайней мере 300м (1000 футов), не ослепляя и не причиняя излишних неудобств другим пользователям дороги.

С каждой стороны точка освещающей поверхности, наиболее удаленная от среднего продольного сечения транспортного средства, должна находиться на расстоянии не более 0,4 м (16 дюймов) от края габаритной ширины транспортного средства;

б) каждый прицеп должен иметь сзади четное число задних габаритных огней красного цвета, видимых в ясную погоду ночью на расстоянии по крайней мере 300м (1000 футов), не ослепляя и не причиняя излишних неудобств другим пользователям дороги. С каждой стороны точка освещающей поверхности, наиболее удаленная от среднего продольного сечения прицепа, должна находиться на расстоянии не более 0,4 м (16 дюймов) от края габаритной ширины прицепа. Однако прицепы, габаритная ширина которых не превышает 0,80 м (32 дюйма), могут иметь лишь один из этих огней, если они буксируются двух колесным мотоциклом без коляски.

25. Каждый автомобиль или прицеп, имеющий сзади номерной знак, должен быть снабжен приспособлением для освещения этого знака, устроенным таким образом, чтобы освещаемый этим приспособлением номерной знак был удобочитаем в ясную погоду ночью при остановленном транспортном средстве с расстояния в 20м (65 футов) сзади транспортного средства; однако каждая Договаривающаяся сторона может уменьшить это минимальное расстояние удобочитаемости ночью в тех же пределах и для тех же транспортных средств, для которых она в соответствии с пунктом 2 приложения 2 к настоящей Конвенции уменьшит минимальное расстояние удобочитаемости днем.

26. На каждом автомобиле, включая мотоциклы, и на каждом составе транспортных средств, включающем автомобиль и один или несколько прицепов, электрические соединения должны быть устроены таким образом, чтобы огни дальнего света, огни ближнего света, противотуманные фары, подфарники автомобилей и упомянутое выше в пункте 25 приспособление могли включаться лишь при одновременном включении задних габаритных фонарей автомобиля или последнего транспортного средства, включенного в состав.

Однако это положение не относится к огням дальнего или ближнего света, если они применяются для подачи световых сигналов, указанных в пункте 5 статьи 33 настоящей Конвенции. Кроме того, электрические соединения должны быть устроены таким образом, чтобы подфарники автомобилей всегда включались при включении огней ближнего света, огней дальнего света или противотуманных фар.

27. Каждый автомобиль, кроме двухколесного мотоцикла без коляски, должен иметь сзади по крайней мере два красных светоотражающих приспособления не треугольной формы. С каждой стороны край освещающей поверхности, наиболее удаленный от среднего продольного сечения транспортного средства, должен находиться на расстоянии не более 0,4 м (16 дюймов) от края габаритной ширины транспортного средства. Светоотражающие приспособления должны быть видимы водителю транспортного средства в ясную погоду ночью на расстоянии по крайней мере 150м (500 футов), когда они освещены дальним светом этого транспортного средства.

28. Каждый прицеп должен иметь сзади по крайней мере два красных светоотражающих приспособления. Эти светоотражающие приспособления должны иметь форму равностороннего треугольника с вершиной, обращенной кверху, и одной горизонтальной стороной, причем длина каждой стороны составляет не менее 0,15м (6 дюймов) и не более 0,2 м (8 дюймов); никакой сигнальный огонь не должен помещаться внутри этого треугольника. Указанные светоотражающие приспособления должны отвечать в отношении видимости требованиям, изложенным выше, в пунк-

те 27. С каждой стороны край освещающей поверхности, наиболее удаленной от среднего продольного сечения прицепа, должен находиться на расстоянии не более 0,4 м (16 дюймов) от края габаритной ширины прицепа. Однако прицепы, габаритная ширина которых не превышает 0,8 м (32 дюйма), могут иметь только одно светоотражающее приспособление, если они буксируются двухколесным мотоциклом без коляски.

29. Каждый прицеп должен иметь спереди два белых светоотражательных приспособления не треугольной формы. Эти светоотражающие приспособления должны удовлетворять условиям размещения и видимости, изложенным выше в пункте 27.

30. Прицеп должен иметь два белых подфарника, если его ширина превышает 1,6 м (5 футов 4 дюйма). Предписанные таким образом подфарники должны быть расположены возможно ближе к краю габаритной ширины прицепа и во всяком случае таким образом, чтобы внешний край освещенной поверхности, наиболее удаленный от среднего продольного сечения прицепа, находился на расстоянии не более 0,15 м (6 дюймов) от этого края.

31. Каждый автомобиль (кроме двухколесных мотоциклов с коляской или без нее), скорость которого по ровной дороге может превышать 25 км/ч (15 миль/ч), должен иметь сзади два красных стоп-сигнала, светосила которых явно превосходит светосилу задних габаритных фонарей. Это же положение относится к каждому прицепу, находящемуся в конце состава транспортных средств; однако стоп-сигналы не являются обязательными для небольших прицепов, размеры которых таковы, что стоп-сигналы тягача остаются видимыми.

32. С оговоркой о том, что Договаривающиеся стороны, сделавшие в соответствии с пунктом 2 статьи 54 настоящей Конвенции заявление о приравнивании велосипедов с подвесным двигателем к мотоциклам, могут освобождать велосипеды с подвесным двигателем от соблюдения всех нижеследующих положений или их части:

а) каждый двухколесный мотоцикл с коляской или без нее должен быть снабжен фарой ближнего света, отвечающей в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся выше в пункте 22;

б) каждый двухколесный мотоцикл с коляской и без нее, скорость которого на ровной дороге может превышать 40 км/ч (25 миль/ч), должен иметь, помимо фары ближнего света, по крайней мере одну фару дальнего света, отвечающую в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся выше в пункте 21. Если такой мотоцикл имеет более одной фары дальнего света, эти фары должны располагаться возможно ближе друг к другу;

с) двухколесный мотоцикл с коляской или без нее должен иметь не более одной фары ближнего света и не более двух фар дальнего света.

33. Каждый двухколесный мотоцикл без коляски может быть снабжен спереди одним или двумя подфарниками, отвечающими в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в пункте 23 настоящего приложения. Если такой мотоцикл имеет два подфарника, эти подфарники должны располагаться возможно ближе друг к другу. Двухколесный мотоцикл без коляски не должен иметь более двух подфарников.

34. Каждый двухколесный мотоцикл без коляски должен иметь один задний габаритный фонарь, отвечающий в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся выше в подпункте "а" пункта 24.

35. Каждый двухколесный мотоцикл без коляски должен иметь сзади одно светоотражающее приспособление, удовлетворяющее в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся выше в пункте 27.

36. Каждый двухколесный мотоцикл с коляской или без нее должен иметь стоп-сигнал, удовлетворяющий положениям пункта 31 настоящего приложения, с оговоркой о том, что Договаривающиеся стороны, сделавшие в соответствии с пунктом 2 статьи 54 настоящей Конвенции заявление о приравнивании велосипедов с подвесным двигателем к мотоциклам, могут не распространять это предписание на двухколесные велосипеды с подвесным двигателем с коляской или без нее.

37. Без ущерба для положений, касающихся огней и приспособлений, предписанных для мотоциклов без коляски, каждая коляска, соединенная с двухколесным мотоциклом, должна иметь один подфарник, отвечающий в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в пункте 23 настоящего приложения, один задний габаритный фонарь, отвечающий в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся выше в подпункте "а" пункта 24 настоящего приложения, и одно светоотражающее приспособление, отвечающее в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в пункте 27 настоящего приложения. Электрические соединения должны быть устроены таким образом, чтобы подфарник и задний габаритный фонарь коляски включались одновременно с задним габаритным фонарем мотоцикла. Во всяком случае коляска не должна иметь фар дальнего или ближнего света.

38. Автомобили с тремя колесами, симметричными по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, приравненные к мотоциклам в соответствии с подпунктом "n" статьи 1 Конвенции, должны быть снабжены приспособлениями, предписываемыми в пунктах 21, 22, 23, 24 "а", 27 и 31 настоящего приложения. Однако, если ширина такого транспортного средства не превышает 1,30 м (4 футов 3 дюймов), то достаточно одной фары дальнего света и одной фары ближнего света. В этом случае не применяются предписания относительно расстояния освещающей поверхности по отношению к краю габаритной ширины транспортного средства.

39. Каждый автомобиль, за исключением тех, водители которых могут подавать рукой сигналы об изменении направления движения, видимые во всех направлениях для других пользователей дороги, должен иметь неподвижные указатели поворота с мигающими огнями автожелтого цвета, расположенные попарно на транспортном средстве и видимые днем и ночью пользователями дороги. Частота мигания этих огней должна составлять 90 миганий в минуту с допуском ± 30 .

40. Если на автомобиле, ином, чем двухколесный мотоцикл с коляской или без коляски, имеются противотуманные фары, они должны быть белого или желтого селективного цвета в количестве двух и устанавливаться таким образом, чтобы ни одна точка их освещающей поверхности не находилась выше самой высокой точки освещающей поверхности огней ближнего света и чтобы с каждой стороны точка освещающей поверхности, наиболее удаленная от среднего продольного сечения транспортного средства, находилась на расстоянии не более 0,4 м (16 дюймов) от края габаритной ширины транспортного средства.

41. Никакая задняя фара не должна приводить к ослеплению или создавать неудобства для других пользователей дороги. Если автомобиль оборудован задней фарой, то эта фара должна излучать белый, автожелтый или желтый селективный свет. Приспособления для ее включения должно быть устроено таким образом, чтобы она могла включаться только тогда, когда приведено в действие приспособление заднего хода.

42. Никакой огонь, иной, чем огни указателей поворота, установленный на автомобиле или прицепе, не должны быть мигающими, за исключением огней, используемых в соответствии с национальным законодательством Договаривающихся сторон для обозначения транспортных средств или составов транспортных средств, которые не обязаны соблюдать общие правила дорожного движения или наличие

которых на дороге обязывает других пользователей дороги соблюдать особую осторожность; такими транспортными средствами, в частности, являются транспортные средства, имеющие преимущественное право проезда, автопоезда, транспортные средства, имеющие особые размеры, и транспортные средства или оборудование, используемые для строительства или ремонта дорог. Однако Договаривающиеся стороны могут разрешить или предписать, чтобы некоторые огни или часть этих огней мигали, за исключением огней, излучающих красный свет, для предупреждения об особой опасности, которую временно представляет собой транспортное средство.

43. При применении положений настоящего приложения следует рассматривать:

а) как один огонь любое сочетание двух или более огней, тождественных или нет, но имеющих одинаковое назначение и одинаковый цвет, если проекция их освещающих поверхностей на вертикальную плоскость, перпендикулярную среднему продольному сечению транспортного средства, занимает не менее 50% поверхности наименьшего прямоугольника, описывающего проекции указанных освещающих поверхностей;

б) как два огня или парное число огней единую освещающую поверхность в форме полосы при условии, что она расположена симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, что она находится по крайней мере на расстоянии 0,4 м (16 дюймов) от края габаритной ширины транспортного средства и ее длина составляет по меньшей мере 0,8 м (32 дюйма). Освещение этой поверхности должно осуществляться по крайней мере двумя источниками света, находящимися возможно ближе к ее краям. Освещающая поверхность может включать ряд элементов, расположенных таким образом, что проекция освещающих поверхностей различных элементов на вертикальную плоскость, перпендикулярную среднему продольному сечению транспортного средства, занимает не менее 50% наименьшего прямоугольника, описывающего проекции указанных освещающих поверхностей элементов.

44. На одном и том же транспортном средстве огни, имеющие одинаковое назначение и направленные в одну и ту же сторону, должны быть одинакового цвета. Огни и светоотражающие приспособления, число которых является четным, должны быть расположены симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, за исключением транспортных средств, внешняя форма которых не является симметричной. Каждая пара огней должна иметь явно одинаковую светосилу.

45. Различные по своему назначению огни и при условии соблюдения положений других пунктов настоящей главы - огни и светоотражающие приспособления могут быть вмонтированы в один световой прибор или соединены в нем при условии, что каждый из этих огней и светоотражающих приспособлений соответствует относящимся к нему положениям настоящего приложения.

Глава III. Другие предписания

Рулевое управление

46. Каждый автомобиль должен иметь прочное рулевое устройство, позволяющее водителю легко, быстро и уверенно менять направление движения транспортного средства.

Зеркало заднего вида

47. Каждый автомобиль, иной, чем двухколесный мотоцикл с коляской или без нее, должен иметь одно или несколько зеркал заднего вида; количество, размер и расположение этих зеркал должны быть таковы, чтобы водитель мог видеть дорожное движение позади своего транспортного средства.

Звуковой сигнальный прибор

48. Каждый автомобиль должен иметь по крайней мере один звуковой сигнальный прибор достаточной мощности. Звук, издаваемый сигнальным прибором, должен быть продолжительным, однотонным и нерезким. Транспортные средства, имеющие преимущественное право проезда, и пассажирские транспортные средства общего пользования могут иметь дополнительные звуковые сигнальные приборы, не отвечающие этим требованиям.

Стеклоочиститель

49. Каждый автомобиль, снабженный ветровым стеклом, размеры и форма которого таковы, что водитель может свободно видеть со своего места дорогу впереди лишь через прозрачные элементы этого ветрового стекла, должен иметь по крайней мере один эффективный и прочный стеклоочиститель, который, находясь в соответствующем положении, действует, не требуя постоянного вмешательства водителя.

Стеклоомыватель

50. Каждый автомобиль, который в обязательном порядке должен иметь по крайней мере один стеклоочиститель, должен иметь и стеклоомыватель.

Ветровое стекло и стекла

51. На каждом автомобиле и на каждом прицепе:

а) прозрачные материалы, из которых изготовлены внешние элементы транспортного средства, включая ветровое стекло, или элементы внутренней перегородки, должны быть такими, чтобы в случае их повреждения опасность нанесения увечий была сведена до минимума;

б) ветровое стекло должно быть сделано из материала, прозрачность которого не ухудшается, и должно быть таким, чтобы оно не вызывало никакого значительного искажения видимых через него предметов и чтобы в случае его повреждения водитель имел возможность видеть в достаточной мере дорогу.

Приспособление для движения задним ходом

52. Каждый автомобиль должен быть снабжен приспособлением для движения задним ходом, приводимым в действие с места водителя. Однако это приспособление является обязательным для мотоциклов и автомобилей с тремя колесами, расположенными симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, только в том случае, если их разрешенный максимальный вес превышает 400 кг (900 фунтов).

Глушитель

53. Каждый двигатель внутреннего сгорания, установленный на автомобиле, должен быть снабжен эффективным глушителем; это приспособление должно быть устроено таким образом, чтобы водитель не мог со своего места вывести его в нерабочее состояние.

Шины

54. Колеса автомобилей и их прицепов должны быть снабжены пневматическими шинами, причем состояние этих шин должно быть таким, чтобы обеспечивалась безопасность и сцепление с грунтом даже на мокрой дороге. Однако настоящее положение не препятствует Договаривающимся сторонам разрешать использование приспособлений, которые могут дать результаты, по крайней мере эквивалентные результатам, получаемым при использовании пневматических шин.

Спидометр

55. Каждый автомобиль, скорость которого по равной дороге может превышать 40 км/ч (25 миль/ч), должен иметь спидометр; однако каждая Договаривающаяся сторона может не распространить этого предписания на некоторые категории мотоциклов и других легких транспортных средств.

Приспособление для сигнализации на автомобилях

56. Приспособление, упомянутое в пункте 5 статьи 23 и в пункте 6 приложения 1 к настоящей Конвенции, должно быть:

а) либо щитком, имеющим форму равностороннего треугольника со сторонами длиной не менее 0,4 м (16 дюймов) и красными краями шириной не менее 0,05 м (2 дюйма); середина этого треугольника может быть полой или окрашенной в светлый цвет; красные края должны либо пропускать свет в силу своей прозрачности, либо иметь полосу, обладающую светоотражательными свойствами; щиток должен быть приспособлен для того, чтобы его можно было ставить в устойчивое вертикальное положение;

б) либо другим столь же эффективным приспособлением.

Противоугонное устройство

57. Каждый автомобиль должен быть снабжен противоугонным устройством, позволяющим с момента оставления транспортного средства на стоянке вывести из строя или заблокировать какой-либо основной агрегат транспортного средства.

Сцепное устройство легких прицепов

58. За исключением полуприцепов, прицепы, которые не оборудованы автоматическим тормозом, указанным в пункте 16 настоящего приложения, должны быть оборудованы, помимо сцепного устройства, дополнительным сцепным приспособлением (цепь, трос и т.п.), которое в случае поломки сцепного устройства могло бы предотвратить падение дышла на землю и обеспечить в определенной степени частичное управление прицепом.

Общие положения

59. а) Механизмы и приспособления автомобиля по возможности не должны представлять опасности пожара или взрыва; они не должны также выделять в чрезмерном количестве вредные газы, плотный дым, издавать неприятный запах и производить шум;

б) система зажигания высокого напряжения двигателей автомобилей по возможности не должна являться источником чрезвычайного распространения существенных радиоэлектрических помех;

в) конструкция каждого автомобиля должна обеспечивать водителю спереди, справа и слева достаточную обзорность, позволяющую ему безопасно управлять автомобилем;

г) конструкция и оборудование автомобилей и прицепов должны по возможности обеспечивать уменьшение опасности для их пассажиров и для других пользователей дороги в случае дорожно-транспортного происшествия. В частности, транспортные средства не должны иметь ни внутри, ни снаружи никаких украшений или других не являющихся необходимыми предметов, имеющих острые края или выходящих за габарит транспортного средства, которые могут представлять опасность для водителей и пассажиров и для других пользователей дороги.

Глава IV. Отступления от правил

60. При применении настоящей Конвенции на своей территории Договаривающиеся стороны могут допускать отступления от положений настоящего приложения в отношении:

а) автомобилей и прицепов, конструктивная скорость которых на ровной дороге не может превышать 25 км/ч (15 миль/ч) или скорость которых согласно национальному законодательству не должна превышать 25 км/ч;

б) инвалидов колясок, то есть маленьких автомобилей, которые специально сконструированы и предназначены — а не только приспособлены — для использования лицом, имеющим увечье или физический недостаток, и которые обычно используются только этим лицом;

с) транспортных средств, предназначенных для экспериментов в целях применения достижений техники и повышения безопасности;

д) транспортных средств особой формы или особого типа или транспортных средств, используемых для специальных целей в особых условиях.

61. Договаривающиеся стороны могут даже допускать отступления от положений настоящего приложения в отношении регистрируемых ими транспортных средств, которые могут находиться в международном движении:

а) разрешая автожелтый цвет для указанных в пунктах 23 и 30 настоящего приложения подфарников и указанных в пункте 29 настоящего приложения светоотражающих приспособлений;

б) разрешая красный цвет для указанных в пункте 39 настоящего приложения световых указателей поворота, устанавливаемых сзади транспортного средства;

с) разрешая красный цвет для указанных в последней фразе пункта 42 настоящего приложения огней, устанавливаемых сзади транспортного средства;

д) в отношении расположения огней на специализированных транспортных средствах, внешняя форма которых не позволяет соблюдать эти положения, не прибегая к монтажным приспособлениям, которые могут быть легко повреждены или сорваны;

е) разрешая наличие нечетного — более двух — числа огней дальнего света на регистрируемых ею автомобилях; и

ф) в отношении прицепов, которые служат для перевозки длинномерных грузов (бревен, труб и т.д.) и которые при движении не сцепляются с тягачом, а связаны с ним только грузом.



1.7. КОНВЕНЦИЯ О ДОГОВОРЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПО ДОРОГАМ (КДПГ)

(Конвенция от 19.05.56. С изменениями, внесенными Протоколом от 5 июля 1978 года. Основные положения)

Договаривающиеся стороны согласились о нижеследующем:

Глава I. Область применения конвенции

Статья 1

1. Настоящая Конвенция применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов за вознаграждение посредством транспортных средств, когда место погрузки груза и место доставки груза, указанные в контракте, находятся на территории двух различных стран, из которых по крайней мере одна является участницей Конвенции. Применение Конвенции не зависит от местожительства и национальности заключающих договор сторон.

2. При применении настоящей Конвенции под "транспортным средством" следует понимать автомобили, автомобили с полуприцепами, прицепы и полуприцепы так, как они определяются в статье 4 Конвенции о дорожном движении от 19 сентября 1949 года.

3. Настоящая Конвенция применяется также в том случае, если перевозки, входящие в область ее применения, производятся государствами или правительственными учреждениями или организациями.

4. Настоящая Конвенция не применяется:

- к перевозкам, производимым согласно международным почтовыми конвенциям;
- к перевозкам покойников;
- к перевозкам обстановки и мебели при переездах.

5. Договаривающиеся стороны запрещают вносить изменения в настоящую Конвенцию путем частных соглашений, заключенных между двумя или несколькими договаривающимися сторонами, за исключением отмены ее применения к их пограничным перевозкам или разрешения использования при перевозках, производимых исключительно на их территории, накладных, устанавливающих право собственности на груз.

Статья 2

1. Если на части перевозки транспортное средство, содержащее груз, перевозится по морю, железной дороге, внутреннему водному пути или воздушным транспортом без перегрузки, за исключением случая, предусмотренного статьей 14, настоящая Конвенция применяется ко всей перевозке в целом. Однако, если будет доказано, что потеря груза, его повреждение или задержка доставки произошли во время перевозки, произведенной одним из видов транспорта, кроме дорожного, и не были вызваны действием или упущением дорожного перевозчика, а были вызваны фактом, который мог произойти только во время и по причине перевозки, произведенной не дорожным транспортом, ответственность дорожного перевозчика определяется не настоящей Конвенцией, а теми положениями, которыми определялась бы ответственность любого не дорожного перевозчика при заключении между ним и отправителем контракта на перевозку груза согласно обязательным положениям закона, касающегося перевозки грузов любым видом транспорта, кроме дорожного. Тем не менее в случае отсутствия таких положений ответственность дорожного перевозчика определяется настоящей Конвенцией.

2. В том случае, когда перевозчик, производящий перевозки, одновременно производит перевозки и иным видом транспорта, его ответственность определяется также пунктом 1, как если бы его функции дорожного перевозчика и функция перевозчика, производящего перевозки не дорожным видом транспорта, осуществлялись бы двумя различными лицами.

Глава II. Лица, за которых несет ответственность перевозчик

При применении настоящей Конвенции перевозчик отвечает как за свои собственные действия и упущения, так и за действия и упущения своих агентов и всех других лиц, к услугам которых он прибегает для осуществления перевозки, когда эти агенты или лица действуют в рамках возложенных на них обязанностей.

Глава III. Заключение и исполнение договора перевозки

Статья 4

Договор перевозки устанавливается накладной. Отсутствие, неправильность или потеря накладной не отражаются ни на существовании, ни на действительности договора перевозки, к которому и в этом случае применяются постановления настоящей Конвенции.

Статья 5

1. Накладная составляется в трех оригиналах, подписанных отправителем и перевозчиком, причем эти подписи могут быть отпечатаны типографским способом или заменены штемпелями отправителя и перевозчика, если это допускается законодательством страны, в которой составлена накладная. Первый экземпляр накладной передается отправителю, второй сопровождает груз, а третий остается у перевозчика.

2. В том случае, когда подлежащий перевозке груз должен быть погружен на различные автомобили или же когда речь идет о различного рода грузах или о различных партиях грузов, отправитель или перевозчик имеет право требовать составления такого количества накладных, которое соответствует количеству используемых автомобилей или количеству подлежащих перевозке разных грузов или партий грузов.

Статья 6

1. Накладная должна содержать следующие сведения:

- a) место и дата ее составления;
- b) имя и адрес отправителя;
- c) имя и адрес транспортного агента;
- d) место и дата принятия груза к перевозке и место его доставки;
- e) имя и адрес получателя;
- f) принятое обозначение характера груза и тип его упаковки и, в случае перевозки опасных грузов, их обычно признанное обозначение;
- g) число грузовых мест, их особая разметка и номера;
- h) вес груза брутто или выраженное в других единицах измерения количество груза;
- i) связанные с перевозкой расходы /стоимость перевозки, дополнительные расходы, таможенные пошлины и сборы, а также прочие издержки с момента заключения договора до сдачи груза/;
- j) инструкции, требуемые для выполнения таможенных формальностей и другие;
- k) указание, что перевозка производится независимо от всякой оговорки, согласно требованиям, установленным настоящей Конвенцией.

2. В случае необходимости, накладная должна также содержать следующие указания:

- a) запрещение перегрузки груза;
- b) расходы, которые отправитель принимает на свой счет;
- c) сумма наложенного на груз платежа, подлежащего возмещению при сдаче груза;
- d) заявленная стоимость груза и сумма дополнительной ценности его при доставке;
- e) инструкция отправителя перевозчику относительно страхования груза;
- f) дополнительный срок выполнения перевозки;
- g) перечень документов, переданных перевозчику.

3. Договаривающиеся стороны могут внести в накладную любое иное указание, которое будет ими признано необходимым.

Статья 7

1. Отправитель несет ответственность за все издержки перевозки и убытки, причиненные ему вследствие неточности или недостаточности:

- a) указаний, приведенных в подпунктах b), d), e), f), g), h), j) пункта 1 статьи 6;
- b) указаний, приведенных в пункте 2 статьи 6;
- c) всех иных указаний или инструкций, которые даются отправителем для составления накладной или для включения в нее.

2. Если, по просьбе отправителя перевозчик вносит в накладную указания, приведенные в пункте 1 настоящей статьи, признается, поскольку не доказано обратное, что это им сделано от имени и за счет отправителя.

3. Если накладная не содержит указаний, предусмотренных в пункте 1 k) статьи 6, перевозчик отвечает за все расходы и за все убытки, которые могут быть причинены правомочному в отношении груза лицу вследствие такого упущения.

Статья 8

1. При принятии груза перевозчик обязан проверить:

- a) точность записей, сделанных в накладной относительно числа грузовых мест, а также их маркировки и размеров;
- b) внешнее состояние груза и его упаковки.

2. Если перевозчик не имеет достаточной возможности проверить правильность записей, упомянутых в пункте 1а) настоящей статьи, он должен вписать в накладную обоснованные оговорки. Он должен также обосновать все сделанные им оговорки, касающиеся внешнего состояния груза и его упаковки. Эти оговорки не имеют обязательной силы для отправителя, если последний намеренно не указал в накладной, что он их принимает.

3. Отправитель имеет право требовать проверки перевозчиком веса брутто или его количества, выраженного в других единицах измерения. Он может также требовать проверки содержимого грузовых мест. Перевозчик может требовать возмещения расходов, связанных с проверкой. Результаты проверок вносятся в накладную.

Статья 9

1. Накладная, если не доказано противного, имеет силу договора относительно его условий и удовлетворением принятия груза перевозчиком.

2. При отсутствии в накладной обоснованных перевозчиком оговорок, имеется презумпция, что груз и его упаковка были внешне в исправном состоянии в момент принятия груза перевозчиком и что число грузовых мест, а также их маркировка и номера соответствовали указаниям накладной.

Статья 10

Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за ущерб и повреждения, причиненные лицам, оборудованию и другим грузам, а также за любые расходы, которые могут быть вызваны поврежденной упаковкой груза, если только при видимом или известном перевозчику в момент принятия груза повреждении перевозчиком не было сделано относительно этого надлежащих оговорок.

Статья 11

1. Отправитель обязан до доставки груза присоединить к накладной или представить в распоряжение перевозчика необходимые документы и сообщить требуемые сведения для выполнения таможенных и иных формальностей.

2. Проверка правильности и полноты этих документов не лежит на обязанности перевозчика. Отправитель ответственен перед перевозчиком за всякий ущерб, который может быть причинен отсутствием, недостаточностью или неправильностью этих документов и сведений, за исключением случаев вины перевозчика.

3. Перевозчик несет ответственность на тех же основаниях, что и комиссионер, за последствия потери или неправильного использования документов, упомянутых в накладной, приложенных к ней или врученных ему; сумма причитающегося с него возмещения не должна, однако, превышать ту, которая подлежала бы уплате в случае потери груза.

Статья 12

1. Отправитель имеет право распоряжаться грузом, в частности, требовать от перевозчика прекращения перевозки, изменения места, предусмотренного для доставки груза или доставки груза не тому получателю, который указан в накладной.

2. Отправитель теряет право с того момента, когда второй экземпляр накладной передан получателю или когда последний осуществляет свои права, предусмотренные в пункте 1 статья 13; с этого момента перевозчик должен руководствоваться указаниями получателя груза.

3. Однако, право распоряжения грузом принадлежит получателю с момента составления накладной, если в накладной отправителем сделано такого рода указание.

4. Если, осуществляя свое право распоряжения грузом, получатель дает указание сдать груз другому лицу, последнее не вправе назначить других получателей.

5. Право распоряжения грузом осуществляется при следующих условиях:

а) отправитель, или в случае, указанном в пункте 3 настоящей статьи - получатель, желающий осуществить это право, должен представить первый экземпляр накладной, в которой должны быть внесены новые инструкции, данные перевозчику, а также возместить расходы и ущерб, вызванные выполнением этих инструкций.

б) выполнение этих инструкций должно быть возможным в тот момент, когда их получает лицо, которое должно их выполнить; оно не должно нарушать хода нормальной работы предприятия перевозчика и не должно наносить ущерба отправителям или получателям других грузов;

с) упомянутые инструкции не должны ни в коем случае приводить к разбивке грузов.

6. Если перевозчик не может выполнить полученные им инструкции по причине указанных в пункте 5b) положений, он должен немедленно сообщить об этом лицу, которым были даны инструкции.

7. Перевозчик, не выполнивший инструкций, которые были ему даны в условиях, указанных в настоящей статье, или подчинившийся таким инструкциям, не потребовав представления ему первого экземпляра накладной, несет ответственность перед правомочным по договору лицом за понесенный таким образом ущерб.

Статья 13

1. По прибытии груза на место, предусмотренное для его доставки, получатель имеет право требовать передачи ему второго экземпляра накладной, причем им выдается соответствующая расписка в принятии. Если установлена потеря груза или если груз не прибыл по истечении срока, предусмотренного в статье 19, получатель может требовать от своего имени от перевозчика удовлетворения, ссылаясь на права, обеспеченные ему договором перевозки.

2. Получатель, осуществляющий права, предоставляемые ему согласно пункту 1 настоящей статьи, обязан погасить возникшие на основании накладной долговые обязательства. В случае возникновения спора по этому поводу перевозчик обязан осуществить поставку груза лишь в случае внесения получателем залога.

Статья 14

1. Если по какой-либо причине выполнение договора на определенных в накладной условиях является или становится невозможным до прибытия груза к предусмотренному месту доставки, перевозчик обязан запросить инструкцию у лица, имеющего право распоряжаться грузом согласно статье 12.

2. Если же обстоятельства позволяют выполнить перевозку в условиях, отличных от предусмотренных в накладной, и если перевозчик не смог своевременно получить инструкций от лица, имеющего право распоряжаться грузом согласно статье 12, перевозчик должен принять меры, которые представляются ему наиболее подходящими в интересах лица, имеющего право распоряжаться грузом.

Статья 15

1. Если после прибытия груза на место назначения возникают препятствия к его сдаче, перевозчик должен запросить инструкции у отправителя. Если получатель отказывается принять груз, отправитель имеет право распоряжаться грузом, не предъявляя первого экземпляра накладной.

2. Получатель, даже если он отказался от принятия груза, может в любой момент потребовать его сдачи до тех пор, пока перевозчик не получил от отправителя противоположных инструкций.

3. Если препятствие к сдаче груза возникает после того как получатель, согласно предоставленному ему пунктом 3 статьи 12 праву, дал приказ доставить груз какому-либо другому лицу, то для выполнения вышеуказанных положений пунктов 1 и 2 получатель становится на место отправителя, а это другое лицо — на место получателя.

Статья 16

1. Перевозчик имеет право на возмещение расходов, вызванных запросом инструкций или выполнением полученных инструкций, поскольку эти расходы не являются следствием его собственной вины.

2. В условиях, указанных в пункте 1 статьи 14 и в статье 15, перевозчик может немедленно выгрузить груз за счет лица, правомочного по договору; после такой выгрузки перевозка считается законченной. В таком случае перевозчик осуществляет хранение груза. Он может, однако, доверить хранение груза какому-либо третьему лицу и в этом случае несет ответственность лишь за осмотрительный выбор этих третьих лиц. Груз остается при этом обремененным лежащими на нем договорными обязательствами, вытекающими из накладной, и всеми прочими расходами.

3. Перевозчик может продать груз, не выжидая инструкций от правомочного по договору лица, если груз является скоропортящимся или если того требует его состояние, или же если хранение груза влечет за собой расходы, слишком высокие по сравнению с его стоимостью. В других случаях перевозчик может также продать груз, если в надлежащий срок им не будет получено от правомочного по договору лица противоположных инструкций, выполнение которых может быть справедливо потребовано.

4. В случае продажи груза согласно положениям настоящей статьи, вырученная сумма, за вычетом лежащих на грузе и подлежащих уплате расходов, должна быть передана в распоряжение правомочного по договору лица. Если расходы превосходят выручку, то перевозчик имеет право получить причитающуюся ему разницу.

5. Применяемая при продаже процедура определяется действующими на месте продажи законами или обычаями.

Глава IV. Ответственность перевозчика

Статья 17

1. Перевозчик несет ответственность за полную или частичную потерю груза или его повреждение, происшедшее в промежуток времени между принятием груза к перевозке и его сдачей, а также за опоздание доставки.

2. Перевозчик освобождается от этой ответственности, если потеря груза, его повреждение или опоздание произошли по вине правомочного по договору лица, вследствие приказа последнего, не вызванного какой-либо виной перевозчика, каким-либо дефектом самого груза или обстоятельствами, избежать которые перевозчик не мог и последствия которых он не мог предотвратить.

3. Перевозчик не может ссылаться для сложения с себя ответственности ни на дефекты транспортного средства, которым он пользуется для осуществления перевозки, ни на вину лица, у которого был взят в аренду автомобиль, или агентов последнего.

4. С учетом пунктов 2 и 5 статьи 18, перевозчик освобождается от лежащей на нем ответственности, когда потеря или повреждение груза являются следствием особого риска, неразрывно связанного с одним или несколькими из перечисленных ниже обстоятельств:

а) с использованием открытых или неукрытых транспортных средств, если такое использование было специально оговорено и указано в накладной;

б) с отсутствием или повреждением упаковки грузов, по своей природе подверженных порче и повреждению без упаковки или неудовлетворительной упаковки их;

в) с перемещением, погрузкой, размещением или выгрузкой груза отправителем или получателем, или лицами, действующими от имени отправителя или грузополучателя;

d) с природой некоторых грузов, подверженных из-за этих свойств, обусловленных их природой, полной или частичной гибели или повреждению, в частности, подверженных поломке, ржавлению, внезапному гниению, усушке, утечке, нормальной потере или нападению паразитов и грызунов;

у) с недостаточностью или неудовлетворительностью маркировки или нумерации грузовых мест;

f) с перевозкой живых животных.

5. В тех случаях, когда, согласно настоящей статье, перевозчик не несет ответственности за некоторые обстоятельства, вызвавшие ущерб, лежащая на нем ответственность ограничивается лишь той мерой, в какой он отвечает, согласно настоящей статье, за обстоятельства, способствовавшие причинению ущерба.

Статья 18

1. На перевозчике лежит бремя доказательства того, что потеря груза, его повреждение или опоздание были вызваны обстоятельствами, указанными в пункте 2 статьи 17.

2. Если перевозчик докажет, что при создавшихся обстоятельствах потеря груза или его повреждение могли явиться следствием одного или нескольких особых рисков, указанных в пункте 4 статьи 17, допускается презумпция, что таковые произошли вследствие этого. Правомочное лицо может, однако, доказывать, что частичный или полный ущерб не явился следствием одного из этих рисков.

3. Указанная выше презумпция не допускается в случае, предусмотренным в пункте 4а) статьи 17, если убыль превышает нормально допустимую или при потере грузового места.

4. Если перевозка производится посредством транспортного средства, оборудованного так, чтобы груз не подвергался влиянию тепла, холода, изменений температуры или влажности воздуха, перевозчик может ссылаться на пункт 4d) статьи 17 лишь в том случае, если докажет, что все меры, которые он обязан был принять, учитывая обстоятельства, были им приняты в отношении выбора, содержания и использования вышеупомянутых установок и что он руководствовался данными ему специальными инструкциями.

5. Перевозчик может ссылаться в свою пользу на пункт 4f) статьи 17 только в том случае, если докажет, что все меры, которые он был обязан принять, учитывая обстоятельства, были им приняты и что он придерживался специальных инструкций, которые могли быть ему даны.

Статья 19

Признается, что имела место просрочка, если груз не был доставлен в договоренный срок или при отсутствии договоренного срока, если с учетом обстоятельств, в которых перевозка производилась, а в частности, при частичной погрузке, с учетом времени, необходимого для составления полной партии в нормальных условиях. Фактическая продолжительность перевозки превышает время, необходимое при обычных условиях для выполнения перевозки добросовестным перевозчиком.

Статья 20

1. Правомочное по договору лицо может, без представления иных доказательств, считать груз потерянным, если он не был доставлен в течение тридцати дней по прошествии установленного срока или, когда такового не было, в течение шестидесяти дней со дня принятия груза перевозчиком.

2. Правомочное по договору лицо может, при получении им возмещения за утраченный груз, просить в письменной форме о его немедленном возвращении, в том случае, если груз будет найден в течение года, следующего за уплатой возме-

шения. Принятие к сведению такого его требования должно быть подтверждено письменно.

3. В течение тридцати дней после получения извещения о том, что груз найден, правомерное по договору лицо может требовать, чтобы груз был ему сдан по уплате долговых обязательств, вытекающих из накладной, а также возвращении полученного им возмещения за вычетом возможных понесенных расходов, включенных в возмещенную сумму, и с оговоркой о сохранении всех прав на возмещение за опоздание с доставкой, предусмотренных в статье 23, и, если имеются основания, в статье 26.

4. За отсутствием либо просьбы, указанной выше в пункте 2, либо инструкций, данных в тридцатидневный срок, предусмотренных в пункте 3, или же, в случае если груз был найден только по прошествии года со дня уплаты возмещения за его потерю, перевозчик может распоряжаться найденным грузом, соблюдая требования закона в месте нахождения груза.

Статья 21

Если груз сдан получателю без взыскания наложенного на груз платежа, который должен был быть взыскан перевозчиком согласно условиям договора перевозки, перевозчик обязан выслать отправителю компенсацию в сумме, не превышающей суммы такого наложенного платежа без ущерба для своего права предъявить иск к покупателю.

Статья 22

1. Если отправитель передает перевозчику опасные грузы, он должен ему указать точно характер представляемой этими грузами опасности, а также, если нужно, указать необходимые предосторожности, которые следует предпринять.

Если эти указания не внесены в накладную, отправитель или получатель должен всяким иным путем доказать, что перевозчик был осведомлен с соблюдением условий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, могут быть в любой момент и в любом месте выгружены, уничтожены или обезврежены перевозчиком без всякого возмещения убытков за них; отправитель является, кроме того, ответственным за все расходы и убытки, вызванные передачей этих грузов для перевозки или их перевозкой.

2. Опасные грузы, о характере которых перевозчик не был осведомлен с соблюдением условий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, могут быть в любой момент и в любом месте выгружены, уничтожены или обезврежены перевозчиком без всякого возмещения убытков за них; отправитель является, кроме того, ответственным за все расходы и убытки, вызванные передачей этих грузов для перевозки или их перевозкой.

Статья 23

1. Когда, согласно постановлениям настоящей Конвенции, перевозчик обязан возместить ущерб, вызванный полной или частичной потерей груза, размер подлежащей возмещению суммы определяется на основании стоимости груза в месте и во время принятия его для перевозки.

2. Стоимость груза определяется на основании биржевой котировки или, за отсутствием таковой, на основании текущей рыночной цены, или же, при отсутствии и той и другой, на основании обычной стоимости товара такого же рода и качества.

3. Однако размер возмещения не может превышать 8,33 расчетных единиц за кг недостающего веса брутто (пункт в редакции Протокола от 5 июля 1978 года).

4. Кроме того, подлежат возмещению: оплата за перевозку, таможенные сборы и пошлины, а также прочие расходы, связанные с перевозкой груза, полностью в случае потери всего груза, и в пропорции, соответствующей размеру ущерба при частичной потере, иной убыток возмещению не подлежит.

5. В случае просрочки с доставкой, и если полномочное по договору лицо докажет, что просрочка нанесла ущерб, перевозчик обязан возместить ущерб, который не может превышать плату за перевозку.

6. Более значительное по своему размеру возмещение может быть потребовано с перевозчика только в том случае, если в соответствии со статьями 24 и 26 была сделана декларация о стоимости груза или декларация о дополнительной ценности груза при доставке.

7. Расчетной единицей, указанной в настоящей Конвенции, является единица специальных прав заимствования, соответствующая определению Международного валютного фонда. Сумма, указанная в пункте 3 настоящей статьи, переводится в национальную валюту государства, суд которого рассматривает данное дело на основе стоимости этой валюты в день вынесения решения или в день, устанавливаемый сторонами по договоренности. Выраженная в специальных правах заимствования стоимость национальной валюты государства, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом оценки, используемым Международным валютным фондом в данный момент по своим операциям и сделкам. Выраженная в специальных правах заимствованная стоимость национальной валюты государства, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется с помощью метода, устанавливаемого этим государством (пункт дополнительно включен Протоколом от 5 июля 1978 года).

8. Тем не менее государство, которое не является членом Международного валютного фонда и национальное законодательство которого не позволяет применить положения пункта 7 настоящей статьи, может при ратификации или присоединении к Протоколу к КДПГ или в любое время впоследствии заявить, что предусмотренный в пункте 3 настоящей статьи предел ответственности, который применяется на его территории, составляет 25 расчетных единиц. Расчетная единица, указанная в настоящем пункте, соответствует 10/31 г золота 0,900 пробы. Перевод указанной в настоящем пункте суммы в национальную валюту производится в соответствии с национальным законодательством заинтересованного государства (пункт дополнительно включен Протоколом от 5 июля 1978 года).

9. Исчисление, упомянутое в последнем предложении пункта 7, и перевод, указанный в пункте 8 настоящей статьи, следует производить таким образом, чтобы выразить в национальной валюте государства, по возможности, ту же реальную стоимость, что и та, которая выражена в расчетных единицах в пункте 3 настоящей статьи. При сдаче на хранение документа, указанного в пункте 3 Протокола к КДПГ, и при любом изменении применяемого ими метода исчисления, предусмотренного в пункте 7, или же суммы, полученной в результате пересчета, предусмотренного в пункте 8 настоящей статьи, государство сообщает генеральному секретарю Организации Объединенных Наций о таковом (пункт дополнительно включен Протоколом от 5 июля 1978 года).

Статья 24

Отправитель может указать в накладной, при условии уплаты установленной по обоюдному соглашению надбавки к провозной плате, стоимость груза, превышающую предел, указанный в пункте 3 статьи 23, и в таком случае заявленная сумма заменяет этот предел.

Статья 25

1. В случае повреждения груза перевозчик оплачивает сумму, соответствующую обесцениванию груза, рассчитываемую от стоимости груза, установленной в соответствии с требованиями пунктов 1, 2 и 4 статьи 23.

2. Размер возмещения не может, однако, превышать:

а) в случае, если вследствие повреждения обесцениванию подвергся весь перевозимый груз - суммы возмещения, которая причиталась бы при потере всего груза;

б) в случае, если вследствие повреждения обесцениванию подверглась лишь часть перевозимого груза - суммы, которая причиталась бы при потере той части груза, которая оказалась обесцененной.

Статья 26

1. Отправитель может указать, вписав в накладную, и при условии уплаты установленной по обоюдному соглашению надбавки к провозной плате, объявленную ценность груза, на случай потери или повреждения груза, а также недоставки груза в договоренный срок.

2. В случае объявления ценности груза при доставке может быть потребовано, независимо от возмещений, предусмотренных в статьях 23, 24 и 25, и в пределах суммы заявленной ценности груза, возмещение, соответствующее дополнительному ущербу, нанесение которого доказано.

Статья 27

1. Правомочное по договору лицо может потребовать уплаты процентов на сумму, подлежащую возмещению. Проценты эти исчисляются из расчета пяти процентов годовых со дня передачи перевозчику письменной рекламации, или же, если таковой не последовало, со дня подачи иска.

2. В том случае, когда данные, служащие для исчисления подлежащей возмещению суммы, не выражены в валюте государства, в котором предъявлено требование о возмещении, пересчет в эту валюту производится по текущему курсу дня на месте выплаты возмещения.

Статья 28

1. В тех случаях, когда, согласно применяемому закону, в связи с потерей, повреждением или просрочкой в доставке, происшедшими при выполнении подпадающей под настоящую Конвенцию перевозки, может быть предъявлено внедоговорное требование, перевозчик может сослаться на положения настоящей Конвенции, исключаяющие его ответственность или определяющие или ограничивающие подлежащие уплате возмещения.

2. Когда встает вопрос о внедоговорной ответственности за потерю, повреждение или просрочку в доставке одного из лиц, за которых перевозчик отвечает согласно требованиям статьи 3, это лицо может также сослаться на положения настоящей Конвенции, исключаяющие ответственность перевозчика или определяющие или ограничивающие подлежащие уплате возмещения.

Статья 29

1. Перевозчик не вправе ссылаться на положения настоящей главы, которые или ограничивают его ответственность или переносят бремя доказательства на другую сторону, если ущерб был вызван его злоумышленным поступком или произошел по вине, которая, согласно закону, применяемому разбирающим дело судом, приравнивается к злоумышленному поступку.

2. То же замечание относится и к тем случаям, когда ущерб был вызван злоумышленным поступком или виной агентов перевозчика или других лиц, к услугам которых перевозчик прибегает для выполнения перевозки, в момент выполнения этими агентами или другими лицами возложенных на них обязанностей. В таком случае эти агенты или другие лица также не вправе ссылаться на указанные в пункте 1 положения настоящей главы, поскольку дело касается их личной ответственности.

Глава V. Рекламация и иски

Статья 30

1. Если получатель принял и не установил состояния груза в присутствии перевозчика или самое позднее в момент принятия груза, когда речь идет о заметных потерях или повреждениях, или в течение семи дней со дня поставки груза, не считая воскресенья и прочих нерабочих дней, когда речь идет о незаметных внешне потерях или повреждениях, не сделал перевозчику оговорок, указывающих общий характер потери или повреждений, имеется, поскольку не доказано обратное, основание для презумпций, что груз был принят получателем в состоянии, описанном в накладной. Когда речь идет о незаметных снаружи утратах или повреждениях, указанные выше оговорки должны быть сделаны в письменной форме.

2. Когда, напротив, состояние груза было установлено в присутствии как получателя, так и перевозчика, доказательство, необходимое для отрицания результата этой констатации, может быть предоставлено лишь в том случае, если речь идет о внешне незаметных потерях или повреждениях и если получатель адресовал письменные оговорки перевозчику в течение семи дней, не считая воскресенья и прочих нерабочих дней, со дня такой констатации.

3. Просрочка в доставке груза может привести к уплате возмещения лишь в том случае, если была сделана письменная оговорка в течение 21 дня со дня передачи груза в распоряжение получателя.

4. При исчислении сроков, дата поставки или, в зависимости от обстоятельств, дата констатации или дата передачи товара получателю не входит в срок, предусмотренный настоящей статьёй.

5. Перевозчик и получатель должны оказать друг другу надлежащее содействие при выполнении всех необходимых обследований и проверок.

Статья 31

1. По любым спорам, возникающим по поводу перевозок, производимых в соответствии с настоящей Конвенцией, истец может обращаться, помимо компетентных судов участвующих в Конвенции стран, указанных с общего согласия сторонами, к суду страны, на территории которой находятся:

а) обычное местожительство ответчика, его главная контора или отделение или агентство, при посредстве которых был заключен договор перевозки, или

в) место принятия груза к перевозке или место доставки, и может обратиться лишь к этим судам.

2. Когда при возникновении какого - либо спора, о котором говорится в пункте 1 настоящей статьи, дело находится на рассмотрении в суде, компетентном в силу положений пункта или когда по такому спору этим судом было вынесено решение, между одними и теми же сторонами не может быть возбуждено нового дела на одном и том же основании, за исключением тех случаев, когда решение суда, которому был передан первый иск, не может быть приведено в исполнение в стране, в которой предъявлен новый иск.

3. Когда по какому - либо спору, о котором говорится в пункте 1 настоящей статьи, решение, вынесенное судом одной из стран, участвующих в Конвенции, подлежит исполнению в этой стране, это решение становится также подлежащим исполнению в любой из других участвующих в Конвенции стран немедленно по сообщении предписанных для этого формальностей в этой стране. Формальности эти не могут иметь предметом пересмотр дела.

4. Положения, содержащиеся в пункте 3 настоящей статьи, относятся к решениям, вынесенным в присутствии сторон, к решениям заочным и к примирительному судопроизводству, но не относятся ни к судебным решениям, имеющим лишь временную силу, ни к решениям, согласно которым проигравший дело должен оп-

латить не только судебные издержки, но и возместить ответчику убытки, причиненные полным или частичным неудовлетворением его исковой претензии.

5. Суд не вправе требовать с граждан стран, участвующих в Конвенции, местожительство которых или постоянное пребывание находится в одной из этих стран, внесения залога для обеспечения уплаты судебных издержек, связанных с предъявлением иска, касающегося перевозок, выполняемых в соответствии с настоящей Конвенцией.

Статья 32

1. Подача исков, которые могут возникнуть в результате перевозок, выполненных в соответствии с настоящей Конвенцией, может происходить в течение одного года. Однако, в случае злоумышленного поступка или вины, которая согласно закону, применяемому разбирающим дело судом, приравнивается к злоумышленному поступку, срок устанавливается в три года. Срок исчисляется:

а) в случае частичной потери груза, повреждения его или просрочки в доставке, — со дня сдачи груза;

б) в случае потери всего груза — с тридцатого дня по истечении установленного для перевозки срока, или, если таковой не был установлен, с шестидесятого дня по принятию груза перевозчиком к перевозке;

с) во всех прочих случаях по истечении трехмесячного срока со дня заключения договора перевозки.

День, указанный выше в качестве точки отсчета срока подачи иска, не принимается в расчет при установлении его срока.

2. Предъявление рекламации в письменной форме приостанавливает течение срока до того дня, когда перевозчик в письменной форме отверг резолюцию с возвращением приложенных к ней документов. В случае частичного признания предъявленной рекламации срок подачи иска возобновляется только в отношении той части рекламации, которая остается предметом спора. Доказательство факта получения рекламации или ответа на нее, а также возвращения относящихся к делу документов, лежит на стороне, которая ссылается на этот факт. Предъявление дальнейших рекламаций на том же основании не прерывает течения срока.

3. При условии соблюдения положений, содержащихся в приведенном выше пункте 2, приостановление срока подачи иска регулируется судебным законом. То же самое относится к прерыванию этого срока.

4. Иск, по истечении вышеуказанного срока не может быть более предъявлен даже в форме встречного иска или возвращения.

Статья 33

Договор перевозки может содержать статью, которой признается компетенция арбитражного трибунала, при условии, чтобы этой статьей предусматривалось, что арбитражный трибунал должен применять постановления настоящей Конвенции.

Глава IV. Положения, касающиеся перевозки, производимой последовательно несколькими перевозчиками

Статья 34

Если перевозка, условия которой определяются единственным договором, осуществляется несколькими перевозчиками, каждый из них несет ответственность за всю перевозку, причем второй перевозчик и каждый из следующих перевозчиков становится, в силу принятия ими груза и накладной, участниками договора перевозки на указанных в накладной условиях.

Статья 35

1. Перевозчик, принимающий груз от своего предшественника, вручает последнему датированную и подписанную им расписку. Он должен отметить свое имя и адрес на втором экземпляре накладной. В случае надобности, он делает на этом эк-

земляре, равно как и на выданной им расписке, оговорки, аналогичные предусмотренным в пункте 2 статьи 8.

2. Положения, содержащиеся в статье 9, применяются к взаимоотношениям между перевозчиками, последовательно осуществляющими перевозку.

Статья 36

Поскольку дело не касается встречного иска или вознаграждения, представленного при рассмотрении иска, основанного на том же договоре перевозки, всякий иск, касающийся ответственности за потерю груза, повреждение его или просрочку доставки, может быть предъявлен только первому перевозчику, к последнему перевозчику, либо к перевозчику, выполняющему ту часть перевозки, при которой имел место факт, вызвавший потерю груза, его повреждение или просрочку доставки; иск может быть предъявлен одновременно против нескольких из этих перевозчиков.

Статья 37

Перевозчик, уплативший согласно положениям настоящей Конвенции возмещение за ущерб, имеет право взыскивать с остальных участвовавших в выполнении договора перевозки перевозчиков основную, подлежащую возмещению сумму, проценты на нее и издержки, связанные с перевозкой, согласно нижеследующим положениям:

а) перевозчик, по вине которого был причинен ущерб, должен один нести ответственность за убытки, оплачиваемые им самим или другим перевозчиком;

б) если ущерб был причинен по вине двух или нескольких перевозчиков, каждый из них должен уплатить сумму, пропорциональную доле лежащей на них ответственности; если же определение этой доли представляется невозможным, каждый перевозчик несет ответственность пропорционально части причитающейся ему платы за перевозку;

с) если нельзя установить, кто из перевозчиков несет ответственность за ущерб, причитающаяся за возмещение его сумма распределяется между всеми транспортными агентами в пропорции, указанной выше в пункте б).

Статья 38

В случае неплатежеспособности одного из перевозчиков, причитающаяся с него и не уплаченная им часть возмещения, распределяется между всеми перевозчиками пропорционально приходящемуся на долю каждого из них вознаграждения за перевозку.

Статья 39

1. Перевозчик, к которому предъявлен один из указанных в статьях 37 и 38 исков о возмещении убытков, не имеет права оспаривать обоснованность платежа, произведенного предъявляющим к нему иск перевозчиком, когда размер возмещения за ущерб установлен решением суда, если только он был надлежащим образом осведомлен о процессе и имел возможность принять в нем участие.

2. Перевозчик, желающий предъявить иск об убытке, может направить исковое прошение в компетентный суд страны, в которой находится постоянное местожительство одного из заинтересованных в деле перевозчиков, его главная контора или отделение или агентство, при посредстве которого был заключен договор перевозки. Иск может быть возбужден против всех заинтересованных в деле перевозчиков в одной и той же судебной инстанции.

3. Положения, содержащиеся в пункте 3 статьи 31, применяются к судебным решениям, вынесенным по искам, упомянутым в статьях 37 и 38.

4. Положения статьи 32 действительны в отношении исков, предъявляемых одними перевозчиками к другим. Однако, срок подачи иска исчисляется либо со дня вынесения окончательного судебного решения, которым определяется размер воз-

мещения, подлежащего уплате согласно положениям настоящей Конвенции, или же, при отсутствии такого решения, со дня фактической уплаты возмещения.

Статья 40

Перевозчик вправе установить по взаимному соглашению условия, нарушающие положения, содержащиеся в статьях 37 и 38.

Глава VII. Недействительность условий контракта, противоречащих настоящей конвенции

Статья 41

1. С оговоркой относительно положений статьи 40, признается не имеющим силы всякое условие, которым прямо или косвенно допускается отступление от положений настоящей Конвенции. Недействительность такого условия не влечет за собой недействительность других содержащихся в договоре условий.

2. В частности, недействительным является условие, в силу которого перевозчику переуступаются права, предоставленные страхователю груза, или всякое аналогичное условие, а также всякое условие, которым перелгается бремя доказательства.

Глава VIII. Заключительные положения

Статья 47

Всякий спор между двумя или несколькими Договаривающимися сторонами относительно истолкования или применения настоящей Конвенции, которые стороны не смогут разрешить путем переговоров или другим способом, может быть, по просьбе любой из заинтересованных Договаривающихся сторон, передан Международному Суду для разрешения им.

Статья 48

1. Каждая Договаривающаяся сторона может в момент подписания или ратификации настоящей Конвенции или присоединения к ней заявить, что она считает себя связанной статьей 47 Конвенции. Другие Договаривающиеся стороны не будут связаны статьей 47 по отношению ко всем Договаривающимся сторонам, сформулировавшим подобную оговорку.

2. Каждая Договаривающаяся сторона, сделавшая оговорку в соответствии с пунктом 1, может в любой момент взять ее обратно путем уведомления, адресованного Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

3. Никакие другие оговорки к настоящей Конвенции не допускаются.

Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)

(совершено в Женеве 5 июля 1978 года)

Стороны настоящего протокола, являющиеся сторонами Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), подписанной в Женеве 19 мая 1956 года, согласились о нижеследующем:

Статья 1

В соответствии с настоящим Протоколом под "Конвенцией" подразумевается Конвенция о Договоре международной дорожной перевозки (КДПГ).

Статья 2

Статья 23 настоящей Конвенции изменена следующим образом:

1) пункт 3 заменен следующим текстом:

"3. Однако размер возмещения не может превышать 8,33 расчетных единиц за кг недостающего веса брутто";

2) в конце этой статьи добавлены следующие пункты 7, 8 и 9:

"7. Расчетной единицей, указанной в настоящей Конвенции, является единица специальных прав заимствования, соответствующая определению Международного валютного фонда. Сумма, указанная в пункте 3 настоящей статьи, переводится в национальную валюту государства, суд которого рассматривает данное дело на основе стоимости этой валюты в день вынесения решения или в день, устанавливаемый сторонами по договоренности. Выраженная в специальных правах заимствования стоимость национальной валюты государства, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом оценки, используемым Международным валютным фондом в данный момент по своим операциям и сделкам. Выраженная в специальных правах заимствованная стоимость национальной валюты государства, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется с помощью метода, устанавливаемого этим государством.

8. Тем не менее государство, которое не является членом Международного валютного фонда и национальное законодательство которого не позволяет применить положения пункта 7 настоящей статьи, может при ратификации или присоединении к Протоколу к КДПГ или в любое время впоследствии заявить, что предусмотренный в пункте 3 настоящей статьи предел ответственности, который применяется на его территории, составляет 25 расчетных единиц. Расчетная единица, указанная в настоящем пункте, соответствует 10/31 г золота 0,900 пробы. Перевод указанной в настоящем пункте суммы в национальную валюту производится в соответствии с национальным законодательством заинтересованного государства.

9. Исчисление, упомянутое в последнем предложении пункта 7, и перевод, указанный в пункте 8 настоящей статьи, следует производить таким образом, чтобы выразить в национальной валюте государства, по возможности, ту же реальную стоимость, что и та, которая выражена в расчетных единицах в пункте 3 настоящей статьи. При сдаче на хранение документа, указанного в пункте 3 Протокола к КДПГ, и при любом изменении применяемого ими метода исчисления, предусмотренного в пункте 7, или же суммы, полученной в результате пересчета, предусмотренного в пункте 8 настоящей статьи, государство сообщает генеральному секретарю Организации Объединенных Наций о таковом".



1.8. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАВИЛА, ОТНОСЯЩИЕСЯ К ДОКУМЕНТУ НА СМЕШАННУЮ ПЕРЕВОЗКУ*

Введение

Традиционная перевозка грузов одним видом транспорта привела к разработке соответствующего перевозочного документа для каждого вида транспорта, который применяется только при перевозке определенным видом транспорта, выдается в пункте отправления лицом, фактически предоставляющим перевозочное средство данного вида транспорта и устанавливает ответственность такого лица за утрату или повреждение груза в то время, когда груз находится в его ведении путем отсылки к международной конвенции или нормам национального права, применяемым к перевозкам на данном виде транспорта.

* Настоящие Правила были подготовлены в 1973 г. Международной торговой палатой (International Chamber of Commerce — ICC) международной организацией, членами которой являются торговые палаты более 80 стран. Правила публикуются с разрешения этой Палаты, сохраняющей на них все авторские права.

Каждый из этих перевозочных документов, распространяющихся на один вид транспорта, предназначался для передачи информации, необходимой для перевозки грузов, а также для удовлетворения коммерческих и финансовых потребностей, выступая в качестве расписки на означенный в нем груз, в качестве договора перевозки, а также при выдаче в оборотной форме в качестве товарораспорядительного документа.

Развитие транспорта в последнее десятилетие вызвало значительное увеличение сквозных перевозок грузов, часто в виде "укрупненных отгрузок" из пункта отправления в конечный пункт назначения с последовательным использованием нескольких видов транспорта.

Такая "смешанная перевозка" — "combined transport" (называемая также в США — "inter-modal transport", а в других странах "multi-modal transport") предполагает выдачу ряда перевозочных документов, распространяющихся на один вид транспорта, что неэффективно с точки зрения международной торговли, или их замену новым, сквозным транспортным документом, охватывающим перевозку от ее начала до конца.

Такой новый перевозочный документ, — "документ СТ" (combined transport document — документ на смешанную перевозку) — выдается лицом, которое может либо фактически предоставлять транспортные средства или, по крайней мере, часть их, либо выступать только в качестве организатора (arranger) предоставления всех или части транспортных средств другими лицами.

Независимо от того, предоставляет ли лицо, выдающее документ СТ (СТО — combined transport operator — оператор смешанной перевозки), транспортные средства само или только организует их предоставление, оно выступает перед грузоотправителем в качестве принципала и как принципал отвечает за надлежащее исполнение перевозки, и как принципал несет ответственность за утрату или повреждение, происшедшие на любом отрезке смешанной перевозки в целом.

Отсутствие новой международной конвенции, которая специально применялась бы к смешанным перевозкам так же, как существующие конвенции применяются к перевозкам одним видом транспорта, и необходимость принятия мер, направленных на преодоление отсталой с коммерческой точки зрения практики разработки большого количества отличных друг от друга документов, оформляющих договоры смешанной перевозки, побудили Международную торговую палату (ИСС) разработать некоторое минимальное число унифицированных правил, регулирующих документ СТ, который отвечал бы требованиям заинтересованных кругов. Такие правила должны вводиться в действие путем их включения в частное соглашение, т.е. в договор смешанной перевозки, доказательством которого является документ СТ.

Настоящие Правила ИСС применяются при выдаче документа СТ. Выдавая этот документ, СТО целиком и полностью принимает на себя ответственность за осуществление смешанной перевозки, а также на определенных условиях несет ответственность за утрату или повреждение груза и за просрочку в его доставке на протяжении всей смешанной перевозки.

Поскольку, однако, Правила ИСС применяются по частному соглашению, ответственность должна регулироваться соответствующими правилами, действующими на одном из видов транспорта, когда утрата или повреждение груза могут быть отнесены к определенной стадии перевозки, и Правилами ИСС, когда причина утраты или повреждения груза является "скрытой", т.е. ее нельзя отнести к определенной стадии перевозки.

Кроме того, Правила учитывают усиливающуюся тенденцию замены оборотных товарораспорядительных документов, предъявление которых в месте назначения является обязательным условием доставки груза необоротными документами, в соответствии с которыми груз доставляется получателю, указанному в этом докумен-

те, без предъявления какого-либо документа вообще и предусматривают выдачу как оборотного, так и необоротного документа СТ.

Правила, однако, не регламентируют и в действительности не могут регламентировать коммерческое и финансовое положение СТО. Этот вопрос будет разрешен в зависимости от готовности (или неготовности) коммерческих кругов считать приемлемым документ СТ, выдаваемый каждым конкретным СТО.

Вместе с тем Правила представляют собой важный вклад в дело упрощения международных торговых операций и улучшения условий их финансирования.

Правило 1. Общие положения

а) Настоящие Правила применяются к любому договору, который заключается в целях исполнения и/или организации исполнения смешанной перевозки груза и подтверждается документом на смешанную перевозку, определенным настоящими Правилами. Настоящие Правила тем не менее должны применяться, даже если груз перевозится одним видом транспорта вопреки первоначальным намерениям договаривающихся сторон об осуществлении смешанной перевозки груза в соответствии с нижеследующим определением;

б) С выдачей такого документа на смешанную перевозку все стороны, имеющие или приобретающие затем в нем интерес, принимают на себя обязанности, а также пользуются правами и средствами защиты, изложенными в настоящих Правилах;

с) За исключением случаев усиления ответственности или увеличения объема обязательств оператора смешанной перевозки, любая оговорка или какая-либо часть любой оговорки, содержащаяся в договоре смешанной перевозки или в документе на смешанную перевозку, являющемся доказательством такого договора, которая прямо или косвенно отступает от положений настоящих Правил, не имеет юридической силы в том отношении, в каком такая оговорка или часть ее противоречит настоящим Правилам. Недействительность такой оговорки или части ее не должна влиять на действительность других положений договора смешанной перевозки или документа на смешанную перевозку, в которые она включается.

Правило 2. Определения

Используемые в настоящем Соглашении термины означают:

смешанная перевозка — перевозка груза, по крайней мере, двумя различными видами транспорта из места, расположенного в одной стране, в котором груз принимается в ведение до обусловленного места его доставки в другой стране;

оператор смешанной перевозки (СТО) — лицо (физическое или юридическое), выдающее документ на смешанную перевозку. Если в соответствии с национальным правом требуется предоставление полномочий или разрешения лицу прежде, чем оно будет иметь право выдать документ на смешанную перевозку, то определение "оператор смешанной перевозки" может относиться только к лицу, которому предоставлены такие полномочия или такое разрешение;

документ на смешанную перевозку (документ СТ) — документ, являющийся доказательством договора об исполнении или организации исполнения смешанной перевозки груза и имеющий на его лицевой стороне либо заголовок "Оборотный документ на смешанную перевозку, выданный унифицированными правилами, относящимся к документу на смешанную перевозку (Брошюра ИСС № 273)", либо заголовок "Необоротный документ на смешанную перевозку, выданный согласно унифицированным правилам, относящимся к документу на смешанную перевозку (Брошюра ИСС № 273)";

перевозка различными видами транспорта — перевозка груза двумя или более видами транспорта, как, например, перевозку морем, по внутренним водным путям, воздушную, железнодорожную или автомобильную перевозку;

просрочка — непредоставление СТО груза в распоряжение стороны, имеющей право на их получение, или стороны, уполномоченной на получение от ее имени, в

срок, согласованный и указанный в документе СТ, или если срок не согласован и не указан в документе, когда фактическая продолжительность всей смешанной перевозки превышает срок, разумно допустимый для ее надлежащего завершения. Если груз не был доставлен в течение девяноста дней по истечении срока, указанного выше, сторона, уполномоченная на получение груза, имеет право считать груз утраченным.

Франк — денежная единица, содержащая 65,5 миллиграммов золота пробы 900 тысячных.

Правило 3. Обратный документ

Если документ СТ выдается в оборотной форме:

- a) он может быть либо ордерным, либо на предъявителя;
- b) ордерный документ передается посредством индоссамента;
- c) документ на предъявителя передается без индоссамента;
- d) если документ выдается в виде комплекта, содержащего несколько оригиналов, в нем должно быть указано количество оригиналов в комплекте;
- e) если выдаются какие-либо копии, то каждая копия должна быть помечена: "необоротная копия";
- f) требование о доставке груза может быть заявлено только к СТО или его представителю против предъявления документа СТ, в случае необходимости должным образом индоссированного;
- g) СТО освобождается от обязательства произвести доставку груза, если он или его представитель добросовестно доставили груз против предъявления одного из оригиналов документа СТ, выданного в виде комплекта, содержащего несколько оригиналов.

Правило 4. Необоротный документ

Если документ СТ выдается в необоротной форме:

- a) в нем указывается наименование грузополучателя;
- b) СТО освобождается от обязательства произвести доставку груза, если он доставил груз получателю, указанному в таком необоротном документе, или такой другой стороне, в отношении которой им могли быть получены соответствующие указания.

Правило 5. Обязанность и ответственность СТО

Выдав документ СТ, СТО:

- a) обязуется исполнить и/или от своего имени организовать исполнение смешанной перевозки, включая все услуги, необходимые для такой перевозки с момента принятия груза в свое ведение до момента его доставки, и несет ответственность за такую перевозку и такие услуги в пределах, установленных настоящими Правилами;
- b) принимает на себя ответственность за действия и упущения своих агентов или служащих, как за свои собственные действия и упущения, если эти агенты или служащие действуют в пределах своих служебных обязанностей;
- c) принимает на себя ответственность за действия и упущения любого другого лица, услугами которого он пользуется для исполнения договора, доказательством которого является документ СТ;
- d) обязуется исполнить или организовать исполнение всех действий, необходимых для обеспечения доставки;
- e) принимает на себя ответственность за просрочку в доставке груза, за его утрату или повреждение, происшедшее между моментом принятия его в свое ведение и моментом его доставки в пределах, установленных настоящими Правилами, и обязуется уплатить возмещение в соответствии с положениями настоящих Правил в случае такой утраты, повреждения или просрочки.

Правило 6. Права и обязанности сторон

Кроме данных, специально требуемых настоящими Правилами, стороны могут включать в документ СТ такие сведения, которые по их общему мнению являются желательными с коммерческой точки зрения.

Правило 7. Считается, что грузоотправитель гарантировал СТО в момент принятия СТО груза в свое ведение точность описания, марок, числа (мест), количества, массы и/или объема груза, заявленных им, и грузоотправитель представляет СТО возмещение в отношении любых потерь, повреждений и расходов, возникших вследствие или явившихся результатом неточности или несоответствия таких сведений.

Право СТО на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственность по документу СТ в отношении любого лица, иного, чем грузоотправитель.

Правило 8. Грузоотправитель должен соблюдать императивные нормы национального права или международных конвенций, касающиеся перевозки опасных грузов, и должен в любом случае сообщать СТО в письменной форме о точном характере опасности прежде, чем опасные грузы будут приняты СТО в ведение, и указать ему, если необходимо, какие меры предосторожности следует принять.

Если грузоотправитель не предоставляет такой информации, а СТО не имеет сведений об опасном характере груза и о мерах предосторожности, которые следует принять, и если в какой-либо момент будет сочтено, что он представляет опасность для жизни или имущества, он в зависимости от обстоятельств может быть в любом месте выгружен, уничтожен или обезврежен без выплаты возмещения и грузоотправитель несет ответственность за утрату, повреждение груза и задержку в его доставке, возникшие в результате принятия груза в ведение его перевозчиком, или оказания в этих целях любой услуги.

Бремя доказывания того, что СТО знал точный характер опасности, связанной с перевозкой указанного груза, возлагается на лицо, имеющее право на груз.

Правило 9. СТО должен ясно указать в документе СТ, по крайней мере, количество и/или массу, и/или объем, и/или маркировку груза, которые он принял в свое ведение и в отношении которых он принимает на себя ответственность.

При условии соблюдения положений п.1 настоящего Правила СТО, если у него имеются разумные основания подозревать, что в документе СТ содержатся сведения, касающиеся описания, марок, числа (мест), количества, массы и/или объема груза, которые неточно представляют груз, фактически принятый в ведение, или если он не располагает средствами разумной проверки таких сведений, имеет право включить в документ СТ соответствующие оговорки, если он укажет конкретные данные, к которым такие оговорки относятся.

Документ СТ является доказательством *prima facie*, принятия в ведение груза, описанного в нем. Предоставление доказательств о противном не допускается, если документ СТ был выдан в оборотной форме и передан третьему лицу, действующему добросовестно.

Правило 10. За исключением случаев, когда груз считается утраченным по смыслу п. (е) Правила 2, презюмируется что СТО доставил груз в соответствии с его описанием в документе СТ, если только уведомление об утрате или повреждении груза с указанием общего характера такой утраты или такого повреждения не было предоставлено в письменной форме СТО или его представителю в месте доставки до или во время передачи груза в распоряжение лица, уполномоченного на его получение согласно Документу СТ, или, если утрата или повреждение не являются очевидными, в течение семи последовательных дней после доставки.

Ответственность за утрату или повреждение грузов

Правила, применяемые в том случае, когда неизвестно, на какой стадии перевозки имели место утрата или повреждение груза

Правило 11. Когда в соответствии с п. (е) Правила 5 на СТО возлагается обязанность уплатить возмещение в отношении утраты или повреждения груза и когда неизвестно, на какой стадии перевозки имели место утрата или повреждение:

а) такое возмещение исчисляется исходя из стоимости груза в месте и во время его доставки грузополучателю или в месте и во время, когда в соответствии с договором смешанной перевозки он должен быть доставлен;

б) стоимость груза определяется в соответствии с текущей ценой на товарной бирже или, если не имеется такой цены, в соответствии с текущей рыночной ценой, или, если не имеется текущей цены на товарной бирже или текущей рыночной цены — исходя из обычной стоимости грузов того же сорта и качества;

с) возмещение не должно превышать 30 франков за килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза, если только по согласованию с СТО грузоотправитель не объявил более высокую стоимость груза и эта стоимость не была указана в документе СТ; в этом случае такая стоимость представляет собой предельный размер возмещения.

Однако во всяком случае СТО не несет ответственность в сумме, превышающей действительный размер убытков, понесенных лицом, имеющим право на предъявление иска.

Правило 12. Когда неизвестна стадия перевозки, на которой имели место утрата или повреждение, СТО не обязан выплачивать возмещение в соответствии с п. (е) Правила 5, если утрата или повреждение были вызваны:

а) действиями или упущениями грузоотправителя или грузополучателя, либо лица, действующего от имени грузоотправителя или грузополучателя, либо лица, от которого СТО принял груз в свое ведение;

б) недостаточностью или дефектами упаковки или маркировки;

с) обработкой, погрузкой, укладкой или выгрузкой груза грузоотправителем, грузополучателем или любым лицом, действующим от имени грузоотправителя или грузополучателя;

д) внутренними пороками груза;

е) последствиями забастовки, локаута, прекращения или сокращения объема работ, которых СТО не мог избежать при проявлении разумной заботливости;

ф) любой причиной или событием, наступление которых СТО не мог избежать, и последствиями, которых он не мог предотвратить при проявлении разумной заботливости;

г) ядерным инцидентом, если оператор ядерной установки или лицо, действующее вместо него от его имени, отвечает за этот ущерб в соответствии с Международной конвенцией или национальным правом, применяемым для регулирования ответственности в области использования атомной энергии. Бремя доказывания того, что утрата или повреждение произошли по одной или нескольким указанным выше причинам, лежит на СТО.

Если СТО докажет, что по обстоятельствам дела утрата или повреждение могут быть отнесены за счет одной или нескольких причин или событий, указанных выше в пунктах (б) - (г) то презюмируется, что они произошли по такой причине. Истец, однако, имеет право доказывать, что утрата или повреждение в действительности не были вызваны полностью или частично одной или несколькими из таких причин или событий.

Правила, применяемые в том случае, когда известно, на какой стадии перевозки имели место утрата или повреждение груза

Правило 13. Когда в соответствии с п. (е) Правила 5 на СТО возлагается обязанность уплатить возмещение в отношении утраты или повреждения груза и когда известно, на какой стадии перевозки имели место утрата или повреждение, ответственность СТО за такую утрату или повреждение определяется:

а) положениями любой международной конвенции или национального права,

i) отступление от которых, в сторону ухудшения позиции истца, является невозможным и

ii) которые применялись бы, если бы истец заключил с СТО отдельный договор непосредственно в отношении определенной стадии перевозки, на которой имели место утрата или повреждение, и получил бы в качестве доказательства этого какой-либо конкретный документ, выдача которого обязательна для применения такой Международной конвенции или национального права, или

б) положениями любой Международной конвенции, относящейся к перевозке грузов тем видом транспорта, который использовался в то время, когда имели место утрата или повреждение, при условии, что:

i) никакая другая Международная конвенция или национальное право не будут применяться на основании положений, содержащихся в подпункте (а) настоящего Правила и что

ii) в документе СТ ясно указано, что все положения такой Конвенции, регулируют перевозку грузов таким видом транспорта; если этим видом транспорта является морской, такие положения применяются ко всем грузам независимо от того, перевозятся они на палубе или под палубой, или

с) положениями, содержащимися в любом договоре перевозки по внутренним водным путям, заключенным между СТО и любым субконтрагентом при условии, что:

i) никакая Международная конвенция или национальное право не применяются согласно подпункту (а) настоящего Правила либо они не применяются или не могли бы применяться в соответствии с п. (с) настоящего Правила в силу ясно выраженного условия договора

ii) и в документе СТ ясно указано, что применяются такие договорные положения, или

iii) положениями Правил 11 и 12 в случаях, когда положения подпунктов (а), (б) и (с) не применяются.

Без ущерба для положений пп. (б) и (с) Правила 5 и если согласно положениям предыдущего пункта ответственность СТО определяется положениями какой-либо Международной конвенции или национального права, эта ответственность определяется, как если бы СТО был перевозчиком, о котором идет речь в любой такой Международной конвенции или национальном праве. Однако СТО не освобождается от ответственности, если утрата или повреждение вызваны полностью или частично его действиями или упущениями при исполнении функций СТО либо действиями или упущениями его служащих или агентов при исполнении таких функций, но не в ходе исполнения перевозки.

Правило 14. Ответственность за просрочку

Если в случае просрочки истец докажет, что причинен ущерб иной, чем утрата или повреждение груза, ответственностью СТО за такой ущерб является возмещение, не превышающее суммы фрахта, уплачиваемого за этот груз, или стоимости такого груза, определенной в соответствии с Правилем 11, в зависимости от того, какая сумма ниже.

Правило 15.

СТО, однако, не обязан выплачивать возмещение за ущерб, явившийся результатом просрочки, если СТО не мог разумно предвидеть такой ущерб во время вы-

дачи документа СТ; СТО не обязан также выплачивать возмещение, если задержка была вызвана каким-либо из событий, перечисленных в пп. (а) -(q) Правила 12.

Бремя доказывания того, что задержка была вызвана одной или несколькими причинами или событиями, указанными выше, лежит на СТО.

Если СТО докажет, что по обстоятельствам дела просрочка могла быть отнесена за счет одной или нескольких причин или событий, указанных в пп. (b) - (d) Правила 12, презюмируется, что она произошла по такой причине. Истец, однако, имеет право доказывать, что задержка в действительности не была вызвана полностью или частично одной или несколькими из названных причин или событий.

Правило 16. Разные положения

Средства защиты и пределы ответственности, предусмотренные в настоящих Правилах, применяются при предъявлении к СТО любого иска в отношении утраты, повреждения или просрочки в доставке груза независимо от того, является ли основанием такого иска договор или деликт.

Правило 17. СТО не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в Правилах 11 и 14, если будет доказано, что утрата, повреждение или просрочка явились результатом действия или упущения СТО, совершенных с намерением причинить ущерб либо по грубой неосторожности и с сознанием вероятности наступления такого ущерба.

Правило 18.

Ничто в настоящих Правилах не должно препятствовать СТО вносить в документ СТ положения для защиты его агентов, служащих или любых иных лиц, услугами которых он пользуется для исполнения договора, доказательством которого является документ СТ, при условии, что эта защита не превышает прав, предусмотренных для СТО самого.

Правило 19. Исковая давность

СТО освобождается от всякой ответственности по настоящим Правилам, если только иск не возбужден в течение девяти месяцев после доставки груза. В случае полной гибели груза этот срок начинается со дня, с которого согласно положениям п. (е) Правила 2 истец имеет право считать его утраченным.



1.9. МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ И КОНВЕНЦИИ ЕЭК ООН В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

Транспортная инфраструктура

1. Декларация, касающаяся постройки международных дорожных магистралей, от 16 сентября 1950 года.

2. Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА), от 15 ноября 1975 года.

3. Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ), от 31 мая 1985 года.

4. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), от 1 февраля 1991 года.

5. Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению 1991 года о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), от 1997 года.

6. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), от 19 января 1996 года.

Дорожное движение, дорожные знаки и сигналы

7. Конвенция о дорожном движении, от 19 сентября 1949 года.
8. Конвенция о дорожном движении, от 8 ноября 1968 года.
9. Протокол о дорожных знаках и сигналах, от 19 сентября 1949 года.
10. Конвенция о дорожных знаках и сигналах, от 8 ноября 1968 года.
11. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении (1968 г.), от 1 мая 1971 года.
12. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах (1968 г.), от 1 мая 1971 года.
13. Европейское соглашение о применении статьи 23 Конвенции 1949 года о дорожном движении, касающейся размеров и веса автомашин, допускаемых в движению по некоторым дорогам Договаривающихся сторон, от 16 сентября 1950 года.
14. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию 1949 года о дорожном движении и протокол 1949 года о дорожных знаках и сигналах, от 16 сентября 1950 года.
15. Европейское соглашение относительно разметки дорог, от 13 декабря 1957 года.
16. Протокол о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах, от 1 марта 1973 года.
17. Соглашение о минимальных требованиях, касающихся выдачи и действительности водительских удостоверений (СВУ), от 1 апреля 1975 года.

Дорожные транспортные средства

18. Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств, от 20 марта 1958 года.
19. Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колёсных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров, от 1997 года.
20. Соглашение о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, от 25 июня 1998 года.

Транспортные операции

(а) Условия труда

21. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), от 1 июля 1970 года.

(б) Налогообложение

22. Конвенция о налоговом обложении частных дорожных перевозочных средств, используемых в международном движении, от 18 мая 1956 года.
23. Конвенция о налоговом обложении дорожных перевозочных средств, используемых для международной перевозки пассажиров, от 14 декабря 1956 года.
24. Конвенция о налоговом обложении дорожных перевозочных средств, используемых для международной перевозки грузов, от 14 декабря 1956 года.

(с) Частное право

25. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), от 19 мая 1956 года.
26. Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), от 5 июля 1978 года.
27. Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) от 1 марта 1973 года.

28. Протокол к Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП), от 5 июля 1978 года.

(д) Экономические регламентации

29. Общее соглашение об экономической регламентации международного дорожного транспорта, от 17 марта 1954 года.

Внутреннее судоходство (частное право)

30. Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания, от 15 марта 1960 года.

31. Конвенция о регистрации судов внутреннего плавания, от 25 января 1965 года.

32. Конвенция об обмере судов внутреннего плавания «от 15 февраля 1966 года.

33. Конвенция об ограничении ответственности собственников судов внутреннего плавания (КООС), от 1 марта 1973 года.

34. Протокол к Конвенции об ограничении ответственности собственников судов внутреннего плавания (КООС), от 5 июля 1978 года.

35. Конвенция о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям (КППВ), от 6 февраля 1976 года.

36. Протокол к Конвенции о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям (КППВ), от 5 июля 1978 года.

Облегчение пересечения границ

37. Конвенция о таможенных льготах для туристов, подписанная в Нью-Йорке 4 июня 1954 года.

38. Таможенная конвенция о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств, подписанная в Нью-Йорке 4 июня 1954 года.

39. Таможенная Конвенция о международной (Конвенция МДП), от 15 января 1959 года.

40. Таможенная Конвенция о международной (Конвенция МДП), от 14 ноября 1975 года.

41. Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза для частного пользования летательных аппаратов и прогулочных судов, от 18 мая 1956 года.

42. Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей, от 18 мая 1956 года.

43. Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы, от 10 января 1952 года.

44. Международная конвенция Об облегчении условий железнодорожной перевозки грузов через границы, от 10 января 1952 года.

45. Таможенная конвенция о запасных частях, используемых для ремонта вагонов Е11К.ОР, от 15 января 1958 года.

46. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, от 18 мая 1956 года.

47. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, 1972 года, от 2 декабря 1972 года.

48. Европейская конвенция о таможенном режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках, от 9 декабря 1960 года.

49. Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, от 21 октября 1982 года.

50. Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок, от 21 января 1994 года.

Перевозка опасных грузов

51. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 30 сентября 1957 года.

52. Протокол о внесении поправок в статью 1 а), статью 14 (1) и статью 14 (3) Европейского соглашения от 30 сентября 1957 года о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), от 28 октября 1993 года.

53. Конвенция о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ), от 10 октября 1989 года.

Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов

54. Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), от 1 сентября 1970 года.



1.10. МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ПО БЕЗОПАСНЫМ КОНТЕЙНЕРАМ

(От имени Правительства СССР

Конвенция подписана в Лондоне 23 августа 1973 г.)

(Основные положения)

Договаривающиеся Стороны приняли решение разработать конструктивные требования для обеспечения безопасности при обработке, штабелировании и перевозке контейнеров в обычных условиях эксплуатации и с этой целью и обязуются проводить в жизнь положения настоящей Конвенции и Приложений к ней, являющихся составной частью настоящей Конвенции.

Определения. В настоящей Конвенции, если не будет указано иначе:

Контейнер означает транспортное оборудование:

- имеющее постоянный характер и в силу этого достаточно прочное, чтобы служить для многократного пользования;
- специально сконструированное для облегчения перевозки грузов одним или несколькими видами транспорта без промежуточной перегрузки грузов;
- сконструированное с учетом необходимости крепления и/или легкой обработки и с этими целями снабженное угловыми фитингами;
- такого размера, что площадь, заключенная между четырьмя внешними нижними углами, составляет: не менее 14 м² (150 кв. ф.) или не менее 7 м² (75 кв. ф.) при наличии верхних угловых фитингов;
- термин "контейнер" не включает ни транспортные средства, ни упаковку; однако он распространяется на контейнеры, когда они перевозятся на шасси.

Угловые фитинги — совокупность отверстий и граней в верхних и/или нижних углах контейнера, используемых в целях погрузки, выгрузки, штабелирования и/или крепления контейнера.

Администрация — правительство Договаривающейся Стороны, с разрешения которой произведено допущение контейнера к перевозкам.

Допущенный — допущенный Администрацией.

Допущение — решение Администрации о том, что тип конструкции или контейнер является безопасным по условиям настоящей Конвенции.

Международная перевозка — перевозка, при которой пункты отправления и назначения расположены на территории двух стран, по крайней мере одна из которых является страной, по отношению к которой применяется настоящая Конвенция. Настоящая Конвенция применяется также в тех случаях, когда часть перевозки между двумя странами осуществляется на территории страны, по отношению к которой применяется настоящая Конвенция.

Груз — любые товары, изделия или всякого рода предметы, перевозимые в контейнерах.

Новый контейнер — контейнер, постройка которого началась в момент вступления в силу настоящей Конвенции или после этой даты.

Существующий контейнер — контейнер, который не является новым контейнером.

Владелец — владелец, как это предусматривается национальным законодательством Договаривающейся Стороны, или арендатора или залогополучателя, если соглашением Сторон предусматривается ответственность владельца за содержание и осмотр контейнера этим арендатором или залогополучателем.

Тип контейнера — тип конструкции, допущенный Администрацией.

Серийный контейнер — любой контейнер, построенный в соответствии с допущенным типом конструкции.

Прототип — образец контейнеров, изготовленных или намечаемых к изготовлению серийно по типу конструкции.

Максимальный эксплуатационный вес брутто или "R" — максимальный разрешенный общий вес контейнера и его груза.

Вес тары — вес порожнего контейнера, включая постоянно прикрепленное к нему вспомогательное оборудование.

Максимальная допустимая полезная нагрузка или "P" — разность между максимальным эксплуатационным весом брутто и весом тары.

Н а с т о я щ а я Конвенция распространяется на новые и существующие контейнеры, используемые в международных перевозках, исключая контейнеры, специально предназначенные для воздушных перевозок. Каждый новый контейнер подлежит допущению в соответствии либо с процедурой испытания по типу конструкции, либо с процедурой испытания отдельных контейнеров согласно положениям Приложения I. Каждый существующий контейнер должен пройти процедуру допущения согласно соответствующим положениям о допущении существующих контейнеров, изложенным в Приложении I. в течение 5 лет с момента вступления в силу настоящей Конвенции.

Испытания, осмотр, допущение и содержание. Для проведения в жизнь положений Приложения I каждая Администрация должна разработать эффективную процедуру испытаний, осмотра и допущения контейнеров в соответствии с критериями, установленными в настоящей Конвенции; однако она может поручить проведение испытаний, осмотра или допущения организациям, надлежащим образом ею уполномоченным.

Администрация, которая поручает проведение таких испытаний, осмотра или допущения какой-либо организации, должна информировать об этом Генерального Секретаря Межправительственной морской консультативной организации, именуемой ниже "Организация", для сообщения Договаривающимися Сторонами.

Заявка о допущении может быть подана Администрацией любой Договаривающейся Стороны. Каждый контейнер должен содержаться в безопасном состоянии в соответствии с положениями Приложения I.

Если допущенный контейнер фактически не соответствует требованиям, содержащимся в Приложениях I и II, то соответствующая Администрация принимает меры, которые она сочтет необходимыми для приведения этого контейнера в соответствие с этими требованиями, или отменит допущение.

Признание допущения. Допущение, произведенное с разрешения одной Договаривающейся Стороны в соответствии с положениями настоящей Конвенции, должно признаваться другими Договаривающимися Сторонами во всех случаях, на которые распространяется настоящая Конвенция. Другие Договаривающиеся Сторо-

ны должны считать это допущение имеющим такую же силу, как и допущение, произведенное ими самими. Договаривающаяся Сторона не должна предъявлять никаких других конструктивных требований в отношении безопасности или испытаний к контейнерам, на которые распространяются положения настоящей Конвенции, при условии, однако, что ни одно положение настоящей Конвенции не препятствует применению положений национальных правил или законов или международных соглашений, предписывающих дополнительные конструктивные требования безопасности или испытания для контейнеров, специально сконструированных для перевозки опасных грузов или для тех конструктивных особенностей, которые присущи только контейнерам, перевозящим жидкости наливом, или для контейнеров, когда они перевозятся воздушным транспортом. Термин "опасные грузы" имеет толкование, которое придается ему международными соглашениями.

Контроль. Каждый допущенный контейнер подлежит на территории Договаривающихся Сторон контролю со стороны должностных лиц, надлежащим образом уполномоченных этими Договаривающимися Сторонами. Этот контроль должен ограничиваться проверкой наличия на контейнере имеющей силу таблички о допущении по условиям безопасности, как этого требует настоящая Конвенция, если нет серьезных оснований для предположения о том, что состояние контейнера таково, что возникает очевидная угроза безопасности. В этом случае должностное лицо, выполняющее контроль, должно осуществлять его лишь в той степени, в какой это необходимо для обеспечения того, чтобы до возобновления эксплуатации контейнер был восстановлен до состояния, отвечающего требованиям безопасности. В тех случаях, когда оказывается, что контейнер перестал удовлетворять требованиям безопасности в результате наличия дефекта, существовавшего, возможно, в момент допущения контейнера, Договаривающаяся Сторона, обнаружившая данный дефект, должна сообщить об этом Администрации, ответственной за это допущение.

Разрешение споров. Любой спор между двумя или более Договаривающимися Сторонами в отношении толкования или применения настоящей Конвенции, который не может быть разрешен путем переговоров или другими средствами урегулирования, передается по просьбе одной из них арбитражному суду, составленному следующим образом: каждый участник спора назначает арбитра и эти два арбитра назначают третьего арбитра, который является председателем. Если по истечении трех месяцев со дня получения просьбы один из участников не может назначить арбитра или арбитры не могут избрать председателя, любой из участников может обратиться к Генеральному Секретарю с просьбой назначить арбитра или председателя арбитражного суда. Решение арбитражного суда, назначенного в соответствии с положениями пункта 1, имеет обязательную силу для участников спора.

Приложение I

ПРАВИЛА ИСПЫТАНИЯ, ОСМОТРА, ДОПУЩЕНИЯ И СОДЕРЖАНИЯ КОНТЕЙНЕРОВ

Общие правила для всех систем допущения

Правило 1. Табличка о допущении по условиям безопасности

1. К каждому допущенному контейнеру на хорошо видимом труднодоступном для повреждения месте рядом с любой другой табличкой о допущении, выданной для официальных целей, постоянно крепится табличка о допущении по условиям безопасности, отвечающая требованиям, содержащимся в добавлении к настоящему Приложению.

2. а) Табличка должна содержать следующую информацию по крайней мере на английском или французском языке:

- Допущение по условиям безопасности КБК
- Страна допущения и номер допущения
- Дата (год и месяц) изготовления
- Идентификационный номер контейнера, присвоенный заводом-изготовителем, или для существующих контейнеров, у которых этот номер неизвестен, номер, присвоенный Администрацией.
- Максимальный эксплуатационный вес брутто (килограммы и фунты). Допустимый вес на штабелировние при 1,8 g (килограммы и фунты). Величина нагрузки при поперечном испытании на жесткость конструкции (килограммы и фунты).

б) На табличке должно быть оставлено свободное место для включения величин (коэффициентов) прочности торцевой и/или боковой стенки в соответствии с пунктом 3 правила 1 и испытаниями 6 и 7, описанными в Приложении II. На табличке оставляется также свободное место для дат первого и последующих осмотров (месяц и год), если нанесение таковых не табличке предусмотрено.

3. Когда, по мнению Администрации, новый контейнер удовлетворяет требованиям настоящей Конвенции в отношении безопасности и если значение (коэффициента) прочности торцевых и/или боковых стенок этого контейнера больше или меньше значения, предписанного в Приложении II, то это значение должно указываться на табличке о допущении по условиям безопасности.

4. Наличие таблички о допущении по условиям безопасности не устраняет необходимости наличия ярлыков или другой информации, которые могут требоваться в соответствии с другими действующими правилами.

Правило 2. Содержание

Владелец контейнера несет ответственность за поддержание его в безопасном состоянии.

Владелец допущенного контейнера должен производить осмотр контейнера или передавать его для осмотра в соответствии с процедурой, предписанной или одобренной заинтересованной Договаривающейся Стороной, по истечении определенных промежутков времени, соответствующих эксплуатационным условиям. Дата (месяц и год), до которой новый контейнер должен пройти первый осмотр, указывается на табличке о допущении по условиям безопасности.

3. Дата (месяц и год), до которой необходимо произвести следующий осмотр контейнера, должна ясно указываться на контейнере на табличке о допущении по условиям безопасности или как можно ближе к ней и таким способом, который является приемлемым для Договаривающейся Стороны, предписавшей или одобрившей определенную процедуру содержания контейнеров в безопасном состоянии.

4. Промежуток времени между датой изготовления и датой первого осмотра не должен превышать пять лет. Последующий осмотр новых контейнеров и повторный осмотр существующих контейнеров должны производиться через промежутки времени, не превышающие 24 месяцев. Все осмотры должны устанавливать, имеет ли контейнер дефекты, создающие опасность для человеческой жизни.

5. В данном правиле под "заинтересованной Договаривающейся Стороной" имеется в виду Договаривающаяся Сторона, на территории которой владелец либо проживает постоянно, либо имеет свою главную контору.

Правила допущения новых контейнеров по типу конструкции

Правило 3. Допущение новых контейнеров

Для допущения по условиям безопасности в соответствии с настоящей Конвенцией все новые контейнеры должны удовлетворять требованиям, приведенным в Приложении II.

Правило 4. Допущение по типу конструкции

В случае представления заявки на допущение контейнеров Администрация исследует их конструкцию и присутствует на испытании прототипа контейнера в целях обеспечения того, чтобы контейнеры соответствовали требованиям, изложенным в Приложении II. При удовлетворительных результатах Администрация извещает в письменном виде лицо, представившее заявку, что контейнер отвечает требованиям настоящей Конвенции, и это извещение дает заводу-изготовителю право прикреплять к каждому контейнеру серии, изготавливаемой по типу конструкции, табличку о допущении по условиям безопасности.

Правило 5. Положения в отношении допущения по типу конструкции

1. В случае серийного производства контейнеров по типу конструкции к заявке на допущение по типу конструкции, представленной Администрации, должны быть приложены чертежи и технические условия на тип контейнера, на который испрашивается допущение, и любые другие данные, которые могут быть потребованы Администрацией.

2. Лицо, представляющее заявку, должно указывать идентификационные знаки, которые будут присвоены заводом-изготовителем типу контейнера, к которому относится данная заявка.

3. Заявка должна также сопровождаться обязательством завода-изготовителя о том, что он будет:

а) представлять Администрации любые контейнеры данного типа конструкции, какие пожелает осмотреть Администрация;

б) уведомлять Администрацию о любых изменениях в конструкции или в технических условиях и прикреплять к контейнеру табличку о допущении по условиям безопасности лишь по утверждению этих изменений Администрацией;

с) прикреплять табличку о допущении по условиям безопасности к каждому контейнеру данной серии, изготавливаемой по типу конструкции, и ни к каким другим;

д) вести учет контейнеров, изготовленных в соответствии с допущенным типом конструкции.

При этом учете следует как минимум включать идентификационные номера заводов-изготовителей, даты поставки и фамилии и адреса клиентов, которым доставляются контейнеры.

4. Администрация может предоставить допущение контейнерам, которые представляют собой видоизмененный вариант допущенного типа конструкции, если внесенные изменения, по ее мнению, не влияют на действительность результатов испытаний, выполненных в ходе допущения по типу конструкции.

5. Администрация разрешает заводу-изготовителю прикреплять табличку о допущении по условиям безопасности на основе допущения по типу конструкции только в том случае, если она убедилась в том, что завод-изготовитель установил внутреннюю систему контроля за производством для проверки соответствия выпускаемых контейнеров допущенному прототипу.

Правило 6. Осмотр на стадии производства

В целях обеспечения того, чтобы все контейнеры одной и той же серии, выпускаемой по типу конструкции, изготавливались в соответствии с допущенным типом конструкции, Администрация осматривает или подвергает испытаниям такое число контейнеров, которое она считает необходимым, на любой стадии производства серии контейнеров данного типа конструкции.

Правило 7. Уведомление, направляемое Администрации

Завод-изготовитель направляет соответствующее уведомление Администрации до начала производства каждой новой серии контейнеров, подлежащих изготовлению в соответствии с допущенным типом конструкции.

Правила индивидуального допущения новых контейнеров

Правило 8. Допущение отдельных контейнеров

Допущение на отдельный контейнер может предоставляться в том случае, когда Администрация после исследования конструкции и присутствия на испытаниях удостоверяется в том, что такой контейнер отвечает требованиям настоящей Конвенции; когда, удостоверившись в этом, Администрация в письменном виде извещает об этом допущении лицо, представившее заявку, это извещение дает ему право прикреплять к такому контейнеру табличку о допущении по условиям безопасности.

Правила допущения существующих контейнеров

Правило 9. Допущение существующих контейнеров

1. Если в течение 5 лет после даты вступления в силу настоящей Конвенции владелец существующего контейнера представляет Администрации следующую информацию:

- a) дата и место изготовления;
- b) присвоенный заводом-изготовителем идентификационный номер контейнера, при наличии такого номера;
- c) максимальный эксплуатационный вес брутто;
- d) i) свидетельство о том, что контейнер этого типа безопасно использовался в морских и/или наземных перевозках в течение периода не менее двух лет, или ii) признанное Администрацией свидетельство о том, что контейнер изготовлен в соответствии с типом конструкции, который прошел испытания и был признан удовлетворяющим техническим условиям, приведенным в Приложении II, за исключением технических условий, относящихся к испытаниям прочности торцовых и боковых стенок, или iii) свидетельство о том, что контейнер изготовлен в соответствии со стандартами, которые, по мнению Администрации, эквивалентны техническим условиям, приведенным в Приложении II, за исключением технических условий, относящихся к испытаниям прочности торцовых и боковых стенок;
- e) допустимый вес на штабелирование при 1,8 g (килограммы и фунты);
- f) прочие данные, необходимые для таблички о допущении по условиям безопасности, то Администрация после проверки уведомляет в письменном виде владельца о том, предоставлено ли допущение; если допущение предоставлено, это уведомление дает владельцу право прикреплять табличку о допущении по условиям безопасности после осмотра данного контейнера в соответствии с правилом 2.

2. Существующие контейнеры, которые не могут быть допущены в соответствии с положениями пункта 1 настоящего правила, могут представляться для допущения в соответствии с положениями главы II или главы III настоящего Приложения. В отношении таких контейнеров не применяются требования Приложения II, касающиеся испытания прочности торцовых и/или боковых стенок. Администрация может, если она удостоверилась в том, что указанные контейнеры находились в эксплуатации, отказаться по своему усмотрению от некоторых требований о предоставлении чертежей и проведения испытаний, за исключением испытания на подъем и испытания прочности пола.

Добавление

Табличка о допущении по условиям безопасности должна соответствовать приведенному ниже образцу. Она должна прочно крепиться к контейнеру и иметь форму прямоугольника размерами не менее 200 мм x 100 мм и не поддаваться коррозии и действию огня.

На поверхности таблички должна быть выгравирована резцом, выдавлена рельефом или четко и прочно нанесена каким-либо другим способом буквами высотой не менее 8 мм надпись: "Допущение по условиям безопасности КБК"; высота всех других букв и цифр, наносимых на табличку, должна быть не менее 5 мм.

Допущение по условиям безопасности КБК

- 1[GB-L/749/2/7/75]
- 2Дата изготовления
- 3Идентификационный номер
- 4Максимальный вес брутто кг фунтов
- 5 Допускаемый вес на штабелирование при нагрузке 1,8 g кг
.....фунтов
- 6Нагрузка при испытании на жесткость конструкциикг
.....фунтов
- 7
- 8
- 9

1. Страна, предоставившая допущение, и номер допущения, как показано для примера в строке 1. (Страна, предоставившая допущение, должна обозначаться посредством отличительного знака, используемого для обозначения страны регистрации автотранспортных средств, находящихся в международном движении).

2. Дата (месяц и год) изготовления.

3. Идентификационный номер контейнера, присвоенный заводом-изготовителем, или, для существующих контейнеров, у которых этот номер неизвестен, номер, присвоенный Администрацией.

4. Максимальный эксплуатационный вес брутто (килограммы и фунты).

5. Допустимый вес на штабелирование при 1,8 g (килограммы и фунты).

6. Величина нагрузки при поперечном испытании на жесткость конструкции (килограммы и фунты).

7. Прочность торцевой стенки указывается на табличке только в том случае, если торцевые стенки рассчитаны на нагрузку, составляющую меньше или больше 0,4 от максимальной допустимой полезной нагрузки, т.е. 0,4 Р.

8. Прочность боковой стенки указывается на табличке только в том случае, если боковые стенки рассчитаны на нагрузку, составляющую меньше или больше 0,6 от максимальной допустимой полезной нагрузки, т.е. 0,6 Р.

9. Дата (месяц и год) первого профилактического осмотра новых контейнеров и даты (месяц и год) последующих профилактических осмотров, если табличка используется для этой цели.

Приложение II

КОНСТРУКТИВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ И ИСПЫТАНИЯ

(Некоторые положения)

Введение

При установлении требований, содержащихся в настоящем Приложении, имелось в виду, что на всех стадиях обработки контейнеров силы, возникающие в результате перемещения, расположения, штабелирования и действия веса груженого контейнера, а также внешние силы не будут превышать нагрузок, на которые рассчитан данный контейнер. В частности, были сделаны следующие предположения:

а) контейнер должен крепиться таким образом, чтобы он не подвергался действию сил, превышающих те силы, на которые он рассчитан;

б) груз внутри контейнера должен быть размещен в соответствии с применяемыми в этой области рекомендованными методами таким образом, чтобы контейнер не испытывал действия вызванных грузом сил, превышающих силы, на которые он рассчитан.

Конструкция

1. Контейнер, изготовленный из любого соответствующего материала, удовлетворительно прошедший нижеследующие испытания без появления остаточной де-

формации или неисправности, которые могут повлечь за собой невозможность его использования в целях, для которых он предназначен, рассматривается как безопасный.

2. Размеры, расположение и соответствующие допуски угловых фитингов должны контролироваться с учетом подъемных устройств и закрепляющих систем, для работы с которыми они предназначены.

3. Контейнеры, снабженные специальными приспособлениями, предназначенными для использования только при порожнем состоянии контейнера, должны иметь маркировку с указанием данного ограничения.

Испытательные нагрузки и методы испытания

Ко всем типам испытываемых контейнеров применяются испытательные нагрузки и методы испытаний, приведенные в настоящем приложении.

2. Штабелирование

1. В условиях международных перевозок, когда максимальные вертикальные силы ускорения значительно отличаются от значения 1,8 g и когда перевозка контейнера эффективно и надежно ограничивается только этими условиями, нагрузка при штабелировании может соответственно изменяться в определенной пропорции к силам ускорения.

2. После удовлетворительного прохождения испытания контейнер может маркироваться на допустимую прилагаемую сверху статическую нагрузку при штабелировании, которая должна указываться на табличке о допущении по условиям безопасности в рубрике "Допустимый вес на штабелирование при 1,8 g (килограммы и фунты)"...



1.11. МИТНА КОНВЕНЦІЯ ПРО МІЖНАРОДНЕ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ІЗ ЗАСТОСУВАННЯМ КНИЖКИ МДП* (Конвенція від 14.11.75. Основні положення)

Договірні Сторони погодилися про нижченаведене:

Глава 1. Загальні положення (Статті 1-5)

При застосуванні цієї Конвенції використані терміни означають:

операція МДП — перевезення вантажу від митниці місця відправлення до митниці місця призначення з додержанням процедури, так званої процедури МДП, встановленої у цій Конвенції;

ввізне або вивізне мито та збори — мито митниці та всі інші мита, податки, збори та інші суми, що справляються при ввезенні або вивезенні чи у зв'язку із ввезенням або вивезенням вантажів, але виключаючи суми та збори, обмежені за величиною до приблизної вартості наданих послуг;

дорожній транспортний засіб — не тільки механічний дорожній транспортний засіб, але також будь-який причіп або напівпричіп, призначений для його буксирування таким транспортним засобом;

состав транспортних засобів — зчеплені транспортні засоби, що беруть участь у дорожньому русі як одне ціле;

контейнер — транспортне обладнання (клітка, знімна цистерна або інший подібний пристрій), що:

- становить собою повністю або частково закриту місткість, призначену для завантаження в неї вантажів;

* Набула чинності 20 березня 1978 р., для України — 8 грудня 1982 р.

- має постійний характер і тому є досить міцним, щоб служити для багаторазового використання;
- спеціально сконструйовано для полегшення перевезення вантажів одним або декількома видами транспорту без проміжного перевантаження вантажів;
- сконструйовано таким чином, щоб було полегшено його перевантаження, зокрема з одного виду транспорту на інший;
- сконструйовано таким чином, щоб його можна було легко завантажувати та розвантажувати;
- має внутрішній об'єм не менше одного кубічного метра.

"Знімні кузови" розглядаються, як контейнери.

митниця місця відправлення — будь-яку митницю Договірної Сторони, де для всього вантажу або його частини розпочинається міжнародне перевезення з додержанням процедури МДП;

митниця місця призначення — будь-яку митницю Договірної Сторони, де для всього вантажу або його частини закінчується міжнародне перевезення з додержанням процедури МДП;

проміжна митниця — будь-яку митницю Договірної Сторони, через яку дорожній транспортний засіб, состав транспортних засобів або контейнер ввозиться або вивозиться у ході операції МДП;

особа — як фізичну, так і юридичну особу;

великовагові або громіздкі вантажі — будь-який важкий або громіздкий предмет, який через свою вагу, розміри або характер звичайно не перевозиться у закритому дорожньому транспортному засобі або в закритому контейнері;

гарантійне об'єднання — означає об'єднання, визнане митними органами Договірної Сторони гарантом для осіб, які використовують процедуру МДП.

Ця Конвенція стосується перевезення вантажів, що здійснюється без їх проміжного перевантаження, в дорожніх транспортних засобах, складах транспортних засобів або контейнерах, з перетинанням одного або декількох кордонів від митниці місця відправлення однієї з Договірних Сторін до митниці місця призначення іншої Договірної Сторони або тієї ж Договірної Сторони за умови, що деяка частина операції МДП між її початком і кінцем проводиться автомобільним транспортом.

Положення цієї Конвенції застосовується за умови, що:

а) перевезення проводяться:

(i) у дорожніх транспортних засобах, складах транспортних засобів або контейнерах, попередньо допущених до перевезення з додержанням умов, зазначених у главі III а); або

(ii) в інших дорожніх транспортних засобах, інших складах транспортних засобів або інших контейнерах у разі додержання умов, зазначених у главі III с);

б) перевезення гарантуються об'єднаннями, визнаними згідно з положеннями Статті 6, і мають проводитися із застосуванням книжки МДП, що відповідає зразку, наведеному в Додатку 1 до цієї Конвенції.

Вантажі, що перевозяться з додержанням процедури МДП, звільняються від сплати або депозиту ввізних чи вивізних мита та зборів на проміжних митницях.

Вантажі, що перевозяться з додержанням процедури МДП у запломбованих дорожніх транспортних засобах, запломбованих складах транспортних засобів або запломбованих контейнерах, як правило, звільняються від митного догляду на проміжних митницях.

Проте з метою запобігання зловживанням митні органи можуть у виняткових випадках і, зокрема, у разі наявності підозри у порушеннях проводити на цих митницях догляд вантажів.

Глава II. Видача книжок МДП. Відповідальність гарантійних об'єднань

Стаття 6

1) Кожна з Договірних Сторін може, встановивши для цього відомі гарантії та на певних умовах, надавати деяким об'єднанням право видавати безпосередньо або при посередництві об'єднань, що є їхніми кореспондентами, книжки МДП і надавати гарантії.

(2) Об'єднання може бути визнано у даній країні тільки за умови, що надана їм гарантія покриває також відповідальність, взяту ним на себе у цій країні у зв'язку з операціями, що проводяться із застосуванням книжок МДП, виданих іноземними об'єднаннями, що входять до міжнародної організації, до складу якої входить дане об'єднання.

Стаття 7

Бланки книжок МДП, що надсилаються гарантійним об'єднанням іноземними гарантійними об'єднаннями, які є їхніми кореспондентами, або міжнародними організаціями, звільняються від сплати ввізних та вивізних мита і зборів і не піддаються при ввезенні та вивезенні будь-яким заборонам або обмеженням.

Стаття 8

(1) Гарантійне об'єднання бере на себе зобов'язання сплачувати належні ввізні чи вивізні мито і збори, а також будь-які проценти за прострочення, які можуть належати відповідно до митних законів і правил країни, в якій виявлено порушення у зв'язку з операцією МДП. Гарантійне об'єднання зобов'язується сплачувати зазначені вище суми у порядку солідарної відповідальності разом з особами, які мають сплатити ці суми.

(2) У тих випадках, коли законами і правилами тієї або іншої Договірної Сторони не передбачається сплата ввізних чи вивізних мита і зборів, як це передбачено вище у пункті (1), гарантійне об'єднання зобов'язується на подібних умовах сплатити суму, що дорівнює сумі ввізних або вивізних мита і зборів та будь-яких процентів за прострочення.

(3) Кожна Договірна Сторона повинна встановлювати максимальний розмір сум, сплати яких за однією книжкою МДП можна вимагати від гарантійного об'єднання на основі положень вищенаведених пунктів (1) і (2).

(4) Гарантійне об'єднання стає відповідальним стосовно компетентних органів країни, в якій розташовано митницю місця відправлення, з моменту прийняття книжки МДП цією митницею для оформлення. У наступних країнах, по території яких продовжується перевезення вантажів з додержанням процедури МДП, ця відповідальність починається з моменту ввезення вантажу або, якщо операція МДП призупиняється відповідно до положень пунктів (1) і (2) Статті 26, з моменту прийняття книжки МДП для оформлення митницею, в якій операція МДП поновлюється.

(5) Гарантійне об'єднання несе відповідальність не тільки за вантажі, перелічені у книжці МДП, а також за будь-які вантажі, які не були перелічені у цій книжці і знаходяться у запломбованій частині дорожнього транспортного засобу або у запломбованому контейнері. Об'єднання не несе відповідальності ні за які інші вантажі.

(6) З метою визначення сум мита і зборів, зазначених у пунктах (1) і (2) цієї Статті, дані, що стосуються вантажів, вписані до книжки МДП, визнаватимуться дійсними, оскільки не буде доказано протилежне.

(7) Коли настає строк платежу сум, зазначених у пунктах (1) і (2) цієї Статті, компетентні органи повинні, в міру можливості, вимагати сплати цих сум у особи або осіб, з яких безпосередньо належать ці суми, до того як подати позов гарантійному об'єднанню.

Стаття 9

(1) Гарантійне об'єднання встановлює строк дії книжки МДП, зазначаючи дату його закінчення, після якої книжка не може бути подана до митниці місця відправлення для її митного оформлення.

(2) Якщо книжку було прийнято для оформлення митницею місця відправлення в останній день строку її дії або до тієї дати, як це передбачено в пункті (1) цієї Статті, книжка дійсна до завершення операції МДП у митниці місця призначення.

Стаття 10

(1) Митне оформлення книжки МДП може бути проведено із застереженнями або без застережень; якщо зроблені застереження, то вони повинні відноситися до фактів, пов'язаних із самою операцією МДП. Ці факти мають бути відмічені у книжці МДП.

(2) Якщо митні органи тієї чи іншої країни оформили книжку МДП без застережень, вони не можуть більше вимагати від гарантійного об'єднання сплати сум, зазначених у пунктах (1) і (2) Статті 8, за винятком випадків, коли свідоцтво про проведене митне оформлення було одержано протизаконним або обманним шляхом.

Стаття 11

(1) У разі неоформлення книжки МДП або якщо це оформлення було проведено із застереженнями, компетентні органи не будуть мати права вимагати від гарантійного об'єднання сплати сум, зазначених у пунктах (1) і (2) Статті 8, якщо протягом річного строку, починаючи із дати прийняття книжки МДП для оформлення цими органами, вони не повідомили письмово гарантійне об'єднання про відмову в митному оформленні або про оформлення із застереженням. Це положення застосовується також у разі митного оформлення, одержаного протизаконним або обманним шляхом, однак у такому випадку термін встановлюється у два роки.

(2) Вимога про сплату сум, зазначених у пунктах (1) і (2) Статті 8, надсилається гарантійному об'єднанню не раніш як через три місяці від дня повідомлення цього об'єднання про відмову в митному оформленні книжки, про її оформлення із застереженням або про оформлення, одержане протизаконним чи обманним шляхом, і не пізніше як через два роки, починаючи з того ж самого дня. Проте, що стосується справ, переданих на розгляд суду протягом зазначеного вище дворічного терміну, вимога про сплату надсилається протягом одного року з дня набуття чинності судовим рішенням.

(3) Для сплати потрібних сум гарантійне об'єднання має тримісячний термін, починаючи з дати надісланої йому вимоги про сплату. Сплачені суми будуть повернені об'єднанню, якщо протягом двох років, що настають за датою пред'явленої йому вимоги про сплату, митним органам будуть подані переконливі докази того, що стосовно даного перевезення не було ніяких порушень.

Глава III. Перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП

а) Допуск до перевезення транспортних засобів і контейнерів

Стаття 12

Для того щоб підпадати під дію положень розділів а) і б) цієї глави, кожний дорожній транспортний засіб має відповідати стосовно своєї конструкції та свого обладнання умовам, наведеним у Додатку 2 до цієї Конвенції, і повинен бути допущений до перевезення згідно з процедурою, передбаченою у Додатку 3 до цієї Конвенції. Свідоцтво про допущення має відповідати зразку, наведеному в Додатку 4.

Стаття 13

(1) Для того щоб підпадати під дію положень розділів а) і б) цієї глави, контейнери мають бути сконструйовані відповідно до умов, визначених у Додатку 3, і повинні бути допущені до перевезення згідно з процедурою, встановленою для застосування Додатка 5.

(2) Контейнери, допущені до перевезення вантажів під митними печатками та пломбами відповідно до Митної конвенції, що стосується контейнерів, 1956 року, угод, що впливають з неї, укладених під егідою Організації Об'єднаних Націй, Митної конвенції, що стосується контейнерів, 1972 року, або будь-яких міжнародних актів, які можуть замінити чи змінити цю останню Конвенцію, розглядаються як такі, що відповідають положенням вищенаведеного пункту (1), і повинні прийматися до перевезення з додержанням процедури МДП без нового допущення.

Стаття 14

(1) Кожна Договірна Сторона залишає за собою право не визнавати дійсність допущення дорожніх транспортних засобів або контейнерів, що не відповідають умовам, викладеним вище у Статтях 12 і 13. Проте Договірним Сторонам не слід затримувати перевезення, коли виявлені несправності незначні і не створюють можливостей для контрабанди.

(2) Перед новим використанням для перевезення вантажів під митними печатками та пломбами будь-який дорожній транспортний засіб або контейнер, що не відповідає більше умовам, які стали підставою для їх допущення, мають бути або приведені в первісний стан або знову піддані процедурі допущення.

б) Процедура перевезення із застосуванням книжки МДП

Стаття 15

(1) При тимчасовому ввезенні дорожнього транспортного засобу, складу транспортних засобів або контейнера, що використовуються для перевезення вантажів з додержанням процедури МДП спеціальний митний документ не потрібен. Для дорожнього транспортного засобу, складу транспортних засобів або контейнера ніякі гарантії не потрібні.

(2) Положення пункту (1) цієї Статті не перешкоджають Договірній Стороні вимагати виконання в митниці місця призначення формальностей, що передбачаються національними приписами, для забезпечення того, щоб після закінчення операції МДП дорожній транспортний засіб, складу транспортних засобів або контейнер були вивезені.

Стаття 16

Коли операція МДП проводиться дорожнім транспортним засобом або складом транспортних засобів, на них мають бути прикріплені прямокутні таблички з написами "TIP", що відповідають вимогам, наведеним у відповідному Додатку до цієї Конвенції, і одна табличка розміщується спереду, а інша така ж табличка ззаду дорожнього транспортного засобу або складу транспортних засобів. Ці таблички мають бути розміщені таким чином, щоб їх було добре видно, і повинні бути знімними.

Стаття 17

(1) На кожний дорожній транспортний засіб або контейнер складається одна книжка МДП. Проте єдина книжка МДП може складатися на складу транспортних засобів або на декілька контейнерів, навантажених на один транспортний засіб або на складу транспортних засобів. У цьому разі у вантажному маніфесті книжки МДП має зазначатися окремо вміст кожного транспортного засобу, що є частиною складу транспортних засобів, або кожного контейнера.

(2) Книжка МДП дійсна для виконання тільки одного перевезення. В ній повинно бути не менше такої кількості відривних листків для прийняття книжки до митного оформлення та для її оформлення, яка необхідна для здійснення даного перевезення.

Стаття 18

Операція МДП може проводитися через декілька митниць місця відправлення та місця призначення; однак, за винятком випадків особливого на те дозволу зацікавлених Договірної Сторони або Договірних Сторін:

- a) митниці місця відправлення повинні знаходитися тільки в одній країні;
- b) митниці місця призначення повинні знаходитися не більш як у двох країнах;
- c) загальна кількість митниць місця відправлення та призначення не повинна перевищувати чотирьох.

Стаття 19

Вантажі та дорожній транспортний засіб, состав транспортних засобів або контейнер повинні пред'являтися у митниці місця відправлення разом з книжкою МДП. Митні органи країни відправлення повинні вживати необхідних заходів для того, щоб упевнитися в точності вантажного маніфесту і для накладення митних печаток і пломб або для контролю митних печаток і пломб, накладених під відповідальність зазначених митних органів належним чином уповноваженими особами.

Стаття 20

Митні органи можуть встановити для перевезень, що проводяться по території їх країни, визначений термін перевезення і вимагати, щоб дорожній транспортний засіб, состав транспортних засобів або контейнер йшли за визначеним маршрутом.

Стаття 21

У кожній проміжній митниці та в митницях місця призначення дорожній транспортний засіб, состав транспортних засобів або контейнер пред'являються для контролю митним органам з вантажем, що міститься в них, і з книжкою МДП, яка належить до вантажу, що перевозиться.

Стаття 22

(1) За винятком випадків огляду вантажів, що проводиться митними органами відповідно до положення, що міститься у пункті (2) Статті 5, співробітники проміжних митниць, кожної з Договірних Сторін визнають, як правило, печатки та пломби, накладені митними органами інших Договірних Сторін, за умови, що вони не пошкоджені. Проте ці співробітники можуть, якщо це зумовлено необхідністю контролю, накладати додатково свої власні печатки і пломби.

(2) Визнані Договірними Сторонами митні печатки та пломби користуються на їхній території захистом тих же правових норм, що й національні митні печатки і пломби.

Стаття 23

Митні органи можуть тільки у виняткових випадках:

- вимагати, щоб при проїзді по території їхньої країни дорожні транспортні засоби, состави транспортних засобів або контейнери супроводжувалися за рахунок перевізників;
- проводити у дорозі перевірку і огляд вантажу дорожніх транспортних засобів, состава транспортних засобів або контейнерів.

Стаття 24

Якщо митні органи проводять у дорозі або у проміжній митниці огляд вантажу в дорожньому транспортному засобі, составі транспортних засобів або контейнері, вони повинні зробити позначку про накладені нові печатки та пломби і про характер виконаного контролю на відривних листках книжки МДП, використаних у

їхній країні, на відповідних корінцях, а також на відривних листках книжки МДП, що залишаються.

Стаття 25

Якщо митні пломби та печатки пошкоджено у дорозі в умовах інших, ніж ті, що передбачені у Статтях 24 і 35, або якщо вантаж загинув чи був пошкоджений, але не були пошкоджені пломби або печатки, слід додержуватися порядку, встановленого у Додатку 1 до цієї Конвенції стосовно використання книжки МДП, без шкоди для можливості застосування положень національного законодавства і, крім того, має бути заповнений протокол, що є у книжці МДП.

Стаття 26

(1) Коли частина перевезення із застосуванням книжки МДП проводиться по території держави, що не є Договірною Стороною цієї Конвенції, то операція МДП призупиняється на цій частині дороги. У цьому разі митні органи Договірної Сторони, по чій території продовжується потім перевезення, приймають книжку МДП для поновлення операції МДП за умови, що митні печатки та пломби і/або розпізнавальні знаки не пошкоджені.

(2) Таке ж положення застосовується щодо тієї частини маршруту, на якій книжка МДП не використовується власником книжки на території Договірної Сторони у зв'язку з наявністю більш простих митних транзитних процедур або коли застосування митного транзитного режиму не є необхідним.

(3) У цих випадках митниці, в яких операція МДП була перервана або поновлена, будуть розглядатися як проміжні митниці відповідно при в'їзді або при виїзді із країни.

Стаття 27

За умови додержання положень цієї Конвенції, і зокрема її Статті 18, раніше зазначену митницю місця призначення може бути замінено іншою митницею місця призначення.

Стаття 28

При прибутті вантажу в митницю місця призначення і за умови, що вантажі перевозяться в умови іншого митного режиму або звільняються від мита з метою внутрішнього споживання, митне оформлення книжки МДП проводиться негайно.

с) Положення, що стосуються перевезення великовагових або громіздких вантажів

Стаття 29

(1) Положення цього розділу застосовуються тільки до перевезення великовагових або громіздких вантажів, визначення яких дано в абзаці і) Статті 1 цієї Конвенції.

(2) Якщо застосовуються положення цього розділу, то перевезення великовагових або громіздких вантажів може за рішенням митних органів місця відправлення здійснюватися за допомогою неопечатаних транспортних засобів або контейнерів.

(3) Положення цього розділу застосовуються лише в тому разі, коли, на думку митних органів, місця відправлення, великовагові або громіздкі вантажі, а також будь-які приладдя до них, що перевозяться одночасно, можна легко розпізнати завдяки їх опису або забезпечити їх митними печатками і пломбами і/або розпізнавальними знаками таким чином, щоб запобігти будь-якій підміні або вилученню зазначених вантажів без залишення видимих слідів.

Стаття 30

Усі положення цієї Конвенції, за винятком тих, відхід від яких передбачено особливими положеннями цього розділу, поширюються на перевезення великовагових або громіздких вантажів з додержанням процедури МДП.

Стаття 31

Відповідальність гарантійного об'єднання поширюється не тільки на вантажі, перелічені у книжці МДП, але також і на вантажі, які, хоча й не перелічені у цій книжці, знаходяться на платформі або між переліченими у книжці МДП вантажами.

Стаття 32

На обкладинці і на всіх відривних листках книжки МДП має бути зроблений жирним шрифтом напис: "Великовагові або громіздкі вантажі" англійською або французькою мовою.

Стаття 33

Митні органи місця відправлення можуть вимагати, щоб пакувальні листи, фото, креслення тощо, які вважаються необхідними для розпізнання вантажів, що перевозяться, були додані до книжки МДП. У такому разі вони завіряють ці документи; один примірник зазначених документів прикріплюється до внутрішнього боку обкладинки книжки МДП і в усіх маніфестах книжки робиться позначка про наявність цих документів.

Стаття 34

Митні органи проміжних митниць кожної Договірної Сторони визнають митні печатки та пломби і/або розпізнавальні знаки, накладені компетентними органами інших Договірних Сторін. Вони можуть, однак, додати інші печатки та пломби і/або розпізнавальні знаки; у цьому разі вони роблять відмітки про накладені нові печатки та пломби і/або розпізнавальні знаки на відривних листках книжки МДП, використаних у їхній країні, на відповідних корінцях, а також на відривних листках книжки МДП, що залишаються.

Стаття 35

Якщо у дорозі або на проміжній митниці співробітники, які проводять огляд вантажу, вимушені зняти печатки та пломби і/або розпізнавальні знаки, вони роблять позначки про накладені нові печатки та пломби і/або розпізнавальні знаки на відривних листках книжки МДП, використаних у їхній країні, на відповідних корінцях, а також на відривних листках книжки МДП, що залишаються.

Глава IV. Порушення положень конвенції

Стаття 36

Будь-яке порушення положень цієї Конвенції тягне за собою застосування до винного у країні, в якій порушення було вчинено, передбачених законодавством цієї країни санкцій.

Стаття 37

У тих випадках, коли неможливо встановити, на якій території сталося порушення, вважається, що воно сталося на території Договірної Сторони, де воно було виявлено.

Стаття 38

(1) Кожна Договірна Сторона має право тимчасово або остаточно позбавляти права користування приписами цієї Конвенції будь-яку особу, винну в серйозному порушенні митних законів або правил, застосовуваних при міжнародному перевезенні вантажів.

(2) Про таке позбавлення права негайно повідомляється митним органам Договірної Сторони, на території якої дана особа перебуває або має постійне місце перебування, а також гарантійному(им) об'єднанню(ям) у країні, в якій вчинено порушення.

Стаття 39

Якщо операції МДП визнано в інших випадках правильно виконаними:

(1) Договірні Сторони не звертають уваги на незначні розбіжності, що стосуються додержання передбачених строків або маршрутів.

(2) Точно такі ж розбіжності між відомостями, наведеними у вантажному маніфесті книжки МДП, і вмістом дорожнього транспортного засобу, состава транспортних засобів або контейнера не розглядаються як порушення цієї Конвенції власником книжки МДП, якщо наведено такий, що задовольняє компетентні органи, доказ того, що ці розбіжності не є наслідком помилок, допущених навмисно або через недбалість при завантаженні або відправленні вантажу чи при складанні вказаного маніфесту.

Стаття 40

Митні органи країни відправлення та країни призначення не вважають власника книжки МДП відповідальним за розбіжності, що можуть бути встановлені у цих країнах, якщо ці розбіжності стосуються відповідно митних режимів, які застосовувалися до або після операції МДП і до яких власник зазначеної книжки не мав ніякого відношення.

Стаття 41

Якщо митні органи визнають достатніми докази того, що вантаж, зазначений у маніфесті книжки МДП, загинув або безповоротно втрачений внаслідок дорожньо-транспортної пригоди чи за обставин, викликаних непереборною силою, або що недостача є наслідком причин, властивих вантажу, то вони звільняють від сплати звичайно належних мита і зборів.

Стаття 42

Після одержання запиту Договірної Сторони з викладенням відповідних причин компетентні органи Договірних Сторін, зацікавлених у даній операції МДП, надають їй усі наявні у них відомості, необхідні для застосування положень вищенаведених Статей 39, 40, 41.

Глава V. Пояснювальні записки

Стаття 43

У пояснювальних записках, наведених до Додатків 6 і 7 (частина III), дається тлумачення деяких положень цієї Конвенції та Додатків до неї. В них описано також деякі види рекомендованої практики.

Глава VI. Різні постанови

Стаття 44

Кожна Договірна Сторона надає зацікавленим гарантійним об'єднанням пільги щодо:

а) переказу валюти, необхідної для сплати сум, що їх позичають компетентні органи Договірних Сторін відповідно до Статті 8 Конвенції, та

б) переказу валюти, необхідної для оплати бланків книжки МДП, що надсилаються гарантійним об'єднанням іноземними об'єднаннями, які є кореспондентами, або міжнародними організаціями.

Стаття 45

Кожна Договірна Сторона публікує список митниць місця відправлення, проміжних митниць і митниць місця призначення, які вона призначає для проведення операцій МДП. Договірні Сторони країн, території яких межують одна з одною, консультуватимуться для визначення за обоюбічною згодою відповідних прикордонних митниць і годин їх роботи.

Стаття 46

(1) Виконання співробітниками митниць формальностей, зазначених у цій Конвенції, не дає права вимагати оплати зборів, за винятком тих випадків, коли ці формальності проводяться не у дні та години і не в місцях, що звичайно передбачаються для їхнього проведення.

(2) Договірні Сторони вживатимуть всіх залежних від них заходів для полегшення митних операцій, пов'язаних із вантажами, що швидко псуються.

Стаття 47

(1) Положення цієї Конвенції не є перешкодою ні для застосування обмежень і контролю, що впливають з національних правил і оснований на міркуваннях суспільної моралі, громадської безпеки, охорони здоров'я або гігієни, чи на міркуваннях ветеринарного або фітопатологічного порядку, ні для справляння належних на підставі цих правил зборів.

(2) Положення цієї Конвенції не перешкоджають застосуванню інших національних або міжнародних положень, що регламентують перевезення.

Стаття 48

Жодна з приписів цієї Конвенції не виключає права Договірних Сторін, що утворюють митний або економічний союз, застосовувати особливі правила щодо перевезень, місцем відправлення або призначення яких є їхні території, чи здійснюваних транзитом через їхні території, за умови, що такі правила не обмежують пільг, які передбачаються цією Конвенцією.

Стаття 49

Положення цієї Конвенції не перешкоджають застосуванню більших пільг, які Договірні Сторони надають чи забажають надати або на підставі односторонніх положень, або відповідно до двосторонніх чи багатосторонніх угод, за умови, що такі пільги не перешкоджають застосуванню положень цієї Конвенції і, зокрема, проведенню операцій МДП.

Стаття 50

Договірні Сторони обмінюються при наявності відповідного прохання інформацією, необхідною для застосування положень цієї Конвенції, зокрема відомостями, що стосуються допущення дорожніх транспортних засобів або контейнерів, а також технічних характеристик їхньої конструкції.

Стаття 51

Додатки до цієї Конвенції є невід'ємною частиною Конвенції.

Глава VII. Заклучні положення

Стаття 52. Підписання, ратифікація, прийняття, затвердження та приєднання

(1) Усі держави — члени Організації Об'єднаних Націй, або члени будь-якої спеціалізованої установи чи Міжнародного агентства з атомної енергії, або учасники Статуту Міжнародного Суду, а також будь-яка інша держава, запрошена Генеральною Асамблеєю Організації Об'єднаних Націй, можуть стати Договірними Сторонами цієї Конвенції:

а) шляхом її підписання без застереження про ратифікацію, прийняття або затвердження;

б) шляхом здачі на зберігання документа про ратифікацію, прийняття або затвердження після її підписання із застереженням про ратифікацію, прийняття або затвердження;

с) шляхом здачі на зберігання документа про приєднання.

(2) Ця Конвенція відкрита для підписання державами, зазначеними у пункті (1) цієї Статті, у відділенні Організації Об'єднаних Націй у Женеві з 1 січня 1976 року до 31 грудня 1976 року включно. Після цієї дати вона буде відкрита для приєднання до неї.

(3) Митні або економічні союзи можуть також, відповідно до положень пунктів (1) і (2) цієї Статті, стати Договірними Сторонами цієї Конвенції одночасно з усіма їхніми державами-членами або в будь-який час після того, як усі їхні держави-члени стануть Договірними Сторонами цієї Конвенції. Проте ці союзи не мають права голосу.

(4) Документи про ратифікацію, прийняття, затвердження або приєднання здаються на зберігання Генеральному секретарю Організації Об'єднаних Націй.

Стаття 57. Розв'язання спорів

(1) Будь-який спір між двома чи більше Договірними Сторонами щодо тлумачення або застосування цієї Конвенції має бути по можливості розв'язаний шляхом переговорів між Сторонами, у яких виникли спори, або іншими засобами врегулювання.

(2) Будь-який спір між двома чи більше Договірними Сторонами щодо тлумачення або застосування цієї Конвенції, який не можна розв'язати способами, передбаченими у пункті (1) цієї Статті, передається за проханням однієї із них до арбітражного суду, що складається таким чином: кожний учасник спору призначає арбітра і ці арбітри призначають іншого арбітра, який стає головою. Якщо після закінчення трьох місяців від дня одержання прохання один з учасників не призначив арбітра чи арбітри не змогли обрати голову, будь-яка із Сторін може звернутися до Генерального секретаря Організації Об'єднаних Націй з проханням призначити арбітра або голову арбітражного суду.

(3) Рішення арбітражного суду, призначеного відповідно до положень пункту (2), має обов'язкову чинність для Сторін, між якими виник спір.

(4) Арбітражний суд встановлює свої правила процедури.

(5) Рішення арбітражного суду приймаються більшістю голосів.

(6) Будь-які розбіжності, що можуть виникнути між Сторонами, які спорять щодо тлумачення та виконання арбітражного рішення, можуть бути передані будь-якою із Сторін на розгляд арбітражного суду, який виніс це рішення.

Стаття 58. Застереження

(1) Кожна держава може у момент підписання або ратифікації цієї Конвенції чи приєднання до неї заявити, що вона не вважає себе пов'язаною пунктами (2) — (6) Статті 57 цієї Конвенції. Інші Договірні Сторони не будуть пов'язані цими пунктами щодо будь-якої Договірної Сторони, яка зробила таке застереження.

(2) Кожна Договірна Сторона, яка зробила застереження відповідно до пункту (1) цієї Статті, може у будь-який час взяти це застереження назад шляхом нотифікації, адресованої Генеральному секретарю Організації Об'єднаних Націй.

(3) За винятком застережень, передбачених у пункті (1) цієї Статті, ніякі інші застереження до цієї Конвенції не допускаються.

Стаття 59. Процедура внесення поправок до цієї Конвенції

(1) Поправки до цієї Конвенції, в тому числі до Додатків до неї, можуть вноситися за пропозицією будь-якої Договірної Сторони відповідно до процедури, встановленої у цій Статті.

(2) Будь-яка запропонована поправка до цієї Конвенції розглядається Адміністративним комітетом, що складається з усіх Договірних Сторін, відповідно до правил процедури, викладених у Додатку 8. Будь-яка така поправка, що розглянута або розроблена на сесії Адміністративного комітету і схвалена Комітетом більшістю у дві третини присутніх і голосуючих, надсилається Генеральним секретарем Організації Об'єднаних Націй Договірним Сторонам для прийняття.

(3) За винятком випадків, передбачених у Статті 60, будь-яка запропонована поправка, розіслана відповідно до попереднього пункту, набуває чинності для всіх Договірних Сторін через три місяці по закінченні дванадцятимісячного періоду після дати повідомлення про запропоновану поправку, якщо протягом цього строку Генеральний секретар Організації Об'єднаних Націй не одержав від якої-небудь держави, що є Договірною Стороною, жодних заперечень проти запропонованої поправки.

(4) У разі заперечення проти запропонованої поправки, поданого відповідно до положень, пункту (3) цієї Статті, поправка вважається не прийнятою й у зв'язку з нею не вживається ніяких заходів.

Стаття 60. Особлива процедура внесення поправок до Додатків 1, 2, 3, 4, 5, 6 і 7

(1) Будь-яка запропонована поправка до Додатків 1, 2, 3, 4, 5, 6 і 7, розглянута відповідно до пунктів (1) і (2) Статті 59, набуває чинності в строк, установлений Адміністративним комітетом під час її прийняття, якщо до більш раннього строку, встановленого Адміністративним комітетом у той же час, одна п'ята або п'ять держав, які є Договірними Сторонами, причому до уваги береться менша з цих двох цифр, не повідомлять Генерального секретаря Організації Об'єднаних Націй про те, що вони заперечують проти поправки. Визначення Адміністративним комітетом строків, що зазначаються у цьому пункті, здійснюється більшістю у дві третини присутніх і голосуючих.

(2) При набутті чинності будь-яка поправка, прийнята відповідно до процедури, викладеної вище у пункті (1), заміняє для всіх Договірних Сторін будь-яке попереднє положення, до якого відноситься ця поправка.

Стаття 61. Пропозиції, повідомлення та заперечення

Генеральний секретар Організації Об'єднаних Націй інформує всі Договірні Сторони та всі держави, що зазначаються у пункті (1) Статті 52 цієї Конвенції, про всі пропозиції, повідомлення або заперечення, зроблені відповідно до вищевказаних Статей 59 і 60, та про строк набуття чинності кожною поправкою.

Стаття 62. Конференція з перегляду

(1) Будь-яка держава, що є Договірною Стороною, може шляхом повідомлення Генерального секретаря Організації Об'єднаних Націй просити скликати конференцію з метою перегляду цієї Конвенції.

(2) Конференція з перегляду, на яку запрошуються всі Договірні Сторони та всі держави, що вказуються у пункті (1) Статті 52, скликається Генеральним секретарем Організації Об'єднаних Націй, якщо протягом шести місяців після дати повідомлення Генеральним секретарем щонайменше як чверть держав, які є Договірними Сторонами, інформують його про свою згоду з цим проханням.

(3) Конференція з перегляду, на яку запрошуються всі Договірні Сторони та всі держави, що вказуються у пункті (1) Статті 52, скликається також Генеральним секретарем Організації Об'єднаних Націй після одержання такого прохання від Адміністративного комітету. Адміністративний комітет приймає рішення про те, чи слід звернутися з таким проханням, більшістю присутніх і голосуючих у Комітеті.

(4) Якщо відповідно до пунктів (1) і (3) цієї Статті скликається конференція, Генеральний секретар Організації Об'єднаних Націй повідомляє про це всі Договірні Сторони і звертається до них з проханням подати йому у тримісячний строк пропозиції, розгляд яких на конференції вони вважають бажаним. Щонайменше за три місяці до відкриття конференції Генеральний секретар повідомляє всі Договірні Сторони про попередній порядок денний конференції, а також текст цих пропозицій.

Додаток 1. Правила користування книжкою МДП

А. Загальні положення

1. Видача: Книжка МДП видається в країні відправлення або в тій країні, де утримувач знаходиться чи має постійне місцеперебування.

2. Мова: Книжка МДП друкується французькою мовою, за винятком лицьового боку обкладинки, рубрики якої друкуються також англійською мовою. "Правила користування книжкою МДП" відтворюються англійською мовою на сторінці 3 цієї обкладинки. Крім того, можуть бути додані додаткові сторінки з перекладом друкованого тексту іншими мовами.

3. Термін дії: Книжка МДП дійсна до завершення операції МДП у митниці місця призначення, якщо вона оформлена у митниці місця відправлення на строк, встановлений об'єднанням, що видає документ (рубрика 1 лицьового боку обкладинки та рубрика 4 відривних листків).

4. Кількість книжок: Для состава транспортних засобів (зчеплені транспортні засоби) чи для декількох контейнерів, навантажених або на один транспортний засіб, або на состав транспортних засобів, видається одна книжка МДП (див. також пункт (10) (i)).

5. Кількість митниць місця відправлення та місця призначення: Маршрути перевезень із застосуванням книжки МДП можуть проходити через декілька митниць місця відправлення та призначення; проте, якщо немає особливого дозволу:

а) митниці місця відправлення повинні знаходитися в одній і тій же країні;

б) митниці місця призначення можуть знаходитися більш як у двох країнах;

с) загальна кількість митниць місць відправлення та призначення не може перевищувати чотирьох (див. також нижче пункт (10) с)).

6. Кількість листків: Якщо маршрут перевезення проходить тільки через одну митницю місця відправлення і одну митницю місця призначення, то у книжці МДП має бути щонайменше 2 листки для країни відправлення, 3 листки для країни призначення і 2 листки для кожної іншої країни, по території якої проводиться перевезення. Для кожної додаткової митниці місця відправлення або місця призначення потрібно відповідно 2 або 3 додаткових листки, крім того, слід додати ще 2 листки, якщо митні місця призначення знаходяться у двох різних країнах.

7. Пред'явлення у митницях: Книжка МДП повинна пред'являтися разом з дорожнім транспортним засобом, составом транспортних засобів, або контейнером(ами) в кожній митниці місця відправлення, в кожній проміжній митниці та в кожній митниці місця призначення. В останній митниці місця відправлення посадова особа митниці ставить підпис і штампель з датою під вантажним маніфестом на всіх відривних листках, які будуть використані на решті частини маршруту (рубрика 19).

В. Спосіб заповнення книжки МДП

8. Підчистки, помарки: У книжці МДП не повинно бути ні підчисток, ні помарок. Усі виправлення мають бути проведені шляхом викреслення помилкових вказівок і додання, у разі необхідності, належних вказівок. Будь-яка зміна має бути підтверджена особою, що її зробила, і посвідчена митними органами.

9. Відомості, що стосуються реєстрації: Якщо положеннями національного законодавства не передбачається реєстрація причепів і напівпричепів, то замість реєстраційного номера слід вказати розпізнавальний або заводський номер.

10. Маніфест:

а) маніфест заповнюється мовою країни відправлення, якщо тільки митні органи не дозволяють використання іншої мови. Митні органи інших країн, по території яких здійснюється перевезення, зберігають за собою право вимагати перекладу маніфесту на мову їх країни. Для запобігання затримкам, які можуть бути викликані цією вимогою, перевізникам рекомендується мати у своєму розпорядженні належні переклади;

б) вказівки, занесені до маніфесту, мають бути надруковані на машинці або гектографовані так, щоб їх було зручно читати на всіх листках. Листки, заповнені нерозбірливо, не приймаються митними органами;

с) якщо у маніфесті не вистачає місця для внесення даних про всі вантажі, що перевозяться, до відривних листків можуть додаватися додаткові листки того ж зразка, що й маніфест, або комерційні документи із зазначенням усіх відомостей, які наводяться у маніфесті. У цьому разі до всіх відривних листків належить внести такі відомості:

- (i) число додаткових листків (рубрика 10);
(ii) число і тип вантажних місць або предметів, а також загальна вага бруто вантажів, перелічених у цих додаткових листках (рубрики 11 - 13).

Додаток 2. Події або несщасні випадки під час перевезення

Правила, що стосуються технічних вимог, які ставляться до дорожніх транспортних засобів, що можуть бути допущені до міжнародного перевезення вантажів під митними печатками і пломбами

Стаття 1. Загальні положення

(1) До міжнародного перевезення вантажів дорожніми транспортними засобами під митними печатками і пломбами можуть бути допущені лише транспортні засоби, сконструйовані та обладнані таким чином:

а) щоб митні печатки і пломби могли накладатися на них простим і надійним чином;

б) щоб із запечатаної або запломбованої частини транспортного засобу не міг бути витягнутий або не міг бути в неї поміщений будь-який вантаж без залишення явних слідів злому або пошкодження накладених печаток і пломб;

с) щоб у них не було жодних потайних місць для приховання вантажів.

(2) Транспортні засоби повинні бути сконструйовані таким чином, щоб всі порожнисті простори, як відділення, резервуари або інші місця, в яких можуть міститися вантажі, були легко доступні для митних оглядів.

(3) За наявності порожнистих просторів між різними перегородками, що складають стінки, підлогу і дах транспортного засобу, внутрішня обшивка повинна бути повною і суцільною і вона повинна бути щільно прикріплена таким чином, щоб її не можна було зняти без залишення видимих слідів.

Стаття 2 Конструкція відділення, призначеного для вантажу

(1) Стінки, підлога і дах призначеного для вантажу відділення повинні бути побудовані з металевих листів, з дошок або пластин достатньої міцності і відповідної товщини, склепаних і (або) складених у шпунт, або з'єднаних так, щоб між ними не було проміжку, що дозволяє доступ до вмісту. Ці частини повинні бути точно пригнані і прикріплені таким чином, щоб жодну з них не можна було перемістити або зняти без залишення видимих слідів злому або без пошкодження митних печаток і пломб.

(2) Якщо складання виконується за допомогою заклепок, останні можуть бути поставлені всередині або зовні; заклепки, що з'єднують головні частини стінок, підлоги і даху, повинні проходити крізь складені частини. Якщо складання виконується не за допомогою заклепок, то болти або інші пристосування для складання, що з'єднують головні частини стінок, підлоги і даху, повинні ставитися зовні, проходити у внутрішню частину кузова і належним чином загвинчуватися, заклепуватися або спаюватися; інші пристосування для складання можуть поміщатися всередині за умови, що гайка буде належним чином припаяна зовні та не буде покрита непрозорим матеріалом. Складання металевих листів або пластин можна також виконувати таким чином, щоб їх краї закладались або загинались всередину транспортного засобу і скріплювалися:

- або за допомогою заклепок, болтів чи інших пристосувань для складання, пропущених через загнуті або закладені таким чином краї, а також у разі необхідності за допомогою пристосування, що їх з'єднує;

- або за допомогою металевих смуг, загнутих під тиском у вигляді скоб одночасно з краями елементів, що підлягають складанню, і з'єднань, що забезпечують постійний стиск зроблених таким чином сполучень (див. креслення № 6, додане до цих правил[♦]).

[♦] Креслення не наведено.

(3) Отвори для вентиляції допускаються за умови, що їх максимальні розміри не перевищують 400 мм. Якщо вони дозволяють безпосередній доступ всередину відділення, призначеного для вантажу, вони накриваються металевою сіткою або перфорованою металевою пластинкою (діаметр отворів у обох випадках не повинен перевищувати 3 мм) і оберігаються припаяною металевою сіткою (діаметр отворів не повинен перевищувати 10 мм). Якщо вони не дозволяють безпосередній доступ всередину відділення, призначеного для вантажу (наприклад, у тих випадках, коли вентиляція забезпечується за допомогою систем колінчастих повітропроводів або системи повітропроводів з перегородками), вони забезпечуються тими ж пристосуваннями, але діаметр отворів останніх може відповідно дорівнювати 10 мм і 20 мм (замість 3 мм і 10 мм). Ці пристосування повинні бути влаштовані так, щоб їх не можна було зняти зовні без залишення видимих слідів. Металеві сітки повинні бути зроблені з дроту діаметром не менше 1 мм, причому вони повинні бути виготовлені таким чином, щоб не можна було зрушити дріт і тим самим розширити отвори без залишення видимих слідів.

(4) Люки допускаються за умови, що вони закриті склом і металевою сіткою, що щільно прикріплені і не можуть бути зняті зовні. Максимальний діаметр отворів сітки не повинен перевищувати 10 мм.

(5) Отвори в підлозі, влаштовані для технічних потреб, як, наприклад, для змазування, догляду за машиною, наповнення пісочниць, допускаються тільки за тієї умови, що вони обладнані кришками, які повинні бути прикріплені таким чином, щоб доступ зовні в призначене для вантажу відділення був неможливий.

Стаття 3. Способи закривання

(1) Двері, як і будь-які інші пристрої для закривання транспортного засобу, повинні бути обладнані пристосуваннями, що не перешкоджають простому і надійному накладенню митних печаток і пломб. Ці пристосування повинні або припаюватися до дверей, якщо вони металеві, або прикріплюватися принаймні двома болтами, гайки яких заклепуються або припаюються зсередини.

(2) Шарніри виготовляються і ставляться так, щоб двері та інші пристосування для закривання, будучи закритими, не могли бути зняті із завіс; гвинти, запори, стрижні та інші деталі, що скріплюють, повинні припаюватися до зовнішніх частин шарнірів. Однак це не вимагається, коли двері та інші пристосування для закривання обладнані недоступним зовні запірним механізмом, який, коли він закритий, робить неможливим зняття дверей із завіс.

(3) Двері повинні бути пригнані таким чином, щоб закривалися всі проміжки і забезпечувалося повне і дійсне замикання.

(4) Транспортний засіб повинен бути обладнаний належним пристосуванням для оберігання митних печаток і пломб або повинен бути сконструйований таким чином, щоб митні печатки і пломби були належним чином захищені.

Стаття 4. Транспортні засоби спеціального призначення

(1) Наведені вище приписи поширюються на ізотермічні засоби, транспортні засоби-льодовні та холодильники, транспортні засоби-цистерни і на транспортні засоби для перевезення меблів у тій мірі, в якій ці приписи сумісні з технічними характеристиками, притаманними цим транспортним засобам внаслідок їх призначення.

(2) Фланці (ковпачки для закривання), крани трубопроводів і люки для чистки автоцистерн повинні бути влаштовані таким чином, щоб була забезпечена можливість простого і надійного накладення митних печаток і пломб.

Стаття 5. Транспортні засоби, криті брезентом

(1) До транспортних засобів, критих брезентом, застосовуються в тій мірі, в якій це можливо, приписи, що містяться у Статтях 2 і 4. Однак система закривання та захисту вентиляційних отворів, зазначена в пункті (3) Статті 2, може складатися із

зовнішньої перфорованої металевої пластини (максимальний розмір отворів 10 мм) і внутрішньої металевої сітки або іншої дуже міцної сітки (мінімальний розмір вічок 3 мм, і дроти не можуть бути зрушені, не залишивши видимих слідів), причому пластина та сітка прикріплюються до брезенту таким чином, щоб було неможливо змінити їх зчеплення, не залишивши видимих слідів. Крім того, до транспортних засобів, критих брезентом, повинні застосовуватися наступні приписи.

(2) Брезент повинен бути виготовлений або з міцного полотна, або з нерозтяжної, достатньо міцної тканини, покритої пластмасою або прогумованої, за умови, що ця тканина буде не темного кольору. Брезент повинен бути з одного шматка або декількох смуг, кожна з яких теж з одного шматка. Брезент повинен бути в непошкодженому стані і виготовлений таким чином, щоб після закріплення пристосування для закриття доступ до вантажу був неможливий без залишення видимих слідів.

(3) Якщо брезент виготовлений із декількох смуг, краї цих смуг повинні бути загнуті один в одній і прострочені двома швами, що віддалені один від одного принаймні на 15 мм. Ці шви повинні бути зроблені так, як показано на малюнку № 1[♦], доданому до цих правил; однак, якщо на деяких частинах брезенту (наприклад, на задніх відкидних полах і укріплених для міцності кутах) неможливо прострочити смуги зазначеним способом, достатньо загнути край верхньої частини брезенту і прошити смуги так, як показано на малюнку N 2, доданому до цих правил. Нитки, що використовуються для кожного з двох швів, повинні бути явно різного кольору; один із швів повинен бути лише зсередини і колір нитки, що використовується для цього шва, повинен виразно відрізнятися від кольору самого брезенту. Всі шви повинні бути прострочені на машині.

(4) Якщо брезент виготовлений із декількох смуг тканини, покритої пластмасою, ці смуги можуть бути також з'єднані шляхом спайки відповідно до малюнка № 3, доданого до цих правил. Край кожної смуги повинен перекривати край іншої смуги принаймні на 15 мм. З'єднання смуг повинно бути забезпечено за всією цією шириною. Зовнішній край з'єднання повинен бути покритий смугою з пластмаси шириною принаймні 7 мм, що накладається тим же способом спайки. На цій смугі, так само як з кожного її краю, принаймні на 3 мм у ширину повинен бути проштампований однаковий чіткий рельєф. Спайка робиться таким чином, щоб смуги не могли бути роз'єднані і знову з'єднані без залишення видимих слідів.

(5) Лагодження брезенту виконується способом, зазначеним на малюнку № 4, доданому до цих правил; краї, що зшиваються, повинні бути загнуті один в одній і з'єднані двома ясно видимими швами, віддаленими один від одного принаймні на 15 мм. Колір нитки, видимої зсередини, повинен відрізнятися від кольору нитки, видимої зовні, і від кольору самого брезенту. Всі шви повинні бути прострочені на машині. Однак лагодження брезенту з тканини, покритої пластмасою, може також виконуватися за способом, описаним вище у пункті (4).

(6) Кільця, що служать для прикріплення брезенту, повинні бути вставлені так, щоб їх не можна було відірвати зовні. Проушини в брезенті повинні бути посилені металевими або шкіряними кільцями. Відстань між проушинами або кільцями не повинна перевищувати 200 мм.

(7) Брезент прикріплюється до бокових стінок так, щоб доступ до вантажу був зовсім неможливий. Він повинен підтримуватися принаймні трьома поздовжніми штангами або рейками, прикріпленими з обох кінців вантажної платформи до дуг або до кінцевих бортів вантажної платформи; якщо довжина цієї платформи перевищує 4 м, необхідна наявність принаймні однієї проміжної дуги. Ці дуги повинні бути прикріплені так, щоб їх положення не могло бути змінено зовні.

(8) Для прикріплення брезенту служать:

♦ Тут і надалі малюнки не наведено.

- а) сталеві троси діаметром не менше 3 мм; або
- б) мотузки, прядив'яні або із сизалю, діаметром не менше 8 мм, покриті прозорою нерозтяжною оболонкою з пластмаси; або ж
- с) залізні штанги-засуви діаметром не менше 8 мм.

Сталеві троси не повинні мати покриття; однак допускається покриття із прозорої нерозтяжної пластмаси. Залізні штанги-засуви не повинні покриватися непрозорим матеріалом.

(9) Кожний трос і кожна мотузка повинні бути з одного шматка і обладнані металевими наконечниками на обох кінцях. Пристосування для прикріплення кожного металевого наконечника повинно складатися з порожнистої заклепки, що проходить через трос або мотузку і через яку може бути просунута мотузка для митних печаток і пломб. Трос або мотузка повинні залишатися видимими з того та іншого боку смуг заклепки, щоб було можливо пересвідчитися в тому, що вони дійсно є з одного шматка (див. малюнок N 5, доданий до цих правил).

(10) Кожна залізна штанга-засув повинна бути з одного шматка. Один кінець повинен бути просвердлений для монтажу пристосування, що служить для закривання, інший - повинен бути обладнаний головкою, прикованою до штанги-засува і зробленої таким чином, щоб штангу-засув не можна було повертати на осі.

(11) Сталеві троси або мотузки використовуються при висоті стінок транспортного засобу не менше 350 мм, причому брезент повинен покривати ці стінки не менше ніж на 300 мм.

(12) Обидва краї частини брезенту, що покриває отвори, призначені для навантаження або розвантаження транспортного засобу, повинні у достатній мірі знаходити один на одній. Крім того, вони повинні скріплюватися відкидною полою, пришитою зовні відповідно до вказівок пункту (3) цієї Статті. Для прикріплення брезенту використовуються засоби, передбачені в пункті (8), або ремені зі шкіри або нерозтяжної прогумованої тканини, за умови, що вони будуть шириною не менше 20 мм і товщиною не менше 3 мм. Ці ремені прикріплюються до брезенту всередині, на них повинні бути отвори для пропускання троса, мотузки або залізної штанги, згаданих у пункті (8).

Правила, що стосуються технічних вимог, які ставляться до контейнерів, що можуть бути допущені до міжнародного перевезення вантажів під митними печатками і пломбами в дорожніх транспортних засобах

Стаття 1. Загальні положення

(1) До міжнародного перевезення вантажів під митними печатками і пломбами в дорожніх транспортних засобах можуть бути допущені лише контейнери, на яких міцно нанесені ім'я та адреса власника, а також їх тара та розпізнавальні марки і номери; при цьому контейнери повинні бути сконструйовані та обладнані таким чином,

а) щоб митні печатки і пломби могли накладатися на них простим і надійним чином;

б) щоб із запечатаної або запломбованої частини контейнера не міг бути витягнутий або не міг бути в неї поміщений будь-який вантаж без залишення явних слідів злому або пошкодження накладених печаток і пломб;

с) щоб у них не було ніякого місця для приховання вантажів.

(2) Контейнер повинен бути сконструйований таким чином, щоб всі порожнисті простори, як відділення, резервуари або інші місця, в яких можуть міститися вантажі, були легко доступні для митних оглядів.

(3) За наявності порожнистих просторів між різними перегородками, що складають стінки, підлогу і дах контейнера, внутрішня обшивка повинна бути повною, суцільною і щільно прикріплена таким чином, щоб її не можна було зняти без залишення видимих слідів.

(4) Кожний контейнер, що підлягає допущенню згідно з процедурою, передбаченою для застосування Додатка 5, повинен мати на одній із зовнішніх стінок рамку, в яку може бути вставлене свідоцтво про допущення; це останнє повинно бути покрите з обох боків герметично з'єднаними пластинками з прозорої пластмаси. Рамка повинна бути виготовлена таким чином, щоб оберігати свідоцтво про допущення і робити неможливим його вилучення без злому пломб, накладених з метою попередження можливості його вилучення; рамка повинна також оберігати надійним чином ці пломби.

Стаття 2. Конструкція контейнера

(1) Стінки, підлога і дах контейнера повинні бути з металевих листів, з дощок або пластин достатньої міцності і відповідної товщини, спаяних, скріплених і (або) складених у шпунт, або з'єднаних так, щоб між ними не було проміжку, що дозволяє доступ до вмісту. Ці частини повинні бути точно пригнані і прикріплені таким чином, щоб жодну з них не можна було перемістити або зняти без залишення видимих слідів злому або без пошкодження митних печаток і пломб.

(2) Основні з'єднувальні деталі - болти, заклепки і т. п. - повинні ставитися зовні, проходити всередину і належним чином загвинчуватися, заклепуватися або спаюватися. За умови, що болти, які з'єднують головні частини стінок, підлоги і даху, ставляться зовні, інші болти можуть ставитися всередині за умови, що гайка буде належним чином припаяна зовні і не буде покрита непрозорою фарбою.

(3) Отвори для вентиляції допускаються за умови, що їх максимальні розміри не перевищують 400 мм. Якщо вони дозволяють безпосередній доступ всередину контейнера, вони накриваються металевою сіткою або перфорованою металевою пластинкою (діаметр отворів не повинен перевищувати в обох випадках 3 мм) і оберігаються припаяною металевою сіткою (діаметр отворів не повинен перевищувати 10 мм). Якщо вони не дозволяють безпосередній доступ всередину контейнера (наприклад, у тих випадках, коли вентиляція забезпечується за допомогою систем колінчастих повітропроводів або системи повітропроводів з перегородками), вони забезпечуються тими ж пристосуваннями, але діаметр отворів останніх може відповідно дорівнювати 10 мм і 20 мм (замість 3 мм і 10 мм). Ці пристосування повинні бути влаштовані так, щоб їх не можна було зняти зовні без залишення видимих слідів. Металеві сітки повинні бути зроблені з дроту діаметром не менше 1 мм, причому вони повинні бути виготовлені таким чином, щоб не можна було зрушити дріт і тим самим розширити отвори без залишення видимих слідів.

(4) Отвори для стоку води допускаються за умови, що їх максимальні розміри не перевищують 35 мм. Вони накриваються металевою сіткою або перфорованою металевою пластинкою (діаметр отворів не повинен перевищувати в обох випадках 3 мм) і оберігаються припаяною металевою сіткою (діаметр отворів не повинен перевищувати 10 мм). Ці пристосування повинні бути влаштовані так, щоб їх не можна було зняти зовні без залишення видимих слідів.

Стаття 3. Способи закривання

(1) Дверцята і будь-які інші пристрої для закривання контейнера повинні бути обладнані пристосуваннями, що не перешкоджають простому і надійному накладенню митних печаток і пломб. Ці пристосування повинні або припаяватися до дверцят, якщо вони металеві, або прикріплюватися принаймні двома болтами, гайки яких заклепуються або припаяються зсередини.

(2) Шарніри виготовляються і ставляться так, щоб дверцята та інші пристосування для закривання, будучи закритими, не могли бути зняті із завіс; гвинти, запори, стрижні та інші деталі, що скріплюють, повинні припаяватися до зовнішніх частин шарнірів. Однак це не вимагається, коли дверцята та інші пристосування для закривання обладнані недоступним зовні запірним механізмом, який, коли він закритий, робить неможливим зняття дверцят із завіс.

(3) Дверцята повинні бути пригнані таким чином, щоб закривалися всі проміжки і забезпечувалося повне і дійсне замикання.

(4) Контейнер повинен бути обладнаний належним пристосуванням для оберігання митних печаток і пломб або повинен бути сконструйований таким чином, щоб митні печатки і пломби були належним чином захищені

Стаття 4. Контейнери спеціального призначення

(1) Наведені вище приписи поширюються на ізотермічні контейнери, контейнери-льодовні, контейнери-холодильники, контейнери-цистерни, контейнери для перевезення меблів і контейнери, спеціально сконструйовані для повітряних перевезень, у тій мірі, в якій ці приписи сумісні з технічними характеристиками, притаманними цим контейнерам внаслідок їх призначення.

(2) Фланці (запобіжні ковпачки), крани трубопроводів і люки для чищення контейнерів-цистерн повинні бути влаштовані таким чином, щоб була забезпечена можливість простого і надійного накладення митних печаток і пломб.

Стаття 5. Складані або розбірні контейнери

Складані або розбірні контейнери повинні відповідати тим же вимогам, як і нескладані і нерозбірні контейнери, за умови, щоб на запірні механізми, які дозволяють складати або розбирати їх, могли накладатися митні печатки і пломби, і щоб жодна частина цих контейнерів не могла бути переміщена без пошкоджень цих печаток і пломб.

Стаття 5 bis. "Криті брезентом контейнери, що є відділенням для вантажу на автотранспортному засобі"

Якщо контейнер сконструйований таким чином, що він може бути відділенням для вантажу на дорожньому транспортному засобі, але якщо він не закритий подібно до інших контейнерів, передбачених у цьому Додатку, а відкрито покритий брезентом, то він може допускатися до міжнародного перевезення вантажів під митними печатками і пломбами за умови, що він відповідає приписам Статті 5 Додатка 2, а також у тій мірі, в якій вони застосовні, положенням цього Додатка, і за умови, що вказівки і свідоцтво про допущення, запропоновані пунктами (1) і (4) Статті 1 цього Додатка, залишаються видимими, коли контейнер покритий брезентом і встановлений на дорожньому транспортному засобі.



1.12. КОНВЕНЦИЯ О ПРИЗНАНИИ И ПРИВЕДЕНИИ В ИСПОЛНЕНИЕ ИНОСТРАННЫХ АРБИТРАЖНЫХ РЕШЕНИЙ

Підписана представителем ССРС 29 декабрия 1958 г. Конвенция о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений в соответствии с пунктом I статьи XII этой Конвенции вступила в силу 7 июня 1959 г. Конвенция ратифицирована Президиумом Верховного Совета ССРС 10 августа 1960 г. При этом Президиум Верховного Совета ССРС делает следующее заявление: Союз Советских Социалистических Республик будет применять положения настоящей Конвенции в отношении арбитражных решений, вынесенных на территории государств, не являющихся участниками Конвенции, лишь на условиях взаимности. Согласно пункту 2 статьи XII, указанная Конвенция для Союза Советских Социалистических Республик вступила в силу 22 ноября 1960 г.

Статья I

1. Настоящая Конвенция применяется в отношении признания и приведения в исполнение арбитражных решений, вынесенных на территории государства иного, чем то государство, где испрашивается признание и приведение в исполнение таких

решений, по спорам, сторонами в которых могут быть как физические, так и юридические лица. Она применяется также к арбитражным решениям, которые не считаются внутренними решениями в том государстве, где испрашивается их признание и приведение в исполнение.

2. Термин "**арбитражные решения**" включает не только арбитражные решения, вынесенные арбитрами, назначенными по каждому отдельному делу, но также и арбитражные решения, вынесенные постоянными арбитражными органами, к которым стороны обратились.

Статья II

1. Каждое Договаривающееся Государство признает письменное соглашение, по которому стороны обязуются передавать в арбитраж все или какие-либо споры, которые возникли или могут возникнуть между ними в связи с каким-либо конкретным договорным или иным правоотношением, объект которого может быть предметом арбитражного разбирательства.

2. Термин "письменное соглашение" включает арбитражную оговорку в договоре или арбитражное соглашение, подписанное сторонами или содержащееся в обмене письмами или телеграммами.

3. Суд Договаривающегося Государства, если к нему поступает иск по вопросу, по которому стороны заключили соглашение, предусмотриваемое настоящей статье, должен, по просьбе одной из сторон, направить стороны в арбитраж, если не найдет, что упомянутое соглашение недействительно, утратило силу или не может быть исполнено.

Заявления и оговорки

(за исключением заявлений территориального характера и некоторых других оговорок и заявлений политического характера)

1) Государство применяет Конвенцию в отношении признания и приведения в исполнение решений, вынесенных на территории другого договаривающегося государства. 26 февраля 1982 г.

3) В отношении решений, вынесенных на территории недоговаривающихся государств, государство применяет Конвенцию только в той мере, в которой данные государства признают режим взаимности.



1.13. УГОДА ПРО ПОРЯДОК ТРАНЗИТУ ЧЕРЕЗ ТЕРИТОРИИ ДЕРЖАВ - УЧАСНИЦЬ СПІВДРУЖНОСТІ НЕЗАЛЕЖНИХ ДЕРЖАВ

Дата підписання: 04.06.99 р.

Дата набуття чинності: 27.04.2000 р.

Дата ратифікації: 22.02.2001 р.

Дата набуття чинності для України: 07.05.2001 р.

Держави — учасниці цієї Угоди в особі урядів, далі — "Сторони", керуючись положеннями Договору про створення Економічного союзу від 24 вересня 1993 року, Основами митних законодавств держав — учасниць Співдружності Незалежних Держав,

прийнятими Рішенням Ради глав держав Співдружності від 10 лютого 1995 року, а також принципами, закріпленими в Угоді про створення зони вільної торгівлі від 15 квітня 1994 року і Протоколі про зміни і доповнення до неї від 2 квітня 1999 року, в Угоді про співробітництво і взаємну допомогу в митних справах від 15 квітня 1994 року,

підтверджуючи свою прихильність до принципів свободи транзиту,

бажаючи сприяти спрощенню міжнародних транзитних перевезень товарів шляхом уніфікації митних процедур,
вважаючи, що поліпшення умов міжнародних транзитних перевезень є одним з істотних чинників розвитку співробітництва,
погодилися про таке:

Стаття 1. Ця Угода визначає порядок транзиту товарів і транспортних засобів через митні території Сторін.

Для цілей цієї Угоди використовуються терміни, визначені Основами митних законодавств держав — учасниць Співдружності Незалежних Держав від 10 лютого 1995 року.

Стаття 2. Товари, що переміщуються транзитом через території Сторін, повинні:

- залишатися в незмінному стані, крім змін унаслідок природного зносу або втрат при нормальних умовах транспортування і зберігання;
- не використовуватися в будь-яких інших цілях, крім транзиту;
- доставлятися в митний орган призначення в терміни, установлені митним органом відправлення, виходячи з можливостей транспортного засобу, що перевозить товар, наміченого маршруту й інших умов перевезення.

Стаття 3. Сторони не обкладають митом і податками транспортні засоби і товари:

- що ввозяться з держав, які не беруть участі в цій Угоді, на митну територію Сторони транзитом через митні території інших Сторін;
- що вивозяться з митної території Сторони в держави, які не беруть участі в цій Угоді, транзитом через митні території інших Сторін;
- що переміщуються між Сторонами транзитом через митні території інших Сторін.

До зазначених товарів і транспортних засобів, що їх перевозять, не застосовуються заходи економічної політики (обмеження на ввезення і вивезення товарів, що включають квотування, ліцензування, установлення максимальних і мінімальних цін, а також інші заходи регулювання взаємодії національної економіки зі світовим господарством).

Стаття 4. Національним законодавством Сторін можуть бути встановлені переліки окремих видів товарів, транзит яких заборонено, а також переліки окремих видів товарів, для транзиту яких потрібне одержання спеціальних дозволів уповноважених органів Сторін.

Стаття 5. Місця перетину митного кордону товарами і транспортними засобами, що їх перевозять, а також місця їх перевантаження на інші транспортні засоби, у тому числі з дробленням партій, відповідно до національного законодавства визначаються митним органом Сторони, територією якої здійснюється транзит.

Переміщення товарів митними територіями Сторін здійснюється за будь-якими маршрутами і напрямками, якщо інше не встановлено національним законодавством Сторін.

У разі переривання транзиту з причини аварії або настання обставин непереборної сили перевізник керується нормами, установленими національним законодавством Сторони, на території якої відбулося переривання транзиту.

Стаття 6. Митні органи Сторін взаємно визнають національні засоби ідентифікації, а також документи, необхідні для контролю товарів і транспортних засобів, що їх перевозять.

Стаття 7. З метою реалізації цієї Угоди Сторони доручать своїм митним органам у 3-місячний термін з дати набуття нею чинності:

- а) обмінятися:
 - переліками місць перетину національних кордонів товарами і транспортними засобами, що їх перевозять;

- переліками товарів, заборонених до ввезення, вивезення і транзиту через їх митні території;
- зразками засобів ідентифікації, документів, потрібних для контролю товарів і транспортних засобів, що їх перевозять;
- списками товарів, що допускаються до ввезення, вивезення і транзиту за наявності дозволів, що видаються уповноваженими органами Сторони ввезення, вивезення і транзиту;

б) інформувати один одного про будь-які зміни і доповнення в документах, зазначених у підпункті "а" цієї статті, протягом місячного терміну з дати прийняття таких змін і/або доповнень;

в) підготувати пропозиції щодо уніфікації правил митного оформлення і митного супроводження товарів, включаючи принципи визначення розміру зборів за митне супроводження товарів.

Стаття 8. Засоби і послуги щодо забезпечення транзиту товарів надаються експортерам, імпортерам або перевізникам у державі транзиту на умовах, не гірших, ніж ті, на яких ті ж засоби і послуги надаються національним експортерам, імпортерам або перевізникам.

Законодавство, що регулює митний режим транзиту на митній території Сторони, поширюється рівною мірою на експортерів, імпортерів і перевізників — як резидентів, так і нерезидентів.

Стаття 9. Питання, не врегульовані цією Угодою і пов'язані з переміщенням товарів і транспортних засобів, що їх перевозять через митні території Сторін, вирішуються відповідно до їхнього національного законодавства.

Спірні питання, пов'язані із застосуванням або тлумаченням цієї Угоди, вирішуються шляхом консультацій і переговорів уповноважених органів заінтересованих Сторін.

Стаття 10. До цієї Угоди за спільною згодою Сторін можуть бути внесені зміни і доповнення, що оформлюються протоколами і набувають чинності в порядку, передбаченому статтею 12 цієї Угоди.

Стаття 11. Ця Угода відкрита для приєднання держав - учасниць Співдружності Незалежних Держав, що поділяють її цілі й принципи, за згодою всіх Сторін шляхом передачі депозитарію відповідних документів про таке приєднання.

Стаття 12. Ця Угода набуває чинності з дня здачі на зберігання депозитарію третього повідомлення про виконання Сторонами, що її підписали, усіх необхідних внутрішньодержавних процедур.

Для Сторін, що виконали внутрішньодержавні процедури пізніше, вона набуває чинності в день здачі відповідних документів депозитарію.

Стаття 13. Ця Угода укладається на термін 5 років з дня набуття нею чинності. Після закінчення цього терміну Угода автоматично продовжується щоразу на наступний 5-річний період, якщо Сторони не приймуть іншого рішення.

Будь-яка зі Сторін може вийти з цієї Угоди, надіславши письмове повідомлення про це депозитарію не пізніше ніж за 6 місяців до виходу попередньо врегулювавши зобов'язання, що виникли за час дії цієї Угоди.

Вчинено в місті Мінську 4 червня 1999 року в одному дійсному примірнику російською мовою. Дійсний примірник зберігається у Виконавчому комітеті Співдружності Незалежних Держав, який надішле кожній державі, що підписала цю Угоду, її завірену копію.

"Транзит підакцизних товарів через територію України здійснюється відповідно до національного законодавства".



**1.14. КОНВЕНЦИЯ ООН О МЕЖДУНАРОДНЫХ СМЕШАННЫХ
ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ ОТ 24.03.80**
(аннотация)

Конвенция регулирует перевозку грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки до обусловленного места доставки в другой стране, определяет документооборот смешанной перевозки, ответственность грузоотправителя и оператора, конкретизирует понятия условий договора, рассматривает таможенные вопросы.



**1.15. КОНВЕНЦИЯ ООН ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ
ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ ОТ 1991 Г.**
(аннотация)

Конвенция предусматривает основания и пределы ответственности операторов международных перевозок, а также право на удержание груза в связи с понесенными издержками в случаях разрешения неопределенности в отношении правового режима, применяемого к грузам в процессе международной перевозки, когда такие грузы не находятся ни в ведении перевозчиков, ни в ведении владельцев.



**1.16. МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОММЕРЧЕСКИЙ АРБИТРАЖНЫЙ СУД И
ИСПОЛНЕНИЕ АРБИТРАЖНЫХ РЕШЕНИЙ ПО СПОРАМ С ЗАРУБЕЖНЫМИ ПАРТНЕРАМИ**

Нередко в практике организации международных перевозок встречаются факты неисполнения договорных обязательств со стороны недобросовестного зарубежного партнера.

Оказавшись в таком положении, экспедитор (перевозчик) обычно склонен преувеличивать безнадёжность своего положения, считая, что привлечь контрагента к материальной ответственности — безнадёжная затея. А между тем это вполне осуществимо.

Безусловно, прежде всего следует использовать все возможности для бесконфликтного разрешения проблемы. Но, если не удастся достичь взаимоприемлемого компромисса, следует обратиться к процедуре судебного или арбитражного решения спора.

Вопрос, в какой орган обратиться в этом случае, для предусмотрительного предпринимателя не должен даже возникать, потому что в контракте это должно быть оговорено в разделе "Арбитраж".

В арбитражной оговорке внешнеэкономического контракта (продублированной в Общих условиях транспортной экспедиции АМЭУ), предусматривается, что споры, в случаях их возникновения, уполномочен рассматривать Международный коммерческий арбитражный суд (МКАС) при Торгово-промышленной палате Украины в соответствии с его Регламентом.

Это единственный орган, чье решение, согласно Нью-йоркской Конвенции 1958 года "О признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений", значительно легче исполнить в стране ответчика, чем решение какого-либо другого украинского суда.

Хуже, если стороны в своем контракте не предусмотрели возникновения спора или написали что-то типа: "Все споры по этому контракту, которые не могут быть урегулированы путем переговоров, передаются на разрешение в арбитражный суд", либо еще проще: "Арбитраж - Киев".

Такие формулировки встречается в контрактах сплошь и рядом. Но они не определяют компетенцию суда: не оговаривает, какой именно арбитражный суд решать спор. Не ясно также, каким законодательством должен руководствоваться суд для решения спора. Сторона, чьи

интересы нарушены, оказывается в весьма щекотливом положении. Ведь без добровольного согласия обеих сторон, скрепленного арбитражной оговоркой или арбитражным соглашением, МКАС не может принять дело к производству.

Конечно, пострадавшей стороне не стоит отчаиваться, можно подать иск в государственный суд истца или ответчика, но в силу целого ряда причин это более сложный и менее надежный путь.

Если предприниматель оговорил в контракте, что возможный спор будет рассматривать Международный коммерческий арбитражный суд при Торгово-промышленной палате Украины, процедура тяжбы значительно упрощается.

Для того чтобы возбудить производство по делу, нужно подать в МКАС надлежащим образом оформленное исковое заявление и копии документов, подтверждающих искомые требования.

Если исковое заявление оформлено надлежащим образом и все требования соблюдены, ответственный секретарь в течение 10 дней уведомляет ответчика о принятии искового заявления и направляет ему копии оно и представленных истцом документов, а также Регламент арбитражного суда и рекомендательный список арбитров.

После подачи искового заявления необходимо подать заявление о количественном составе арбитражного суда. Стороны могут сами определять число арбитров (три или один). В случае выбора одного арбитра сумма арбитражного сбора уменьшается на 30%.

Если стороны не пришли в этом вопросе к согласию, спор разрешается тремя судьями. Каждая сторона предлагает по одному арбитру, а затем они оба назначают третьего, который становится председателем состава арбитражного суда по данному делу.

Выбор арбитров осуществляется стороной спора из большого рекомендательного списка, в котором приводятся арбитры МКАС, как украинские, так и зарубежные.

Арбитражный суд предлагает ответчику в 30-дневный срок представить отзыв на иск, в котором дать свои пояснения и предоставить документы, подтверждающие возражения против иска

Если у ответчика есть встречные требования, то они должны быть заявлены в виде встречного иска, к которому предъявляются те же требования, что и к первоначальному.

В ходе арбитражного рассмотрения спора любая из сторон может изменить или дополнить свои исковые требования или возражения по иску, если только арбитражный суд признает такие изменения целесообразными и для задержки рассмотрения спора.

О времени и месте проведения заседания арбитражного суда и его персональном составе стороны уведомляются письменно за 30 дней.

Если ответчик не явился на судебное заседание, то спор может рассматриваться без его участия, но при условии, что в деле есть уведомление о вручении ему извещения о дне арбитражного рассмотрения дела. Если такое уведомление отсутствует, арбитражный суд может отложить рассмотрение дела.

Арбитражное рассмотрение завершается арбитражным решением или постановлением о прекращении арбитражного рассмотрения.

Решение арбитражного суда является окончательным. Оно исполняется сторонами добровольно и в установленный арбитражным судом срок.

Арбитражное решение признается обязательным и при отказе виновной стороны от его добровольного исполнения приводится в исполнение в принудительном порядке государственным судом страны ответчика.

Если должник находится за пределами Украины, то контрагент направляет государственному суду в стране ответчика письменное ходатайство о признании и приведении в исполнение полученного арбитражного решения,

Согласно ст. 4 Нью-Йоркской Конвенции, одновременно с ходатайством в суд необходимо направить:

- должным образом заверенное подлинное арбитражное решение или его заверенную копию;
- подлинное арбитражное соглашение (контракт, в котором есть арбитражная оговорка или извлечение из него) или его заверенную копию.

Рекомендуется также направить справку из арбитражного суда, который вынес решение о том, что решение вступило в законную силу.

В соответствии со ст.3 Конвенции или межгосударственным договором государственный суд страны, присоединившейся к Конвенции, признает и приводит в исполнение решение Международного коммерческого арбитражного суда в соответствии с законодательством страны, где испрашивается признание и приведение в исполнение этих решений.

Савки арбитражного сбора

Сумма иска (\$)	Арбитражный сбор (\$)
До 50000	6% от суммы иска, но не менее 600
от 50001	3000 + 4 % от суммы иска свыше 50000
от 100001 до 200000	5000 + 3 % от суммы свыше 100000
от 200001 до 500000	8000 + 2 % от суммы свыше 200000
от 500000 до 1000000	14000 + 1 % от суммы свыше 500000
от 1000000 до 5000000	19000 + 0,5 % от суммы свыше 1000000
свыше 5000001	39000 + 0,3 % от суммы свыше 5000000

Кроме того, при подаче документов в суд оплачивается регистрационный сбор в размере 200\$.

В сумму арбитражного сбора включаются и гонорары арбитров.

В случае принятия решения в пользу истца, арбитражный сбор полностью возмещается ему за счет ответчика.

3. Основания для отказа в исполнении арбитражного решения

Конвенцией определен перечень пунктов, являющихся основаниями для отказа в исполнении решения государственным судом страны ответчика:

- стороны при заключении арбитражного соглашения были недееспособны по применимому к ним закону или арбитражное соглашение недействительно по закону, которому стороны подчинили это соглашение;
- сторона, против которой было вынесено это арбитражное решение, не была должным образом уведомлена о назначении арбитра или об арбитражном разбирательстве или по другим причинам не могла представить свои объяснения по спору;
- арбитражное решение вынесено по спору, не предусмотренному или не подпадавшему под условия арбитражного соглашения (оговорки);
- арбитражное решение содержит постановления по вопросам, выходящим за пределы арбитражного соглашения. Но если указанные постановления по вопросам, охватываемым арбитражным соглашением, могут быть отделены от тех, которые не охватываются арбитражным соглашением, то та часть арбитражного решения, которая содержит постановления по вопросам, охватываемым арбитражным соглашением, может быть признана и приведена в исполнение;
- состав арбитражного органа или арбитражного процесса не соответствовали соглашению сторон или (при отсутствии такового) не соответствовали закону той страны, где имел место арбитраж;
- решение еще не стало окончательным для сторон, было отменено или приостановлено компетентной властью страны, где оно было вынесено, или страны, закон которой применялся.

Просьбу об отказе в исполнении должна заявить сторона, против которой данное арбитражное решение было направлено. Из данного правила следует, что компетентный государственный суд его страны, в котором испрашивается исполнение решения, не имеет права по собственной инициативе заявлять о наличии тех или иных оснований и собирать доказательства в подтверждение этих оснований. Сторона, против которой направлено арбитражное решение, обязана сама собрать и представить суду доказательства, подтверждающие наличие одного или нескольких вышеуказанных оснований.

Только при наличии соответствующего заявления этой стороны об отказе в признании и исполнении арбитражного решения и представленных доказательств государственный суд по месту исполнения вправе рассматривать, ее просьбу.

Учитывая, что основанием для отказа в исполнении решения суда может служить то, что рассмотрение дела проводилось, с процессуальными нарушениями, ответчик иногда пытается доказать, что такие нарушения были, например, начинает доказывать, что не получал копия искового заявления и т.д. Чтобы не возникало подобных проблем МКАС при ТПП Украины всю переписку с ответчиком осуществляет через заказные письма с уведомлением.

Существуют также два дополнительных основания (согласно ст.5 Конвенции), при наличии одного из которых также может быть отказано в признании к исполнению арбитражного решения:

- объект спора не может быть предметом арбитражного разбирательства по законам страны, где испрашивается признание и приведение и исполнение,
- признание и приведение в исполнение арбитражного решения противоречит публичному порядку страны, где испрашивается приведение в исполнение.

При наличии этих оснований для применения отказа не требуется ни заявления, ни представления доказательств от "наказанной" стороны.

4. Прекращение рассмотрения

Постановление о прекращении арбитражного рассмотрения выносится, если:

- истец отказывается от своих требований, если только ответчик не выдвинет возражений против прекращения рассмотрения;
- стороны договариваются о прекращении рассмотрения дела,
- состав арбитражного суда считает продолжение рассмотрения по каким-то причинам ненужным или невозможным.

Если в ходе судебного заседания стороны решают урегулировать спорные вопросы самостоятельно, рассмотрение дела прекращается.

Существуют два варианта осуществления такого рода действий:

- 1) стороны могут заключить между собой мировое соглашение;
- 2) по просьбе одной из сторон арбитражный суд фиксирует эти взаимоприемлемые условия арбитражным решением на согласованных условиях.

Второй вариант значительно выгоднее первого. Ведь такое решение имеет ту же силу и подлежит исполнению как и любое другое арбитражное решение по существу спора.



ЗАКОНОДАВСТВО УКРАЇНИ

1.17. Закон України Про зовнішньоекономічну діяльність

Стаття 1. Визначення термінів

У цьому Законі нижченаведені терміни вживаються в такому значенні:

Експорт (експорт *товарів*) — продаж товарів українськими суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності іноземним суб'єктам господарської діяльності (у тому числі з оплатою в негрошовій формі) з *вивезенням або без вивезення* цих товарів через митний кордон України, включаючи реекспорт товарів. При цьому термін реекспорт (реекспорт товарів) означає продаж іноземним суб'єктам господарської діяльності та вивезення за межі України товарів, що були раніше імпортовані на територію України;

Зовнішньоекономічна діяльність — діяльність суб'єктів господарської діяльності України та іноземних суб'єктів господарської діяльності, побудована на взаємовідносинах між ними, що має місце як на території України, так і за її межами;

Зовнішньоекономічний договір (контракт) — матеріально оформлена угода двох або більше суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та їх іноземних контрагентів, спрямована на встановлення, зміну або припинення їх взаємних прав та обов'язків у зовнішньоекономічній діяльності;

Імпорт (імпорт товарів) — купівля (у тому числі з оплатою в негрошовій формі) українськими суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності в іноземних суб'єктах господарської діяльності товарів з *ввезенням або без ввезення* цих товарів на

територію України, включаючи купівлю товарів, призначених для власного споживання установами та організаціями України, розташованими за її межами;

Момент здійснення експортного (імпортного) контракту — момент, на який здійснено всі обов'язки за зазначеним контрактом, включаючи оформлення векселів (тратт) або укладення кредитних угод;

Момент здійснення експорту (імпорту) — момент перетину оваром митного кордону України або республік Союзу РСР або переходу права власності на зазначений товар, що екпортується чи імпортується, від продавця до покупця;

Моральна шкода — шкода, яку заподіяно особистим немайновим правам суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та яка призвела або може призвести до збитків, що мають матеріальне вираження;

Товар — будь-яка продукція, **послуги, роботи**, права інтелектуальної власності та інші немайнові права призначені для продажу (оплатної передачі);

Транзит товарів — переміщення товарів, вироблених за межами України, через територію України без будь-якого використання цих товарів на зазначеній території;

Упущена вигода — доход або прибуток, який міг би одержати суб'єкт зовнішньоекономічної діяльності в разі здійснення зовнішньоекономічної операції і який він не одержав внаслідок дії обставин, що не залежать від нього, якщо розмір його передбачуваного доходу або прибутку можна обґрунтувати.

Стаття 2. Принципи зовнішньоекономічної діяльності

Суб'єкти господарської діяльності України та іноземні суб'єкти господарської діяльності при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності керуються такими принципами:

Принципом свободи зовнішньоекономічного підприємництва що полягає у:

- праві суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності добровільно вступати у зовнішньоекономічні зв'язки;
- праві суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності здійснювати її в будь-яких формах, які прямо не заборонені чинними законами України;
- виключному праві власності суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності на всі одержані ними результати зовнішньоекономічної діяльності;

Принципом юридичної рівності і недискримінації, що полягає у:

- ◆ рівності перед законом всіх суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, незалежно від форм власності, в тому числі держави, при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності;
- ◆ забороні будь-яких, крім передбачених цим Законом, дій держави, результатом яких є обмеження прав і дискримінація суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, а також іноземних суб'єктів господарської діяльності за формами власності, місцем розташування та іншими ознаками;
- ◆ неприпустимості обмежувальної діяльності з боку будь-яких її суб'єктів, крім випадків, передбачених цим Законом;

Принципом верховенства закону, що полягає у:

- регулюванні зовнішньоекономічної діяльності тільки законами України;
- забороні застосування підзаконних актів та актів управління місцевих органів, що у будь-який спосіб створюють для суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності умови менш сприятливі, ніж ті, які встановлені законами України;

Стаття 3. Суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності

Суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності в Україні є:

- ◆ фізичні особи — громадяни України, громадяни республік Союзу РСР, іноземні громадяни та особи без громадянства, які мають цивільну правоздатність і дієздатність згідно з законами України і постійно проживають на території України;

♦ юридичні особи, зареєстровані як такі в Україні і які мають постійне місцезнаходження на території України (підприємства, організації та об'єднання всіх видів, включаючи акціонерні та інші види господарських товариств, асоціації, спілки, концерни, консорціуми, торговельні доми, посередницькі та консультаційні фірми, кооперативи, кредитно-фінансові установи, міжнародні об'єднання, організації та інші), в тому числі юридичні особи, майно та/або капітал яких є повністю у власності іноземних суб'єктів господарської діяльності;

♦ об'єднання фізичних, юридичних, фізичних і юридичних осіб, які не є юридичними особами згідно з законами України, але які мають постійне місцезнаходження на території України і яким цивільно-правовими законами України не заборонено здійснювати господарську діяльність;

♦ структурні одиниці суб'єктів господарської діяльності республік Союзу РСР, іноземних суб'єктів господарської діяльності, які не є юридичними особами згідно з законами України (філії, відділення, тощо), але мають постійне місцезнаходження на території України;

♦ спільні підприємства за участю суб'єктів господарської діяльності України та іноземних суб'єктів господарської діяльності, зареєстровані як такі в Україні і які мають постійне місцезнаходження на території України;

♦ інші суб'єкти господарської діяльності, передбачені законами України.

Україна в особі її органів, місцеві органи влади і управління в особі створених ними зовнішньоекономічних організацій, які беруть участь у зовнішньоекономічній діяльності, а також інші держави, які беруть участь у господарській діяльності на території України, діють як юридичні особи згідно з частиною четвертою статті 2 цього Закону і законами України.

Стаття 4. Види зовнішньоекономічної діяльності

До видів зовнішньоекономічної діяльності, які здійснюють в Україні суб'єкти цієї діяльності, належать:

• надання суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності України послуг іноземним суб'єктам господарської діяльності, в тому числі: виробничих, *транспортно-експедиційних*, страхових, консультаційних, маркетингових, експортних, посередницьких, брокерських, агентських, консигнаційних, управлінських, облікових, аудиторських, юридичних, туристських та інших, що прямо і виключно не заборонені законами України; надання вищезазначених послуг іноземними суб'єктами господарської діяльності суб'єктам зовнішньоекономічної діяльності України;

• інші види зовнішньоекономічної діяльності, не заборонені прямо і у виключній формі законами України.

Посередницькі операції, при здійсненні яких право власності на товар не переходить до посередника (на підставі комісійних, агентських договорів, договорів доручення та інших), здійснюються без обмежень.

Стаття 5. Право на здійснення зовнішньоекономічної діяльності

Всі суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності мають рівне право здійснювати *будь-які її види, прямо не заборонені законами України*, незалежно від форм власності та інших ознак.

Втручання державних органів у зовнішньоекономічну діяльність її суб'єктів у випадках, не передбачених цим Законом, в тому числі і шляхом видання підзаконних актів, які створюють для її здійснення умови гірші від встановлених в цьому Законі, є обмеженням права здійснення зовнішньоекономічної діяльності і як таке забороняється.

До суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності може бути застосовано санкцію у вигляді тимчасового зупинення права здійснення такої діяльності у випадках пору-

шення чинних законів України, що стосуються цієї діяльності, згідно із статтею 37 цього Закону.

Ніякі положення цієї статті не можуть тлумачитись як заборона фізичним, юридичним особам та іншим суб'єктам зовнішньоекономічної діяльності здійснювати між собою будь-які відносини, які непадпадають під визначення зовнішньоекономічної діяльності.

Суб'єкт зовнішньоекономічної діяльності, який одержав від цієї діяльності у власність кошти, майно, майнові і немайнові права та інші результати, має право володіти, користуватися і розпоряджатися ними за своїм розсудом.

Вилучення результатів зовнішньоекономічної діяльності у власника у будь-якій оплатній або неоплатній формі без його згоди забороняється, за винятком випадків, передбачених законами України.

Здійснення видів зовнішньоекономічної діяльності, зазначених у статті 4, за межами України підлягає регулюванню також законами відповідних держав.

Всі суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності України мають право відкривати свої представництва на території інших держав згідно з законами цих держав.

Стаття 6. Договори (контракти) суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та право, що застосовується до них

Суб'єкти, які є сторонами зовнішньоекономічного договору (контракту), мають бути здатними до укладання договору (контракту) відповідно до цього та інших законів України та/або закону місця укладання договору (контракту). Зовнішньоекономічний договір (контракт) складається відповідно до цього та інших законів України з урахуванням міжнародних договорів України. Суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності *при складанні тексту зовнішньоекономічного договору (контракту) мають право використовувати відомі міжнародні звичаї, рекомендації міжнародних органів та організацій, якщо це не заборонено прямо та у виключній формі цим та іншими законами України.*

Зовнішньоекономічний договір (контракт) укладається у письмовій формі, якщо інше не встановлено законом або міжнародним договором України. У разі, якщо зовнішньоекономічний договір (контракт) підписується фізичною особою, потрібен тільки підпис цієї особи. Від імені інших суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності зовнішньоекономічний договір (контракт) підписують дві особи: особа, яка має таке право згідно з посадою відповідно до установчих документів, та особа, яку уповноважено довіреністю, виданою за підписом керівника суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності одноособово, якщо установчі документи не передбачають інше. (положеннями частини 2 статті 6 дано офіційне тлумачення згідно з рішенням Конституційного Суду України від 26.11.98 р. № 16-рп/98).

Для підписання зовнішньоекономічного договору (контракту) суб'єкту зовнішньоекономічної діяльності не потрібен дозвіл будь-якого органу державної влади, управління або вищестоящої організації, за винятком випадків, передбачених законами України.

Суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності мають право укладати будь-які види зовнішньоекономічних договорів (контрактів), *крім тих, які прямо та у виключній формі заборонені законами України.*

Зовнішньоекономічний договір (контракт) може бути визнано *недійсним у судовому порядку, якщо він не відповідає вимогам законів України або міжнародних договорів України.*

Форма зовнішньоекономічної угоди визначається правом місця її укладання. Угода, яку укладено за кордоном, не може бути визнана недійсною внаслідок недодержання форми, якщо додержано вимог законів України.

Права та обов'язки сторін зовнішньоекономічної угоди визначаються правом місця її укладання, якщо сторони не погодили інше. Місце укладення угоди визначається законами України.

Права та обов'язки сторін зовнішньоекономічних договорів (контрактів) визначаються правом країни, обраної сторонами при укладенні договору (контракту) або в результаті подальшого погодження.

При відсутності погодження між сторонами відносно права, яке має застосовуватись до зовнішньоекономічних договорів (контрактів), застосовується право країни, де заснована, має своє місце проживання або основне місце діяльності сторона, яка є:

- ◆ продавцем — у договорі купівлі-продажу;
- ◆ перевізником — у договорі перевезення;
- ◆ експедитором — у договорі транспортно-експедиторського обслуговування;

До прав і обов'язків за зовнішньоекономічними договорами (контрактами), не зазначеними в цій статті, застосовується право країни, де заснована чи має місце проживання або основне місце діяльності сторона, яка здійснює виконання такого договору (контракту), що має вирішальне значення для його змісту. При прийманні виконання за зовнішньоекономічним договором (контрактом) береться до уваги право місця проведення такого приймання, оскільки сторони не погодили інше.

Р о з д і л ІІ. РЕГУЛЮВАННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні здійснюється:

- Україною як державою в особі її органів в межах їх компетенції;
- недержавними органами управління економікою (товарними, фондовими, валютними біржами, торговельними палатами, асоціаціями, спілками та іншими організаціями координаційного типу), що діють на підставі їх статутних документів;
- самими суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності на підставі відповідних координаційних угод, що укладаються між ними.

Регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні здійснюється за допомогою:

- ◆ законів України;
- ◆ передбачених в законах України актів тарифного і нетарифного регулювання, які видаються державними органами України в межах їх компетенції;
- ◆ економічних заходів оперативного регулювання (валютно-фінансового, кредитного та іншого) в межах законів України;
- ◆ рішень недержавних органів управління економікою, які приймаються за їх статутними документами в межах законів України;
- ◆ угод, що укладаються між суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності і які не суперечать законам України.

Забороняється регулювання зовнішньоекономічної діяльності прямо не передбаченими у цій частині актами і діями державних і недержавних органів.

Стаття 8. Державне регулювання зовнішньоекономічної діяльності

Україна самостійно формує систему та структуру державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності на її території.

Держава та її органи не мають права безпосередньо втручатися в зовнішньоекономічну діяльність суб'єктів цієї діяльності, за винятком випадків, коли таке втручання здійснюється згідно з цим та іншими законами України.

Стаття 9. Органи державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності

Найвищим органом, що здійснює державне регулювання зовнішньоекономічної діяльності, є Верховна Рада України.

До компетенції Верховної Ради України належать:

- прийняття, зміна та скасування законів, що стосуються зовнішньоекономічної діяльності;

- затвердження головних напрямів зовнішньоекономічної політики України;

- розгляд, затвердження та зміна структури органів державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності;

- укладення міжнародних договорів України відповідно до законів України про міжнародні договори України та приведення чинного законодавства України у відповідність з правилами, встановленими цими договорами;

- затвердження нормативів обов'язкового розподілу валютної виручки державі та місцевим Радам народних депутатів України, ставок та умов оподаткування, митного тарифу, митних зборів та митних процедур України при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності;

(дію цього абзацу зупинено у частині затвердження нормативів обов'язкового розподілу валютної виручки державі та місцевим Радам народних депутатів згідно з Декретом КМ № 15-93 від 19.02.93 р.)

- встановлення спеціальних режимів зовнішньоекономічної діяльності на території України відповідно до статей 24, 25 цього Закону;

- затвердження списків товарів, експорт та імпорт яких підлягає ліцензуванню або забороняється згідно з статтями 16, 17 цього Закону.

Кабінет Міністрів України:

- ◆ вживає заходів до здійснення зовнішньоекономічної політики України відповідно до законів України;

- ◆ здійснює координацію діяльності міністерств, державних комітетів та відомств України по регулюванню зовнішньоекономічної діяльності; координує роботу торговельних представництв України в іноземних державах;

- ◆ приймає нормативні акти управління з питань зовнішньоекономічної діяльності у випадках, передбачених законами України;

- ◆ проводить переговори і укладає міжурядові договори України з питань зовнішньоекономічної діяльності у випадках, передбачених законами України про міжнародні договори України, забезпечує виконання міжнародних договорів України з питань зовнішньоекономічної діяльності всіма державними органами управління, підпорядкованими Кабінету Міністрів України, та залучає до їх виконання інші суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності на договірних засадах;

- ◆ відповідно до своєї компетенції, визначеної законами України, вносить на розгляд Верховної Ради України пропозиції про систему міністерств, державних комітетів і відомств — органів оперативного державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, *повноваження яких не можуть бути вищими за повноваження Кабінету Міністрів України, які вона має згідно з законами України;*

- ◆ забезпечує складання платіжного балансу, зведеного валютного плану України;

- ◆ здійснює заходи щодо забезпечення раціонального використання коштів Державного валютного фонду України.

Національний банк України:

- здійснює зберігання і використання золотовалютного резерву України та інших державних коштовностей, які забезпечують платоспроможність України;

- представляє інтереси України у відносинах з центральними банками інших держав, міжнародними банками та іншими фінансово-кредитними установами та укладає відповідні міжбанківські угоди;

- регулює курс національної валюти України до грошових одиниць інших держав;

- здійснює облік і розрахунки по наданих і одержаних державних кредитах і позиках, провадить операції з централізованими валютними ресурсами, які виділяються з Державного валютного фонду України у розпорядження Національного банку України;

- виступає гарантом кредитів, що надаються суб'єктам зовнішньоекономічної діяльності іноземними банками, фінансовими та іншими міжнародними організаціями під заставу Державного валютного фонду та іншого державного майна України;

- здійснює інші функції відповідно до Закону України "Про банки і банківську діяльність" та інших законів України.

Національний банк України може делегувати виконання покладених на нього функцій банку для зовнішньоекономічної діяльності України.

Міністерство зовнішніх економічних зв'язків і торгівлі України:

- ◆ забезпечує проведення єдиної зовнішньоекономічної політики при здійсненні суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності виходу на зовнішній ринок, координацію їх зовнішньоекономічної діяльності, в тому числі відповідно до міжнародних договорів України;

- ◆ здійснює контроль за додержанням всіма суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності чинних законів України та умов міжнародних договорів України;

- ◆ здійснює заходи нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, зокрема реєстрацію учасників зовнішньоекономічної діяльності, реєстрацію окремих видів контрактів згідно з цим Законом;

(дію цього абзацу зупинено в частині державної реєстрації учасників зовнішньоекономічної діяльності згідно з Декретом КМ № 6-93 від 12.01.93 р.)

- ◆ проводить антидемпінгові, антисубсидійні та спеціальні розслідування у порядку, визначеному законами України;

- ◆ виконує інші функції відповідно до законів України і Положення про Міністерство зовнішніх економічних зв'язків і торгівлі України.

Державна митна служба України:

- здійснює митний контроль в Україні згідно з чинними законами України.

Антимонопольний комітет України:

- ◆ здійснює контроль за додержанням суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності антимонопольного законодавства.

Міжвідомча комісія з міжнародної торгівлі:

- здійснює оперативне державне регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні відповідно до законодавства України;

- приймає рішення про порушення і проведення антидемпінгових, антисубсидійних або спеціальних розслідувань та застосування відповідно антидемпінгових, компенсаційних або спеціальних заходів.

Стаття 10. Органи місцевого управління зовнішньоекономічною діяльністю

До органів місцевого управління зовнішньоекономічною діяльністю належать:

- ◆ місцеві Ради народних депутатів України та їх виконавчі і розпорядчі органи;

- ◆ територіальні підрозділи (відділення) органів державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності України.

Компетенція місцевих Рад народних депутатів України та їх виконавчих і розпорядчих органів визначається цим Законом та Законом Української РСР "Про місцеві Ради народних депутатів Української РСР та місцеве самоврядування". Нормативні акти місцевих Рад народних депутатів України та підпорядкованих їм виконавчих органів стосовно регулювання зовнішньоекономічної діяльності приймаються тільки у випадках, прямо передбачених законами України. Місцеві Ради

народних депутатів України та їх виконавчі органи діють як суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності лише через створені ними зовнішньоекономічні комерційні організації, які мають статус юридичної особи України.

Стаття 11. Принципи оподаткування при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності

Оподаткування суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності України здійснюється за такими принципами:

- Україна самостійно встановлює і скасовує податки і пільги для суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності України;
- *ставки податків встановлюються і скасовуються Верховною Радою України за поданням Кабінету Міністрів України;*
- *рівень оподаткування встановлюється виходячи з необхідності досягнення та підтримання самоокупності і самофінансування суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та з метою бездефіцитності платіжного балансу України;*
- *стабільність кількості видів і розмір податків гарантуються державою на строк не менш як 5 років;*
- *забороняється встановлювати інші податки, крім тих, що затверджені Верховною Радою України;*
- ставки податків є однаковими для всіх суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та визначаються за товарною ознакою: для одного і того ж товару діє єдина ставка податку;
- заохочення експорту готової продукції.

Податкові пільги згідно з законами України надаються суб'єктам зовнішньоекономічної діяльності, які відповідають критеріям, наведеним нижче:

- ◆ експорт яких перевищує імпорт (нетто-експортери) за фінансовий рік,
- ◆ обсяг експорту яких становить не менше 5 процентів від обсягу реалізованих за фінансовий рік товарів,
- ◆ які стабільно експортують наукові, наукоємні товари, а також товари, у вартості яких частка доданої вартості становить не менше 30 процентів.

Зазначеним суб'єктам зовнішньоекономічної діяльності надаються пільги по строках амортизації основних виробничих фондів у вигляді:

- норм прискореної амортизації основних виробничих фондів, що використовуються для виробництва експортних товарів,
- пільгових норм амортизації основних фондів, створених за рахунок нових інвестицій, що використовуються для виробництва експортних товарів,
- норм амортизації на імпортне обладнання, яке використовується для виробництва експортних товарів, не менших, ніж ті, що встановлені в країні походження такого обладнання.

Зазначені пільги застосовуються Міністерством зовнішніх економічних зв'язків і торгівлі України за поданням суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності. При цьому Міністерство зовнішніх економічних зв'язків і торгівлі приймає відповідне рішення, яке є обов'язковим для державних фінансових та податкових органів України.

Стаття 13. Принципи митного регулювання при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності

Митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності здійснюється згідно з цим Законом, законами України про митне регулювання, Єдиним митним тарифом України та міжнародними договорами України.

Митні правила України, які повинні включати порядок декларування товарів, сплати мит та митних зборів, надання митних пільг та інші умови проходження митного контролю, встановлюються законами України про митне регулювання.

Єдиний митний тариф України та митні правила України мають бути офіційно опубліковані у загальнодоступних засобах масової інформації не пізніше як за 45 днів до дати введення їх у дію. В разі, якщо зазначені документи не будуть офіційно опубліковані, вони чинності не набирають. Якщо зазначені документи будуть опубліковані пізніше як за 45 днів до введення їх у дію, датою набрання чинності буде вважатися 46-й день з моменту офіційної публікації. Офіційною публікацією вважається публікація в періодичному офіційному виданні Верховної Ради України або Кабінету Міністрів України. Датою офіційної публікації вважається дата фактичного виходу в світ відповідного номера цього видання.

Україна як держава несе відповідальність за дії своїх митних органів згідно із статтею 34 цього Закону.

Стаття 14. Введення розрахунків та кредитування суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності

Всі суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності мають право:

- ◆ самостійно визначати форму розрахунків по зовнішньоекономічних операціях з-поміж тих, що не суперечать законам України та відповідають міжнародним правилам;

- ◆ безпосередньо брати і надавати комерційні кредити за рахунок власних коштів у діючій на території України валюті та в іноземній валюті як у межах, так і за межами України, самостійно приймати рішення у зазначених питаннях;

- ◆ вільно обирати банківсько-кредитні установи, які будуть вести їх валютні рахунки та розрахунки з іноземними суб'єктами господарської діяльності, користуватись їх послугами, з додержанням при цьому вимог чинних законів України.

Стаття 18. Порядок встановлення і використання технічних, фармакологічних, санітарних, фітосанітарних, ветеринарних та екологічних стандартів та вимог

Технічні, фармакологічні, санітарні, фітосанітарні, ветеринарні та екологічні стандарти та вимоги, а також процедури їх застосування не можуть використовуватись з метою створення нетарифних бар'єрів для здійснення зовнішньоекономічної діяльності суб'єктами цієї діяльності.

Органи державного управління України, що за законами України уповноважені розробляти та запроваджувати зазначені в цій статті стандарти та вимоги, *повинні офіційно публікувати ці стандарти та вимоги у загальнодоступних засобах інформації України не менш як за 60 днів до набрання ними чинності*, а у надзвичайних ситуаціях, які становлять загрозу життю та здоров'ю населення, тваринному і рослинному світу, в ситуаціях екологічного лиха зазначені стандарти та вимоги набирають чинності з моменту їх опублікування.

В разі невиконання зазначеної в цьому пункті вимоги відповідні органи державного управління несуть матеріальну відповідальність перед суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності за шкоду, заподіяну їм несвоєчасною публікацією інформації про запровадження нових стандартів та вимог.

Стаття 22. Облік зовнішньоекономічних операцій, звітність та аудит суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності

Забороняється вимагати подання статистичної звітності з порушенням встановленого цим Законом порядку. Відомості, не передбачені державною статистичною звітністю, суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності можуть бути подані на договірній основі органам державного управління або правоохоронним органам на їх вимогу у встановленому законами України порядку.

Податкова ревізія суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності провадиться органами державної податкової інспекції згідно з її компетенцією не частіше одного разу на рік.

Р о з д і л VI. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ У ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ

Стаття 32. Загальні засади відповідальності суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності.

Україна як держава і всі суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності та іноземні суб'єкти господарської діяльності несуть відповідальність за порушення цього або пов'язаних з ним законів України та/або своїх зобов'язань, які випливають з договорів (контрактів), *тільки на умовах і в порядку, визначених законами України*.

Україна як держава не несе відповідальності за дії суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності.

Суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності не несуть відповідальність за дії України як держави.

Якщо Україна бере участь у зовнішньоекономічній діяльності як суб'єкт такої діяльності згідно з статтею 3 цього Закону, вона несе відповідальність на загальних та рівноправних засадах з іншими суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності.

Всі справи та питання щодо визначення відповідальності, які виникають при застосуванні цього та пов'язаних з ним законів України, підсудні судовим органам України. Суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності та іноземні суб'єкти господарської діяльності мають право на судовий розгляд зазначених справ та питань.

Стаття 34. Відповідальність України як держави

Україна як держава несе майнову відповідальність у повному обсязі перед суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності та іноземними суб'єктами господарської діяльності за всі свої дії, що суперечать чинним законам України і спричиняють збитки (прямі, побічні), моральну шкоду цим суб'єктам та призводять до втратиними вигоди, а також за інші свої дії, в тому числі й ті, які регулюють зовнішньоекономічну діяльність і прямо не передбачені в цьому Законі, що спричиняють зазначені збитки (шкоду) та призводять до втрати вигоди, крім випадків, коли такі дії зумовлені неправомірними діями зазначених суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та іноземних суб'єктів господарської діяльності.

Україна як держава відповідає за дії, зазначені в цій статті всім своїм майном.

Дії державних органів та офіційних службових осіб цих органів вважаються діями України як держави в цілому. Держава несе за них відповідальність, як зазначено у цій статті.

Будь-який суб'єкт зовнішньоекономічної діяльності або іноземний суб'єкт господарської діяльності має право подати позов до України як держави. Зазначені позови підсудні судам України відповідно до статті 39 цього Закону.

Зазначений позов подається суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності за місцем їх постійного знаходження або проживання, іноземними суб'єктами господарської діяльності — за місцезнаходженням державного органу та/або службової особи, що вчинили дії, зазначені у цій статті.

Позов подається у загальному порядку, визначеному цивільно-процесуальним законодавством України.

Від імені України як держави в процесі виступають державний орган та/або службова особа, вказані у позові, та/або один з прокурорів України.

Україна як держава має право на регресне відшкодування своїх збитків, що виникли у результаті задоволення зазначеного позову з боку державних органів та/або службових осіб за рахунок їх майна (відповідно балансового або власного).

Стаття 37. Спеціальні санкції за порушення цього або пов'язаних з ним законів України

За порушення цього або пов'язаних з ним законів України до суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності або іноземних суб'єктів господарської діяльності можуть бути застосовані такі спеціальні санкції:

◆ накладення штрафів у випадках несвоєчасного виконання або невиконання суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності та іноземними суб'єктами господарської діяльності своїх обов'язків згідно з цим або пов'язаних з ним законів України. Розмір таких штрафів визначається відповідними положеннями законів України та/або рішеннями судових органів України;

◆ застосування до конкретних суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та іноземних суб'єктів господарської діяльності індивідуального режиму ліцензування у випадках порушення такими суб'єктами положень цього Закону стосовно зазначених в ньому положень, що встановлюють певні заборони, обмеження або режими здійснення зовнішньоекономічних операцій з дозволу держави;

◆ тимчасове зупинення зовнішньоекономічної діяльності у випадках порушення цього Закону або пов'язаних з ним законів України, проведення дій, які можуть зашкодити інтересам національної економічної безпеки.

Санкції, зазначені у цій статті, застосовуються Міністерством зовнішніх економічних зв'язків і торгівлі України, за рішенням судових органів України або за поданням органів державної податкової та контрольно-ревізійної служб, митних, правоохоронних органів, комісії з питань повернення в Україну валютних цінностей, що незаконно знаходяться за її межами, та Національного банку України. Санкції, зазначені в цій статті, які застосовуються Міністерством зовнішніх економічних зв'язків і торгівлі України, діють до моменту застосування практичних заходів, що гарантують виконання Закону.

Застосування зазначених санкцій може бути оскаржено в судовому порядку.

Р о з д і л VII. ПОРЯДОК РОЗГЛЯДУ СПОРІВ У ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ

Стаття 38. Розгляд спорів, що виникають у процесі зовнішньоекономічної діяльності

Спори, що виникають між суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності, іноземними суб'єктами господарської діяльності у процесі такої діяльності можуть розглядатися судами та арбітражними судами України, а також за згодою сторін спору Міжнародним комерційним арбітражним судом та Морською арбітражною комісією при Торгово-промисловій палаті України та іншими органами вирішення спору, якщо це не суперечить чинним законам України або передбачено міжнародними договорами України.

Стаття 39. Спори, що виникають при застосуванні цього Закону

Будь-які спори щодо застосування положень цього Закону та законів, прийнятих на виконання цього Закону, можуть бути предметом розгляду:

- в органах суду України, якщо одна із сторін у справі — фізична особа та/або держава;
- в арбітражних судах, якщо сторонами у справі виступають юридичні особи.



1.18. ЗАКОН УКРАЇНИ ПРО ТРАНСПОРТ

Цей Закон визначає правові, економічні, організаційні та соціальні основи діяльності транспорту.

Транспорт у системі суспільного виробництва є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях.

Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється відповідно до національної програми з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою.

Відносини, пов'язані з діяльністю транспорту, регулюються цим Законом, кодексами (статутами) окремих видів транспорту, іншими актами законодавства України.

Нормативні акти, які визначають умови перевезень, порядок використання засобів транспорту, шляхів сполучення, організації безпеки руху, охорони громадського порядку, пожежної безпеки, санітарні та екологічні вимоги, що діють на транспорті, є обов'язковими для власників транспорту і громадян, які користуються послугами транспорту та шляхами сполучення.

Особливості застосування Закону України "Про підприємства в Україні" до підприємств транспорту визначаються цим Законом і актами Кабінету Міністрів України, що видаються на його основі.

Дія цього Закону не поширюється на транспорт, що здійснює технологічні перевезення тільки на території підприємств.

Тарифи на транспортні послуги встановлюються відповідно до законодавства України.

Рівень тарифів на транспорті визначається відповідно до нормативних витрат на одиницю транспортної роботи, рівня рентабельності та оплати податків. Розрахунки із споживачами послуг транспорту загального користування проводяться на основі чинних тарифів у порядку, визначеному кодексами (статутами) окремих видів транспорту та іншими актами законодавства України.

Відшкодування збитків від безплатних перевезень пільгових категорій громадян регулюється нормативними актами Кабінету Міністрів України.

Збір за користування шляхами сполучення України транспортними засобами іноземних власників і плата за транзитні перевезення здійснюються в порядку, що встановлюється Кабінетом Міністрів України.

Підприємства транспорту зобов'язані забезпечувати:

- потреби громадян, підприємств і організацій у перевезеннях;
- обслуговування пасажирів під час довготривалих перевезень доброякісною питною водою, харчуванням, можливість задоволення інших біологічних потреб;
- якісне і своєчасне перевезення пасажирів та вантажів;
- виконання державних завдань (контрактів) щодо забезпечення потреб оборони і безпеки України;
- безпеку перевезень;
- безпечні умови перевезень;
- запобігання аваріям і нещасним випадкам, усунення причин виробничого травматизму;
- охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту;
- права на пільги громадян щодо користування транспортом.

Підприємства транспорту мають право:

- ◆ визначати термін і графік перевезень;

- ◆ призначати регулярні та додаткові рейси і маршрути перевезень;
- ◆ пропонувати рівень комфорту на вибір самих пасажирів;
- ◆ вимагати від пасажирів, відправників і одержувачів вантажів виконання вимог цього Закону, кодексів (статутів) окремих видів транспорту та інших нормативних актів України, що регулюють діяльність транспорту.

Відповідальність підприємств транспорту за невиконання або неналежне виконання зобов'язань щодо перевезення пасажирів, багажу, а також відповідальність перед пасажиром за несвоєчасне подання транспорту визначається кодексами (статутами) окремих видів транспорту та іншими законодавчими актами України.

Підприємство транспорту, діяльність якого пов'язана з підвищеною небезпекою, несе матеріальну відповідальність за шкоду, заподіяну внаслідок загибелі або ушкодження здоров'я пасажирів під час користування транспортом, у порядку, встановленому чинним законодавством України.

Підприємства транспорту відповідають за втрату, нестачу, псування і пошкодження прийнятих для перевезення вантажу та багажу у розмірі фактичної шкоди, якщо вони не доведуть, що втрата, нестача, псування або пошкодження сталися не з їх вини. Несуть відповідальність за шкоду, заподіяну навколишньому природному середовищу, згідно з чинним законодавством України. Забезпечують збереження вантажів та багажу з часу їх прийняття для перевезення і до видачі їх одержувачам, якщо інше не передбачено договором.

Охорона вантажів і об'єктів транспорту, а також проведення протипожежної профілактичної роботи та контроль за виконанням встановлених вимог пожежної безпеки, ліквідація пожеж на транспорті здійснюються працівниками підприємств транспорту у встановленому порядку.

Перелік вантажів, що підлягають спеціальній охороні та супроводу, затверджується Кабінетом Міністрів України. Порядок охорони та супроводу таких вантажів встановлюється Міністерством транспорту України.

Перелік військових вантажів, порядок охорони і супроводу їх караулами встановлюються Міністерством оборони України за погодженням з Міністерством транспорту України. Охорона та супровід небезпечних і цінних вантажів за переліком, затвердженим Кабінетом Міністрів України, забезпечуються відправниками або одержувачами вантажів протягом усього шляху руху.

Охорона громадського порядку, забезпечення особистої безпеки громадян, захист їх прав, свобод і законних інтересів, запобігання правопорушенням та їх припинення, виявлення і розкриття злочинів, розшук осіб, які їх вчинили, захист власності від злочинних посягань, державний пожежний нагляд на транспорті забезпечуються органами Міністерства внутрішніх справ України при сприянні підприємств транспорту.

Відносини підприємств різних видів транспорту під час перевезень пасажирів та вантажів визначаються кодексами (статутами) окремих видів транспорту, а також укладеними на їх основі договорами (вузловими угодами).

Розроблення та укладання вузлових угод здійснюється в порядку, який встановлюється Кабінетом Міністрів України.



1.19. ЗАКОН УКРАЇНИ ПРО ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Цей Закон визначає основні правові, економічні та організаційні засади діяльності залізничного транспорту загального користування, його роль в економіці і соціальній сфері України, регламентує його відносини з органами державної виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, іншими видами транспорту, пасажирями, відправниками та одержувачами вантажів, багажу, вантажобагажу і пошти з урахуванням специфіки функціонування цього виду транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу.

Залізничний транспорт є однією з важливих базових галузей еконо-міки України, забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях. Діяльність залізничного транспорту, як частини єдиної транспортної системи країни, сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному і економічному розвитку та зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України.

Залізниці у взаємодії з іншими видами транспорту повинні своєчасно і якісно здійснювати перевезення пасажирів і вантажів, забезпечувати безпеку руху, розвивати сферу транспортного обслуговування народного господарства та населення.

Законодавство про залізничний транспорт загального користування складається із Закону України "Про транспорт", цього Закону, Статуту залізниць України, який затверджується Кабінетом Міністрів України, та інших актів законодавства України.

Нормативні документи, що визначають порядок і умови перевезень, користування засобами залізничного транспорту загального користування, безпеки руху, охорони праці, забезпечення громадського порядку, перетину залізничних колій іншими видами транспорту і комунікаціями, пожежної безпеки, санітарні норми та правила на залізничному транспорті України, є обов'язковими для всіх юридичних і фізичних осіб на території України.

З метою забезпечення державних і суспільних інтересів, свободи підприємництва і формування ринку транспортних послуг, безпеки перевезень, захисту навколишнього природного середовища Кабінет Міністрів України визначає умови і порядок організації діяльності залізничного транспорту загального користування, сприяє його пріоритетному розвитку, надає підтримку в задоволенні потреб залізниць у рухомому складі, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах.

Залізниця є основною організаційною ланкою на залізничному транспорті. Створення, реорганізація, ліквідація та визначення територіальних меж залізниць, призначення і звільнення їх керівників здійснюється рішеннями Кабінету Міністрів України за поданням Міністерства транспорту України.

Повноваження, права та обов'язки залізниць визначаються цим Законом, їх статутами. Затвердження статутів залізниць здійснюється Міністерством транспорту України за погодженням з Міністерством економіки України та Антимонопольним комітетом України.

Створення, реорганізація та ліквідація підприємств, установ і організацій, які входять до складу залізниць, затвердження їх статутів (положень), а також укладання контрактів (трудових договорів) з їх керівниками здійснюються у порядку, встановленому чинним законодавством України, а також статутами залізниць.

Управління залізницями та іншими підприємствами залізничного транспорту, що належать до загальнодержавної власності, здійснюється органом управління залізничним транспортом — Державною адміністрацією залізничного транспорту України (Укрзалізниця), підпорядкованим Міністерству транспорту України.

Управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученнях, а також регулювання виробничо-господарської діяльності у сфері організації і забезпечення цього процесу залізницями, підприємствами, установами та організаціями проводиться централізовано і належать виключно до компетенції Укрзалізниці, яка здійснює функції господарюючого суб'єкта.

Майно, закріплене за залізницями, підприємствами, установами та організаціями залізничного транспорту загального користування, є загальнодержавною власністю.

Управління майном підприємств залізничного транспорту загального користування здійснюється Укрзалізницею в межах повноважень, визначених чинним законодавством України.

Рішення про закріплення транспортних засобів та їх безоплатну передачу однією залізницею або підприємством залізничного транспорту загального користування іншим залізницям та підприємствам без зміни форми власності приймаються Укрзалізницею.

Передача в оренду, обмін та надання безкоштовно в тимчасове користування, а також виведення з експлуатації рухомого складу і контейнерів, що перебувають у загальнодержавній власності, здійснюються залізницями та підприємствами залізничного транспорту загального користування за погодженням з Укрзалізницею.

Приватизація цілісних майнових комплексів, підприємств і структурних підрозділів, не пов'язаних з діяльністю залізниць, окремих інвентарних об'єктів та об'єктів незавершеного будівництва, що належать залізницям та підприємствам залізничного транспорту загального користування, здійснюється за погодженням з Міністерством транспорту України та Укрзалізницею відповідно до чинного законодавства України з питань приватизації.

Органи управління залізничним транспортом разом з відповідними місцевими органами державної виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, місцевими представницькими органами вирішують питання експлуатації малодіяльних збиткових залізничних дільниць, станцій, а також залізничних під'їзних колій, що перебувають на балансі залізниць.

У разі неприйняття органами місцевого самоврядування або іншими представницькими органами (протягом 6 місяців після звернення залізниці) рішень про компенсацію збитків з місцевих бюджетів або за рахунок підприємств, що обслуговуються цими дільницями, станціями та під'їзними коліями, Укрзалізниця за погодженням з Міністерством транспорту України має право прийняти рішення про закриття малодіяльних збиткових залізничних дільниць, станцій та залізничних під'їзних колій.

Перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти залізничним транспортом загального користування організується на договірних засадах. Для забезпечення виконання договірних зобов'язань здійснюється перспективне та поточне планування перевезень.

Умови та порядок організації перевезень, у тому числі в прямому змішаному сполученні, за участю залізниць та інших видів транспорту, нормативи якості вантажних перевезень (терміни доставки, безпека перевезень, схоронність вантажів) та обслуговування пасажирів, відправників і одержувачів вантажів визначаються Статутом залізниць України, Правилами перевезень вантажів та Правилами перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України.

Встановлення тарифів на перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом (за винятком приміських пасажирських перевезень) у межах України здійснюється на підставі державної бюджетної, цінової та тарифної політики у порядку, що визначає Кабінет Міністрів України.

Тарифи на перевезення пасажирів і багажу в приміському сполученні встановлюються відповідними залізницями за погодженням з місцевими органами державної виконавчої влади. При рівні тарифів, що не забезпечують рентабельності цих перевезень, збитки залізниць компенсуються із місцевих бюджетів.

Тарифи на перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом у міжнародному сполученні встановлюються відповідно до міжнародних договорів та чинного законодавства України.

Розрахунки за роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу, пошти, щодо яких не здійснюється державне регулювання тарифів, провадяться за вільними тарифами, які визначаються за домовленістю сторін у порядку, що не суперечить антимонопольному законодавству.

Розрахунки відправників і одержувачів вантажу, вантажобагажу і пошти з підприємствами залізничного транспорту загального користування за перевезення, додаткові збори за вантажні операції і користування рухомим складом, а також за штрафи, пеню, неустойки здійснюються в порядку, передбаченому Статутом залізниць України, іншими актами законодавства України та міжнародними договорами.

Підприємства залізничного транспорту загального користування мають право на заставу майна переданих їм для перевезень вантажів для забезпечення гарантії належної провізної оплати та інших платежів за перевезення в порядку, що визначає Кабінет Міністрів України.

Кабінет Міністрів України щорічно встановлює Укрзалізниці державне замовлення щодо перевезень пасажирів і вантажів, введення нових потужностей, модернізації технічних засобів, порядку і розмірів виділення необхідних для цих потреб коштів з Державного бюджету України.

Безпека на залізничному транспорті. Залізниці та підприємства залізничного транспорту загального користування забезпечують безпеку життя і здоров'я громадян, які користуються його послугами, а також безпеку руху поїздів, охорону навколишнього природного середовища згідно з чинним законодавством України.

Розміщення об'єктів, пов'язаних з виробництвом, зберіганням, навантаженням, транспортуванням і розвантаженням вибухових, легкозаймистих, радіоактивних речовин і матеріалів, отруйних та сильнодіючих хімічних речовин, визначається відповідними будівельними та санітарними нормами і правилами стосовно об'єктів, розташованих на землях залізничного транспорту загального користування.

Охорона вантажів та об'єктів на залізничному транспорті. Залізниці та підприємства залізничного транспорту загального користування забезпечують збереження вантажів, багажу та вантажобагажу на шляху слідування та на залізничних станціях згідно з чинним законодавством України.

Охорона вантажів і об'єктів залізничного транспорту, нагляд за дотриманням вимог пожежної безпеки, ліквідація пожеж на залізничному транспорті загального користування здійснюються відомчою воєнізованою охороною Укрзалізниці, працівники якої під час виконання службових обов'язків мають права, які передбачені Положенням про відомчу воєнізовану охорону Укрзалізниці та чинним законодавством України, застосовувати вогнепальну зброю та спеціальні засоби (наручники, гумові кийки, засоби зв'язування, сльозоточиві речовини) у випадках і порядку, передбачених чинним законодавством України, а також гарантії правового та соціального захисту.

Відповідальність за порушення договірних зобов'язань під час перевезень. У разі невиконання або неналежного виконання зобов'язань за договором про організацію перевезень вантажів перевізники несуть відпо-відальність за неповну і несвоєчасну подачу вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень, а

вантажовідправники — за невикористання наданих транспортних засобів у порядку та розмірах, що визначаються Статутом залізниць України. Перевізники також несуть відповідальність за зберігання вантажу, багажу, вантажобагажу з моменту його прийняття і до видачі одержувачу, а також за дотримання терміну їх доставки в межах, визначених Статутом залізниць України.

За незбереження (втрату, нестачу, псування і пошкодження) прийнятого до перевезень вантажу, багажу, вантажобагажу перевізники несуть відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди, якщо не доведуть, що втрата, нестача, псування, пошкодження виникли з не залежних від них причин.

Акти, претензії та позови. Обставини, які можуть служити підставою для майнової відповідальності перевізників, відправників і одержувачів вантажу, багажу, вантажобагажу, пасажирів засвідчуються актами.

Вимоги вантажовідправників, вантажоодержувачів, пасажирів до перевізників щодо порушених прав і законних інтересів розглядаються в претензійно-позовному порядку.

Порядок і терміни складання актів, пред'явлення і розгляду претензій та позовів визначаються Статутом залізниць України відповідно до чинного законодавства України.



1.20. ЗАКОН УКРАЇНИ ПРО АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ

Цей Закон визначає засади організації та експлуатації автомобільного транспорту.

Розділ I. Загальні положення організації та експлуатації автомобільного транспорту

Глава 1. Загальні засади діяльності автомобільного транспорту

Стаття 1. Визначення основних термінів

У цьому Законі наведені терміни вживаються в значенні наведеному в додатку 2.

Стаття 2. Склад автомобільного транспорту

Автомобільний транспорт загального користування як підгалузь галузі транспорту покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в автомобільних перевезеннях. Його утворюють перевізники, автостанції, автовокзали, виконавці ремонту і технічного обслуговування автомобільних транспортних засобів, вантажні термінали (автопорти), вантажні автомобільні станції та контейнерні пункти.

Автомобільні транспортні засоби перевізників, що використовуються ними для надання послуг з перевезень пасажирів і вантажів, відносяться до автомобільного транспорту загального користування.

Автомобільні транспортні засоби суб'єктів підприємницької діяльності, установ та організацій, що використовуються ними тільки для власних потреб, відносяться до відомчого автомобільного транспорту.

Автомобільні транспортні засоби фізичних осіб, що використовуються ними тільки для власних потреб, відносяться до індивідуального автомобільного транспорту.

Глава 2. Державне регулювання діяльності автомобільного транспорту

Стаття 6. Завдання та функції державного регулювання діяльності автомобільного транспорту

Основним завданням державного регулювання діяльності автомобільного транспорту є формування ринку його послуг шляхом реалізації єдиної економічної, інвестиційної, науково-технічної та соціальної політики.

Основними функціями державного регулювання діяльності автомобільного транспорту є:

- формування ринку послуг;
- контроль за виконанням законодавства про автомобільний транспорт;
- нормативно-правове регулювання з питань автомобільного транспорту;
- ліцензування діяльності перевізників;
- стандартизація і сертифікація;
- організація та контроль автомобільних перевезень;
- тарифна, інноваційна та інвестиційна політика; державне замовлення на соціальне значущі послуги автомобільного транспорту загального користування; захист прав споживачів послуг автомобільного транспорту.

Стаття 8. Стандартизація і сертифікація на автомобільному транспорті.

Сертифікація товарів, робіт, послуг на автомобільному транспорті загального користування здійснюється з метою:

- ◆ запобігання реалізації товарів, робіт, послуг, небезпечних для життя, здоров'я людей та майна осіб і довкілля;
- ◆ сприяння споживачам у свідомому виборі товарів, робіт, послуг;
- ◆ створення умов для участі суб'єктів підприємницької діяльності, які належать до автомобільного транспорту загального користування, у міжнародному економічному, науково-технічному співробітництві.

Порядок проведення сертифікації товарів, робіт, послуг на автомобільному транспорті визначає Кабінет Міністрів України.

Стаття 9. Ліцензування на автомобільному транспорті загального користування

Надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування підлягає ліцензуванню відповідно до закону.

Ліцензування на автомобільному транспорті загального користування спрямоване на визначення початкових і поточних умов надання послуг з перевезень, а також найважливіших параметрів обслуговування споживачів.

Завданням ліцензування на автомобільному транспорті загального користування є:

- сприяння становленню сучасного ринку послуг, його захист від недобросовісних суб'єктів підприємницької діяльності та стимулювання впровадження нових видів послуг; створення конкурентного середовища;
- захист прав споживачів та ринку послуг від небезпечних перевезень;
- забезпечення надання послуг за встановленими рівнями якості;
- забезпечення використання сертифікованих і дозволених для використання транспортних засобів;
- забезпечення доступності послуг.

Відшкодування витрат, пов'язаних з видачею ліцензій на перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування, пасажирів і багажу на таксі та з контролем виконання ліцензіатами ліцензійних умов, здійснюється відповідно до закону про Державний бюджет України за рахунок плати за ліцензії.

Стаття 11. Організація перевезень автомобільним транспортом загального користування

Організація перевезень вантажів автомобільним транспортом загального користування здійснюється перевізниками за замовленнями вантажовласників (уповноважених ними осіб), а також у межах поставки продукції для державних потреб.

Організація перевезень пасажирів на автобусних маршрутах загального користування здійснюється в межах повноважень урядовим органом державного управління на автомобільному транспорті, місцевими державними адміністраціями та, в межах

делегованих цим Законом повноважень, органами місцевого самоврядування у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

Організація туристичних перевезень та перевезень на замовлення здійснюється перевізниками у встановленому законодавством порядку виходячи з попиту на такі послуги.

Сільські, селищні, міські ради та їх виконавчі органи в межах своїх повноважень організують відповідно до законодавства перевезення пасажирів автомобільним транспортом на території відповідного населеного пункту.

Глава 5. Персонал автомобільного транспорту загального користування

Стаття 19. Статус персоналу автомобільного транспорту загального користування

До персоналу автомобільного транспорту загального користування належать працівники, які безпосередньо здійснюють надання послуг автомобільного транспорту загального користування.

Трудові відносини персоналу автомобільного транспорту загального користування регулюються трудовим законодавством, у тому числі положенням про дисципліну та правилами внутрішнього трудового розпорядку.

Створення робочих місць для працевлаштування інвалідів проводиться перевізниками у розмірі 4 відсотків загальної чисельності працюючих, крім водіїв.

Перелік категорій і посад працівників, які належать до персоналу автомобільного транспорту загального користування, затверджується Кабінетом Міністрів України.

Стаття 20. Вимоги до персоналу автомобільного транспорту загального користування

Персонал автомобільного транспорту загального користування повинен відповідати визначеним законодавством вимогам, зокрема:

- мати необхідний рівень професійної кваліфікації;
- забезпечувати якісне надання послуг автомобільного транспорту загального користування;
- ввічливо та уважно реагувати на звернення споживачів послуг автомобільного транспорту загального користування.

Стаття 21. Особливості організації праці та контролю за роботою водіїв автомобілів

З метою організації безпечної праці та ефективного контролю за роботою водіїв автомобілів перевізники зобов'язані:

- організувати роботу водіїв, режими їх праці і відпочинку відповідно до вимог законодавства;
- здійснювати заходи, спрямовані на забезпечення безпеки дорожнього руху;
- забезпечувати виконання вимог законодавства з питань охорони праці;
- забезпечувати водіїв санітарно-побутовими приміщеннями і обладнанням.

Контроль за роботою водіїв автомобілів повинен забезпечувати безпечне виконання водіями транспортної роботи і включає організацію перевірок режимів їх праці і відпочинку, а також виконання водіями вимог цього Закону.

Положення про робочий час і час відпочинку водіїв автомобільних транспортних засобів затверджує Кабінет Міністрів України.

Глава 7. Автомобільні шляхи сполучення

Стаття 31. Інфраструктура автомобільних шляхів сполучення

До інфраструктури автомобільних шляхів сполучення належать: автомобільні дороги, автовокзали, автостанції, зупинки автобусних маршрутів загального користування, майданчики для розвороту і відстою автобусів у початкових і кінцевих

пунктах маршрутів, стоянки таксі, вантажні термінали (автопорти), вантажні автомобільні станції, контейнерні пункти, об'єкти дорожнього сервісу.

До об'єктів дорожнього сервісу, призначених для надання послуг перевізникам, водіям та пасажиром, належать: стоянки, мийки, автозаправні станції, мотелі, кемпінги, магазини, пункти громадського харчування, зв'язку та медичної допомоги.

Стаття 32. Вимоги до інфраструктури автомобільних шляхів сполучення

На вантажних терміналах (автопортах) забезпечується:

- ◆ навантаження, розвантаження та зберігання вантажів;
- ◆ збирання дрібних партій вантажів та формування їх у великовагові відправлення за напрямками перевезень;
- ◆ технічне обслуговування і ремонт автомобільних транспортних засобів;
- ◆ заправлення та миття автомобільних транспортних засобів;
- ◆ надання транспортно-експедиційних послуг;
- ◆ надання послуг з відпочинку, харчування та зв'язку для перевізників і водіїв.

На вантажних автомобільних станціях забезпечується:

- ◆ навантаження, розвантаження та зберігання вантажів;
- ◆ збирання дрібних партій вантажів та формування їх у великовагові відправлення за напрямками перевезень;
- ◆ надання транспортно-експедиційних послуг.

На контейнерних пунктах забезпечується:

- ◆ навантаження та розвантаження контейнерів;
- ◆ зберігання контейнерів;
- ◆ збирання дрібних партій контейнерів та формування їх у великовагові відправлення за напрямками перевезень;
- ◆ ремонт та обслуговування контейнерів;
- ◆ надання транспортно-експедиційних послуг.

Розділ III. Внутрішні перевезення вантажів автомобільним транспортом

Глава 13. Загальні положення внутрішніх перевезень вантажів автомобільним транспортом

Стаття 55. Внутрішні перевезення вантажів автомобільним транспортом та правила їх надання

Автомобільний транспорт загального користування надає послуги з перевезення вантажів у внутрішньому сполученні між пунктами відправлення та призначення, розташованими в Україні, а також комплекс допоміжних операцій, пов'язаних з цими перевезеннями.

Внутрішні перевезення вантажів виключно для власних потреб власників автомобільних транспортних засобів, що перевозять ці вантажі, можуть здійснюватися відомчим та індивідуальним автомобільним транспортом.

До внутрішніх перевезень вантажів автомобільним транспортом належать технологічні автомобільні перевезення вантажів, що здійснюються в межах одного виробничого об'єкта без виїзду на автомобільні дороги загального користування.

Внутрішні перевезення вантажів автомобільним транспортом здійснюються у прямому та змішаному сполученні. У прямому сполученні перевезення вантажу здійснюються одним автомобільним транспортним засобом без перевантаження на інший. У змішаному сполученні перевезення вантажу здійснюються кількома видами транспорту.

До комплексу допоміжних операцій, пов'язаних із внутрішніми перевезеннями вантажів автомобільним транспортом, належать:

- ◆ завантаження та розвантаження автомобільних транспортних засобів;

- ◆ перевантаження вантажів на інший вид транспорту чи транспортний засіб;
- ◆ сортування, пакування, обмірювання та маркування вантажу;
- ◆ накопичення, формування або дроблення партій вантажу; зберігання вантажу;
- ◆ транспортно-експедиційні послуги.

Правила внутрішніх перевезень вантажів автомобільним транспортом затверджуються центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту.

Стаття 56. Пряме змішане сполучення

Пряме змішане сполучення при перевезенні вантажів автомобільним транспортом здійснюється ним разом з іншими видами транспорту. Взаємовідносини перевізників у процесі перевезення вантажів за єдиним документом різними видами транспорту визначаються законодавством та укладеними відповідно до нього договорами між перевізниками.

Стаття 57. Документація перевезення вантажів автомобільним транспортом загального користування у внутрішньому сполученні

Документами на перевезення вантажів є:

- для вантажного перевізника — ліцензія та документ, що засвідчує використання автомобільного транспортного засобу на законних підставах, а для вантажного перевізника, який є одночасно водієм, -також визначені законодавством документи на вантаж, реєстраційні документи на автомобільні транспортні засоби, посвідчення водія, документ встановленого зразка про проходження медичного огляду;
- для водія, який працює на умовах найму, — визначені законодавством документи на вантаж, посвідчення водія, реєстраційні документи на транспортний засіб, дорожній лист, документ встановленого зразка про проходження медичного огляду.

Автомобільні транспортні засоби, що використовуються для надання послуг з перевезення вантажів, повинні мати ліцензійну картку.

При внутрішніх і міжнародних перевезеннях вантажу відомчим автомобільним транспортом для власних потреб його власника застосовуються документи, визначені частиною першою цієї статті, крім ліцензії.

Внутрішні перевезення індивідуальним автомобільним транспортом вантажу, що є особистим майном власника автомобільного транспортного засобу, здійснюються за наявності у водія реєстраційних документів на автомобільні транспортні засоби та посвідчення водія.

Стаття 58. Основні права та обов'язки водія при перевезенні вантажу

автомобільним транспортом загального користування у внутрішньому сполученні

Водій вантажного автомобільного транспортного засобу при внутрішньому перевезенні вантажів має право:

- відмовлятися від прийняття для перевезення вантажу, який не відповідає встановленим вимогам або вимогам щодо пломбування вантажу, якщо відтиск пломби нечіткий або пломбу пошкоджено;
- вимагати від вантажовласника (уповноваженої ним особи) належного закріплення вантажу на автомобільному транспортному засобі відповідно до встановлених законодавством вимог та очищення його кузова від залишків вантажу.

Водій вантажного автомобільного транспортного засобу зобов'язаний:

- мати з собою і пред'являти для перевірки уповноваженим посадовим особам документи, визначені цим Законом;
- перевіряти надійність пломбування, закріплення, накриття та ув'язування вантажу для його безпечного перевезення;
- забезпечити збереження вантажу, прийнятого до перевезення, та своєчасно його доставити вантажовласнику (уповноваженій ним особі);
- дотримуватися визначеного режиму праці та відпочинку.

Глава 14. Вантажний перевізник

Стаття 59. Засади діяльності вантажного перевізника

Вантажним перевізником є суб'єкт підприємницької діяльності, який відповідно до законодавства та одержаної ліцензії надає послугу згідно з договором про перевезення вантажу автомобільним транспортом, що використовується ним на законних підставах.

Стаття 60. Вимоги до вантажного перевізника

Вантажний перевізник повинен:

- ◆ виконувати вимоги цього Закону;
- ◆ здійснювати перевезення вантажу автомобільним транспортним засобом відповідного типу та утримувати його у належному технічному стані;
- ◆ забезпечувати проведення медичного огляду водіїв;
- ◆ забезпечувати встановлені законодавством умови праці та відпочинку водіїв.

Глава 15. Договір про перевезення вантажу автомобільним транспортом загального користування

Стаття 61. Особливості договору про перевезення вантажу автомобільним транспортом загального користування

Договір про перевезення вантажу автомобільним транспортом загального користування укладається відповідно до цивільного законодавства між замовником та виконавцем у письмовій формі (договір, накладна, квитанція тощо). Їстотними умовами договору є:

- ◆ найменування та місцезнаходження сторін;
- ◆ найменування та кількість вантажу, його пакування;
- ◆ умови та термін перевезення;
- ◆ місце та час навантаження і розвантаження;
- ◆ вартість перевезення.

Стаття 62. Основні права та обов'язки замовника за договором про перевезення вантажу автомобільним транспортом загального користування

Замовник за договором про перевезення вантажу автомобільним транспортом загального користування має право отримати компенсацію згідно з законодавством за пошкодження або псування вантажу, часткову чи повну його втрату або несвоєчасність доставки.

Замовник за договором про перевезення вантажу зобов'язаний:

- забезпечити своєчасне та повне оформлення документів на перевезення вантажу;
- утримувати власні під'їзні шляхи до вантажних пунктів, вантажні майданчики, рампи тощо у стані, що відповідає вимогам законодавства з питань охорони праці, техніки безпеки та безпеки руху;
- здійснювати вантажні операції, закріплення, накриття, ув'язування та пломбування вантажу, зняття кріплень і покриттів та очищення автомобільного транспортного засобу від залишків вантажу;
- забезпечувати вимоги законодавства з питань охорони праці і техніки безпеки при вантажних операціях.

Стаття 63. Основні права та обов'язки виконавця за договором про перевезення вантажу автомобільним транспортом загального користування

Вантажний перевізник має право:

- відмовитися від приймання вантажу для перевезення, якщо замовником не підготовлено вантаж чи необхідні документи або внесені без попереднього узгодження з ним зміни до реквізитів цих документів;
- відмовитися від перевезення вантажу, якщо замовник подає до перевезень вантаж, не обумовлений договором про перевезення, пакування вантажу не

відповідає встановленим законодавством вимогам, ушкоджена тара або нечітким є відтиск пломби тощо;

- одержувати відшкодування від замовника, якщо автомобільний транспортний засіб був пошкоджений під час вантажних робіт або під час перевезення вантажу з вини замовника.

Вантажний перевізник зобов'язаний:

- при укладанні договору про перевезення вантажу автомобільним транспортом передбачати для персоналу перевізника встановлені законодавством умови праці та відпочинку;
- забезпечити виконання умов договору про перевезення вантажу автомобільним транспортом у межах, визначених законодавством та цим договором;
- забезпечити збереження вантажу, прийнятого до перевезення, до передачі вантажовласнику (уповноваженій ним особі) у пункті призначення;
- відшкодувати замовнику збитки за пошкодження або псування вантажу, часткову чи повну його втрату, а також збитки, завдані внаслідок несвоєчасної доставки вантажу.

Розділ IV. Міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом

Стаття 64. Організація міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом

Міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом здійснюються між пунктами відправлення та призначення, один з яких або обидва розташовані за межами території України.

Організація міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом здійснюється перевізниками відповідно до міжнародних договорів України з питань міжнародних автомобільних перевезень.

Правила міжнародних перевезень пасажирів автомобільним транспортом по території України затверджуються Кабінетом Міністрів України.

Правила міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом по території України затверджуються центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту.

Стаття 65. Міжнародне співробітництво у сфері міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом

Міжнародне співробітництво у сфері міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом забезпечує центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту, який у межах повноважень:

- організовує контроль за виконанням міжнародних договорів України з питань міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом;
- розробляє пропозиції щодо розвитку міжнародного співробітництва у сфері міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом;
- бере участь у проведенні заходів щодо укладання міжнародних договорів з питань міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом;
- бере участь у роботі міжнародних організацій автомобільного транспорту;
- забезпечує видачу дозвільних документів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом.

Стаття 66. Контроль за здійсненням міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом

Контроль за здійсненням міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом проводить служба міжнародних автомобільних перевезень центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту в пунктах пропуску через державний кордон України.

Служба міжнародних автомобільних перевезень діє відповідно до законодавства та свого положення, затвердженого центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту.

Функціями контролю за здійсненням міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом є:

- контроль за виконанням перевізниками вимог міжнародних договорів України з питань міжнародних автомобільних перевезень;
- контроль технічного стану автомобільних транспортних засобів, що впливає на безпеку руху;
- перевірка вагових і габаритних параметрів автомобільних транспортних засобів, оформлення та видача дозволів на проїзд цих засобів по території України у разі перевищення ними встановлених законодавством вагових та габаритних параметрів, а також при перевезенні небезпечних вантажів;
- контроль та оформлення дозвільних документів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом; облік автомобільних транспортних засобів, які здійснюють міжнародні перевезення пасажирів і вантажів;
- перевірка транспортно-експедиційної документації та ліцензій на здійснення міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом.

Стаття 67. Міжнародний перевізник пасажирів і вантажів автомобільним транспортом

Міжнародним перевізником пасажирів і вантажів автомобільним транспортом є суб'єкт підприємницької діяльності, який здійснює таке перевезення відповідно до міжнародних договорів України, ліцензії та договору про перевезення пасажирів чи (та) вантажу автомобільним транспортом, що використовується ним на законних підставах.

Міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом здійснюються:

- автомобільним транспортом загального користування відповідно до договору перевезення;
- відомчим та індивідуальним автомобільним транспортом для власних потреб їх власників;
- перевізниками — нерезидентами України.

Розділ V. Заключні положення

Стаття 68. Відповідальність перевізника

За шкоду, заподіяну під час перевезення багажу чи вантажу, перевізник несе відповідальність:

- у разі втрати або нестачі багажу чи вантажу — в розмірі вартості багажу чи вантажу, який втрачено або якого не вистачає; у разі пошкодження (псування) багажу чи вантажу — в розмірі суми, на яку зменшилася вартість багажу чи вантажу;
- у разі втрати багажу чи вантажу, зданого для перевезення з оголошенням його цінності, — в розмірі оголошеної цінності багажу чи вантажу.

Якщо внаслідок пошкодження (псування) багажу чи вантажу його якість змінилася настільки, що він не може бути використаний за прямим призначенням, пасажир має право відмовитися від багажу, а вантажовідправник (вантажоодержувач) — від вантажу і вимагати відшкодування завданих збитків.

Якщо багаж чи вантаж, за втрату або нестачу якого перевізник сплатив відповідне відшкодування, буде згодом знайдено, пасажир має право вимагати видачі йому цього багажу, а вантажовідправник (вантажоодержувач) — цього вантажу з урахуванням відшкодованих збитків.

Вартість багажу чи вантажу визначається виходячи з ціни, зазначеної в товарному чеку, товарно-транспортній накладній або передбаченої в договорі про пере-

везення, а в разі відсутності цих документів — виходячи із середньої вартості такого самого товару в місці та на час видачі багажу чи вантажу згідно з договором перевезення багажу чи вантажу автомобільним транспортом.

За втрату, нестачу або пошкодження (псування) багажу чи вантажу під час міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом перевізник несе відповідальність згідно з міжнародними договорами України.

За прострочення доставки вантажу до пункту призначення перевізник несе перед вантажовідправником (вантажодержувачем) відповідальність згідно з умовами договору про перевезення вантажу автомобільним транспортом.

Перевізник звільняється від відповідальності за шкоду, заподіяну під час перевезення багажу чи вантажу, якщо доведе, що вона настала внаслідок обставин, незалежних від нього.

Стаття 69. Відповідальність суб'єктів підприємницької діяльності за порушення законодавства про автомобільний транспорт

За порушення законодавства про автомобільний транспорт до суб'єкта підприємницької діяльності застосовуються фінансові санкції за:

1) безпідставну відмову від пільгового перевезення — у розмірі десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

2) самовільне відкриття автобусного маршруту загального користування — у розмірі п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

3) перевезення пасажирів та їх багажу на таксі без ліцензії — у розмірі двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

4) перевезення пасажирів на маршруті протяжністю понад 500 кілометрів одним водієм — у розмірі десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

5) відсутність документів, обов'язкових для надання послуг з перевезення пасажирів чи вантажів автомобільним транспортом загального користування, — у розмірі десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

6) порушення правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту у розмірі двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

7) здійснення міжнародного перевезення великовагового, великогабаритного чи небезпечного вантажу автомобільним транспортом без спеціального дозволу або з відхиленням від маршруту руху чи з перевищенням габариту — у розмірі двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

8) здійснення нерезидентом України міжнародного перевезення пасажирів чи вантажів автомобільним транспортом без дозволу на поїздку по території України, за умови обов'язковості такого дозволу, чи з дозволом, що не відповідає виду перевезення, — у розмірі десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

9) відсутність у випадках, передбачених законодавством, списку пасажирів при здійсненні міжнародного перевезення пасажирів автомобільним транспортом — у розмірі десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Стаття 70. Розгляд справ про порушення законодавства про автомобільний транспорт

Про порушення законодавства про автомобільний транспорт, передбачені пунктами першим — шостим статті 69 цього Закону, посадовою особою територіального органу центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту складається протокол не пізніше двох місяців з дня вчинення цього порушення, який розглядає протягом десяти днів керівник цього територіального органу та за наявності підстав ухвалює постанову про застосування до перевізника фінансових санкцій, яку передає для виконання органу державної виконавчої служби за місцезнаходженням цього перевізника.

Про порушення законодавства про автомобільний транспорт, передбачені пунктами сьомим — дев'ятим статті 69 цього Закону, посадовою особою служби

міжнародних автомобільних перевезень центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту у пункті пропуску через державний кордон України складається протокол не пізніше однієї доби з дня вчинення цього порушення, який розглядає протягом трьох днів керівник цієї служби і за наявності підстав ухвалює постанову про застосування до перевізника фінансових санкцій, припиняючи перевезення до усунення виявленого порушення та сплати перевізником застосованих до нього фінансових санкцій.



1.21. ЗАКОН УКРАЇНИ ПРО ДОРОЖНИЙ РУХ

Цей Закон визначає правові та соціальні основи дорожнього руху з метою захисту життя та здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників руху та охорони навколишнього природного середовища.

Стаття 1. Завдання Закону України про дорожній рух

Закон регулює суспільні відносини у сфері дорожнього руху та його безпеки, визначає права, обов'язки і відповідальність суб'єктів — учасників дорожнього руху, міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади, об'єднань, підприємств, установ і організацій незалежно від форм власності та господарювання (далі — міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади та об'єднань).

Стаття 10. Компетенція власника транспортних засобів

До компетенції власників транспортних засобів належить:

- здійснення заходів щодо розвитку, експлуатації та утримання транспортних засобів;
- розвиток мережі навчальних закладів по підготовці та підвищенню кваліфікації водіїв транспортних засобів;
- організація та здійснення заходів щодо медичного забезпечення безпеки дорожнього руху;
- організація та здійснення заходів щодо захисту навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту;
- організація та фінансування заходів, пов'язаних із профілактикою дорожньо-транспортного травматизму;
- вирішення питань експлуатації транспорту у надзвичайних ситуаціях.

Стаття 14. Учасники дорожнього руху

Учасниками дорожнього руху є особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів.

До учасників дорожнього руху належать водії та пасажирки транспортних засобів, пішоходи, велосипедисти, погоничі тварин.

Учасники дорожнього руху мають право на:

- ◆ безпечні умови дорожнього руху, на відшкодування збитків, завданих внаслідок невідповідності стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів вимогам безпеки руху;
- ◆ вивчення норм і правил дорожнього руху;
- ◆ отримання від гідрометеорологічних, дорожніх, комунальних та інших організацій, а також органів Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України інформації про умови дорожнього руху.

Учасник дорожнього руху може оскаржити дію працівника органів Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України у разі порушення з його боку чинного законодавства.

Учасники дорожнього руху зобов'язані:

- ◆ знати і неухильно дотримувати вимог цього Закону, Правил дорожнього руху та інших нормативних актів з питань безпеки дорожнього руху;
- ◆ створювати безпечні умови для дорожнього руху, не завдавати своїми діями або бездіяльністю шкоди підприємствам, установам, організаціям і громадянам;
- ◆ виконувати розпорядження органів державного нагляду та контролю щодо дотримання законодавства про дорожній рух.

Працівники органів внутрішніх справ, військової автомобільної інспекції, дорожньо-експлуатаційних служб при виконанні службових обов'язків можуть відступати від окремих вимог Правил дорожнього руху лише у випадках і при виконанні умов, викладених у них.

Стаття 29. Допуск транспортних засобів до участі у дорожньому русі

До участі у дорожньому русі допускаються транспортні засоби, конструкція і технічний стан яких відповідають вимогам діючих в Україні правил, нормативів і стандартів, що мають сертифікат на відповідність цим вимогам і пройшли державний технічний огляд (за винятком транспортних засобів, що не підлягають огляду).

З метою збереження автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів участь у дорожньому русі транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні, допускається за окремим дозволом в порядку і за плату, що встановлюються Кабінетом Міністрів України.

Місце переїзду автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів транспортними засобами на гусеничному ході для виконання сільськогосподарських робіт встановлюється власником дороги, вулиці та залізничного переїзду спільно з Державтоінспекцією Міністерства внутрішніх справ України.

Пересування транспортних засобів на гусеничному ході дозволяється тільки на місцевих шляхах без твердого покриття при мінусовій температурі атмосферного повітря.

Не допускається участь у дорожньому русі транспортних засобів з правим розташуванням керма (П'ята частина статті 29 не стосується власників таких автомобілів, які придбані і зареєстровані в органах Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України до 16 липня 1993 року.

Дозволити органам Державної автомобільної інспекції зареєструвати автомобілі з правим розташуванням керма, які були придбані і ввезені в Україну до дня введення в дію цього Закону, тобто до 16 липня 1993 року — згідно із Постановою ВР № 3914-12 від 02.02.94).

Стаття 47. Організація подання медичної допомоги потерпілим у дорожньо-транспортних подіях

Для забезпечення подання допомоги потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних подій місцеві органи охорони здоров'я за погодженням з органами Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України закріплюють за конкретними ланками автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів лікувальні заклади, в яких є відповідні фахівці, відділення або палати, що мають можливість цілодобового прийому, обстеження і лікування потерпілих.

На ділянках доріг, вулиць та залізничних переїздах встановлюються відповідні дорожні знаки з інформацією про найближчу лікарню, напрямок руху та відстань до неї, номер телефону.

Інші медичні заклади, що знаходяться в безпосередній близькості від автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, повинні бути забезпечені необхідним

медичним обладнанням згідно з переліком, затверджуваним Міністерством охорони здоров'я України, і позначені дорожнім знаком "Пункт першої медичної допомоги".

Вказані лікарні і лікувально-профілактичні заклади повинні бути обладнані засобами зв'язку. На магістральних автомобільних дорогах закріплені лікарні і станції швидкої допомоги забезпечуються також системою сигнально-викличного зв'язку.

Стаття 49. Охорона навколишнього природного середовища

Міністерства, інші центральні органи державної виконавчої влади та об'єднання, що здійснюють проектування, виробництво та експлуатацію механічних транспортних засобів, зобов'язані вживати заходів щодо запобігання та зменшення викидів вказаними засобами забруднюючих речовин у навколишнє природне середовище, а також шуму і вібрації.

Не допускається виробництво та експлуатація автотранспортних засобів, у викидах яких вміст забруднюючих речовин перевищує встановлені нормативи.

Керівники транспортних організацій, власники автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та транспортних засобів несуть персональну відповідальність за додержання гранично допустимих нормативів викидів і скидів забруднюючих речовин і гранично допустимих рівнів фізичних впливів на навколишнє природне середовище, встановлених для відповідного типу транспорту.

Підприємства, що виготовляють пальне, повинні дотримувати державних стандартів щодо якості палива і мастильних матеріалів.

У разі виготовлення неякісного палива підприємство притягається до відповідальності у вигляді штрафу.

З метою запобігання забрудненню ґрунту відпрацьованими нафтопродуктами автотранспортних підприємств повинні бути забезпечені спеціальними місткостями для їх зберігання.

Стаття 52. Органи, що здійснюють контроль у сфері дорожнього руху

Контроль у сфері дорожнього руху здійснюється Кабінетом Міністрів України, органами законодавчої та виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, відповідним державним органом з безпеки дорожнього руху і його місцевими органами, Державтоінспекцією Міністерства внутрішніх справ України, іншими спеціально уповноваженими на це державними органами (державний контроль), а також міністерствами, іншими центральними органами державної виконавчої влади та об'єднаннями (відомчий контроль).



1.22. Повітряний кодекс України

Повітряний кодекс України регулює діяльність користувачів повітряного простору України з метою задоволення інтересів України та її громадян і забезпечення безпеки авіації.

Авіація як галузь — це усі види підприємств, організацій та установ, діяльність яких спрямована на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден.

Дія Повітряного кодексу України поширюється на всіх користувачів повітряного простору України в частині, що їх стосується, як на території України, так і за її межами, якщо закони країни перебування користувача не передбачають іншого.

П о в і т р я н и м перевізником визнається будь-яка юридична чи фізична особа, яка виконує повітряні перевезення, має права експлуатанта авіаційної техніки.

Стосовно іноземних повітряних перевізників визнаються права експлуатанта за документами, які видані компетентним органом відповідної зарубіжної держави і які відповідають вимогам міжнародних договорів та угод, учасницею яких є Україна.

Норми цього розділу не поширюються на перевезення, що здійснюються державними повітряними суднами.

П о в і т р я н і перевезення виконуються на підставі договору.

Кожний договір повітряного перевезення та його умови посвідчуються документом на перевезення, який видається авіаційним підприємством або уповноваженими ним організаціями чи особами (агентами).

Документами на перевезення є:

- ◆ квиток — при перевезенні пасажирів;
- ◆ багажна квитанція — при перевезенні речей пасажирів як багажу;
- ◆ відповідні документи — при перевезенні вантажу, пошти та інших предметів.

Форми документів на перевезення та правила їх застосування встановлюються органом державного регулювання діяльності авіації України.

Ч а р т е р н е повітряне перевезення виконується на підставі договору чартера (фрахтування повітряного судна), за яким одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати іншій стороні (фрахтувальнику) за плату всю місткість одного чи кількох повітряних суден на один або кілька рейсів для повітряного перевезення пасажирів, багажу, вантажу і пошти або для іншої мети, якщо це не суперечить чинному законодавству України.

П р и в и к о н а н н і повітряних перевезень перевізник та аеропорт зобов'язані дотримувати загальних правил повітряних перевезень пасажирів, багажу, вантажу і пошти, а також нормативів якості обслуговування пасажирів і клієнтури, встановлених відповідним органом державної виконавчої влади.

Повітряний перевізник на підставі загальних правил має право встановити свої правила повітряних перевезень, які спрямовані на підвищення ефективності та якості перевезень і не містять умов та норм обслуговування пасажирів і клієнтури нижчих за рівень вимог, встановлених відповідним органом державної виконавчої влади.

Умови і правила перевезення пошти погоджуються з Міністерством зв'язку України.

П е р е в е з е н н я зброї, боєприпасів, вибухових і отруйних речовин, ядерного палива, радіоактивних речовин та інших вантажів, які належать до особливо небезпечних, здійснюються за дозволом компетентних органів згідно з спеціальними правилами, що встановлюються органами державного регулювання діяльності авіації України.

П е р е в і з н и к несе відповідальність за втрату, нестачу або пошкодження багажу з часу прийняття його для перевезення і до видачі одержувачу або передачі його відповідно до правил іншій особі, якщо не доведе, що ним було вжито всіх необхідних заходів для запобігання заподіяння шкоди або що таких заходів неможливо було вжити.

Перевізник несе відповідальність за збереження речей, що є у пасажирів, якщо буде доведено, що втрата або пошкодження цих речей сталися з вини перевізника.

П е р е в і з н и к несе відповідальність за втрату, нестачу або пошкодження вантажу з часу прийняття його для перевезення і до видачі одержувачу або передачі його відповідно до правил іншій установі (особі), якщо не доведе, що ним було вжито всіх необхідних заходів для запобігання заподіяння шкоди або що таких заходів неможливо було вжити. До того часу, поки перевізник не доведе інше,

вважається, що втрата, нестача чи пошкодження вантажу сталися під час перевезення.

З а в т р а т у, нестачу або пошкодження вантажу, багажу або речей, які є у пасажирів, перевізник несе відповідальність у такому розмірі:

1) за втрату або нестачу вантажу або багажу, прийнятого для перевезення з оголошеною цінністю, — в розмірі оголошеної цінності, а у випадках, коли перевізник доведе, що оголошена цінність перевищує дійсну вартість, — в розмірі дійсної вартості;

2) за втрату, пошкодження або нестачу вантажу або багажу, прийнятого для перевезення без оголошеної цінності, а також речей, які є у пасажирів, — в розмірі вартості, що не перевищує межі, встановленої відповідним органом державної виконавчої влади за погодженням з Міністерством фінансів України відповідно до меж, встановлених міжнародними угодами про відповідальність при повітряних перевезеннях, учасником яких є Україна.

П е р е в і з н и к несе відповідальність за прострочення у доставці пасажирів, багажу або вантажу, якщо не доведе, що ним було вжито всіх необхідних заходів для запобігання простроченню або що таких заходів неможливо було вжити. Перевізник звільняється від відповідальності, якщо прострочення сталося внаслідок несприятливих метеорологічних умов.

П е р е в і з н и к несе матеріальну відповідальність перед органами зв'язку за втрату, пошкодження або прострочення у доставці пошти з вини перевізника у розмірі відповідальності органів зв'язку перед відправниками або адресатами, за міжнародну пошту — відповідно до актів Всесвітнього поштового союзу, а за внутрішню — згідно з правилами щодо розміру матеріальної відповідальності підприємств зв'язку за нестачу чи пошкодження вкладень поштових відправлень.

З а ш к о д у, заподіяну третім особам та їх майну при виконанні перевезень і авіаційних робіт, експлуатант авіаційної техніки несе відповідальність у порядку і на умовах, передбачених чинним законодавством України.

А е р о п о р т и. За своїм призначенням аеропорти поділяються на внутрішні та міжнародні.

Міжнародний аеропорт повинен забезпечувати митний, прикордонний, санітарний контроль, контроль на безпеку та інші види контролю, передбачені чинним законодавством.

Аеропорт, в тому числі як спільне з іноземною державою підприємство чи підприємство, яке повністю належить іноземному інвестору, повинен пройти сертифікацію і реєстрацію відповідно до діючих в Україні правил.

Аеропорт повинен мати поштовий, телеграфний, телефонний та інші види зв'язку, а також регулярне сполучення з найближчими населеними пунктами.

Органи державної виконавчої влади забезпечують будівництво, реконструкцію, благоустрій та експлуатацію під'їзних доріг до аеропортів, регулярний рух пасажирського транспорту на цих дорогах, а також телефонний зв'язок між населеними пунктами і аеропортами.

Н о р м и і правила здійснення міжнародних польотів. Регулярні міжнародні польоти повітряних суден, під час яких повітряні судна перетинають державний кордон України та іншої держави, здійснюються на підставі міждержавних домовленостей і міжнародних угод.

Нерегулярні міжнародні польоти можуть виконуватися за спеціальними дозволами, порядок видачі яких визначається органом державного регулювання діяльності авіації і погоджується з митними органами України.

Міжнародні польоти у повітряному просторі України виконуються на підставі нормативних актів і правил, що встановлюються органом державного регулювання діяльності авіації України і включаються до збірників аеронавігаційної інформації.

Переліт державного кордону України повітряними суднами здійснюється по спеціально виділених коридорах.

Переліт державного кордону України поза спеціально виділеними повітряними коридорами, якщо це не передбачено міжнародною угодою або іншими нормативними актами України, заборонено.



1.23. КОДЕКС ТОРГОВЕЛЬНОГО МОРЕПЛАВСТВА УКРАЇНИ

Загальні положення

Кодекс торговельного мореплавства України регулює відносини, що виникають з торговельного мореплавства. Під торговельним мореплавством у цьому Кодексі розуміється діяльність, пов'язана з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, рибних та інших морських промислів, розвідки та видобування корисних копалин, виконання буксирних, криголамних і рятувальних операцій, прокладання кабелю, також для інших господарських, наукових і культурних цілей.

Діяльність, що входить в поняття "торговельне мореплавство" відповідно до статті 1 цього Кодексу, можуть здійснювати суб'єкти підприємницької діяльності, у володінні, користуванні або розпорядженні яких перебувають судна, за наявності у них спеціального дозволу (ліцензії) на цю діяльність, виданого відповідно до чинного законодавства України.

Держава здійснює регулювання торговельного мореплавства через Міністерство транспорту України та відповідні центральні органи державної виконавчої влади. Відповідно до цього Кодексу, інших актів чинного законодавства та міжнародних договорів України Міністерство транспорту України в межах своєї компетенції затверджує правила, інструкції та інші нормативні документи з питань торговельного мореплавства, що є обов'язковими для всіх юридичних та фізичних осіб.

Правила перевезення вантажів, пасажирів і багажу розробляються за участю заінтересованих міністерств і відомств України та затверджуються Міністерством транспорту України.

Правила перевезення пошти затверджуються Міністерством транспорту України за погодженням з Міністерством зв'язку України.

Правила перевезення в прямому змішаному і прямому водному сполученні затверджуються Міністерством транспорту України.

Спеціальні правила експлуатації риболовних суден затверджуються Міністерством рибного господарства України.

До цивільних, адміністративних, господарських та інших правовідносин, що виникають із торговельного мореплавства і не врегульовані цим Кодексом, відповідно застосовуються правила цивільного, адміністративного, господарського та іншого законодавства України.

У разі заподіяння судном шкоди, відшкодування завданих збитків регулюється законодавством держави, де мала місце дія або інша обставина, що стала підставою для вимоги про відшкодування шкоди, а якщо шкода заподіяна у відкритому морі, — законодавством держави, під прапором якої плаває судно.

Державний нагляд за торговельним мореплавством Державний нагляд за торговельним мореплавством в Україні покладається на Міністерство транспорту України, що здійснює контроль за дотриманням законодавства про мореплавство і міжнародних договорів України щодо мореплавства, а також нагляд за станом

морських шляхів і загальне керівництво державною реєстрацією морських суден, дипломуванням спеціалістів морського флоту, рятувальною і лоцманською службою.

Відведення землі та водного простору для торговельного мореплавства, а також будівництва або будь-якої роботи в зоні дії навігаційного обладнання і морських шляхів повинно бути погоджено з Міністерством транспорту України та місцевими органами влади і самоврядування.

Юридичні і фізичні особи, які порушили правила цієї статті, зобов'язані на вимогу Міністерства транспорту України здійснити в зазначений ним термін за власний рахунок знесення, перенесення або необхідні зміни будівель і споруд, що створюють перешкоди судноплавству або дії засобів навігаційного обладнання.

Правила цього Кодексу поширюються:

- на морські судна — під час їх прямування як морськими шляхами, так і річками, озерами, водосховищами та іншими водними шляхами, якщо спеціальним законодавством чи міжнародними договорами України не встановлено інше;
- на судна внутрішнього плавання — під час їх прямування морськими шляхами, а також річками, озерами, водосховищами та іншими водними шляхами під час здійснення перевезення із заходом в іноземний морський порт і у випадках, передбачених статтями 297 і 327 цього Кодексу.

Правила цього Кодексу, за винятком передбачених у ньому випадків, не поширюються на судна, що плавають під військово-морським прапором України.

До морських військових перевезень правила цього Кодексу застосовуються в частині, не передбаченій спеціальним законодавством, що регулює ці перевезення.

До перевезень у прямому змішаному і прямому водному сполученні, що здійснюються за участю морського транспорту, правила цього Кодексу застосовуються в зазначених у ньому випадках, а також у частині, не передбаченій спеціальним законодавством, що регулює такі перевезення.

Морські перевезення: загальні правила

Організація морських перевезень вантажів. Умови морського перевезення вантажів визначаються договором. Морські перевезення для державних потреб здійснюються у порядку, встановленому чинним законодавством України. Перевізник і вантажовласник у разі необхідності здійснення систематичних перевезень вантажів можуть укласти довготермінові договори про організацію морських перевезень.

Морська транспортна організація загального користування: а) зобов'язана прийняти будь-який запропонований до перевезення вантаж, якщо на судні є вільні приміщення, придатні для перевезення, і вантаж може бути перевезений без шкоди для раніше прийнятих до перевезення вантажів; б) не вправі віддавати перевагу одному вантажовласнику перед іншим стосовно приймання вантажів і умов перевезення, за винятком випадків, передбачених чинним законодавством України; в) зобов'язана публікувати тарифи та умови перевезень.

Морська транспортна організація загального користування не має права укласти договори з вантажовласниками про звільнення від відповідальності або її зменшення, яку відповідно до правил цього розділу ця організація-перевізник повинна нести за втрату, нестачу і пошкодження або прострочення у доставці вантажу.

Заборона приймання вантажу до перевезення. Приймання вантажів до перевезення у визначених напрямках може бути заборонено тільки у виняткових випадках Міністерством транспорту України з повідомленням про це заінтересованих організацій і Уряду України. У випадках явищ стихійного характеру, катастроф і аварій, що викликали перерву в русі, а також у разі оголошення карантину приймання вантажів може бути тимчасово припинено або обмежено розпорядженням

начальника порту з негайним повідомленням про це Міністерства транспорту України, яке встановлює термін дії заборони приймання вантажу і його обмеження.

Заборона, тимчасове припинення або обмеження приймання вантажу можуть бути введені для перевезень у певних напрямках з визначених портів або у визначені порти.

Про заборону, тимчасове припинення чи обмеження приймання вантажу начальник порту негайно сповіщає відправників вантажів, а при перевезенні вантажів у прямому змішаному або прямому водному сполученні - також і організації інших видів транспорту.

Каботажні перевезення. Перевезення між портами України здійснюються суднами, що плавають під Державним прапором України, а також суднами, що плавають під іноземним прапором за умови одержання на це дозволу Міністерства транспорту України.

Міжнародні перевезення. Перевезення між портами України та іноземними портами можуть здійснюватися як суднами, що плавають під Державним прапором України, так і за умови взаємності суднами, що плавають під іноземним прапором.

Договор морського перевезення вантажу. За договором морського перевезення вантажу перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж у порту відправлення в порт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник або фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт).

Фрахтувальником і фрахтівником визнаються особи, що уклали між собою договір фрахтування судна (чартер).

Договір морського перевезення вантажу повинен бути укладений у письмовій формі. Документами, що підтверджують наявність і зміст договору морського перевезення вантажу, є:

- 1) рейсовий чартер — якщо договір передбачає умову надання для перевезення всього судна, його частини або окремих суднових приміщень;
- 2) коносамент — якщо договір не передбачає умови, зазначеної в пункті 1 цієї статті;
- 3) інші письмові докази.

Правовідносини перевізника і одержувача вантажу визначаються коносаментом. Умови договору морського перевезення, не викладені в коносаменті, обов'язкові для одержувача, якщо в коносаменті зроблено посилання на документ, в якому вони викладені.

Морехідний стан судна. Перевізник зобов'язаний завчасно, до початку рейсу, привести судно в морехідний стан: забезпечити технічну придатність судна до плавання, належним чином спорядити його і забезпечити всім необхідним, укомплектувати екіпаж, а також привести трюми і всі інші приміщення судна, в яких перевозиться вантаж, у стан, що забезпечує належне приймання, перевезення і збереження вантажу.

Перевізник не несе відповідальності, якщо він доведе, що неморехідний стан судна був викликаний недоліками, які не могли бути виявлені при прояві ним належної дбайливості (приховані недоліки).

Будь-які договори сторін, що суперечать частині першій цієї статті, недійсні.

Сталійний час. Термін, протягом якого вантаж повинен бути навантажений на судно або вивантажений із судна (сталійний час), визначається угодою сторін, а за відсутності такої угоди — нормами, прийнятими в порту навантаження (розвантаження).

Контрсталійний час. Угодою сторін можуть бути встановлені додатковий після закінчення терміну навантаження (розвантаження) час очікування судном закінчення вантажних робіт (контрсталійний час) і розмір плати перевізнику за

простій судна протягом контрсталійного часу (демередж), а також винагорода за закінчення навантаження (розвантаження) до закінчення сталійного часу (диспач).

За відсутності угоди сторін, передбаченої частиною першою цієї статті, тривалість контрсталійного часу і розмір плати перевізнику за простій, а також розмір винагороди відправнику або фрахтувальнику за дострокове закінчення навантаження (розвантаження) визначаються відповідно до термінів і ставок, прийнятих у відповідному порту.

За відсутності зазначених ставок розмір плати за простій визначається витратами на утримання судна та екіпажу, а винагорода за дострокове закінчення навантаження (розвантаження) обчислюється у половинному розмірі плати за простій.

Надконтрсталійний час. Під час завантаження судна у разі закінчення контрсталійного часу перевізник має право стягнути завдані йому подальшою затримкою судна збитки і відправити судно в рейс, якщо навіть весь обумовлений вантаж не навантажено на судно з причин, що не залежать від перевізника. При цьому перевізник зберігає право на одержання повного фрахту.

Вивантаження небезпечного вантажу. Якщо навантажений з відома і за згодою перевізника вантаж, зазначений у статті 153 цього Кодексу, стане небезпечним для судна, іншого вантажу або людей, які знаходяться на судні, то перевізник вправі обійтися з таким вантажем згідно з частиною першою статті 153 цього Кодексу. Відправник у такому випадку не несе відповідальності перед перевізником за збитки, заподіяні у зв'язку з перевезенням зазначеного вантажу, за винятком загальної аварії. Перевізник має право на фрахт у розмірі, пропорційному фактичній дальності перевезення вантажу до моменту його припинення.

Видача вантажу. Вантаж видається в порту призначення:

1) за іменним коносаментом одержувачу, вказаному в коносаменті, або особі, якій коносамент було передано за іменним передаточним написом або в іншій формі з дотриманням правил, установлених для передачі боргової вимоги;

2) за ордерним коносаментом - відправнику або одержувачу залежно від того, складений коносамент "наказу відправника" або "наказу одержувача", а в разі наявності у коносаменті передаточних написів - особі, зазначеній в останньому з неперервного ряду передаточних написів, або пред'явникові коносаменту з останнім бланковим написом;

3) за коносаментом на пред'явника — пред'явнику коносаменту.

Підстави звільнення перевізника від відповідальності за втрату, нестачу і пошкодження вантажу. Перевізник відповідає за втрату, нестачу і пошкодження прийнятого для перевезення вантажу, якщо не доведе, що втрата, нестача або пошкодження сталися не з його вини, зокрема внаслідок:

- 1) дії непереборної сили;
- 2) виникнення небезпеки і випадковостей на морі та інших судноплавних водах;
- 3) пожежі, що виникла не з вини перевізника;
- 4) рятування людей, суден, вантажів;
- 5) дій або розпоряджень властей (затримання, арешт, карантин тощо);
- 6) воєнних дій, терористичних актів, народних заворушень;
- 7) дій або упущень відправника або одержувача;
- 8) прихованих недоліків вантажу, його властивостей або природних втрат, що не перевищують однак встановлених норм;
- 9) непомітних за зовнішнім виглядом недоліків тари та упаковки вантажу чи збивання лісу в плоту;
- 10) недостатності чи неясності маркування вантажу;
- 11) страйків або інших обставин, що спричинили зупинку або обмеження роботи повністю чи частково;
- 12) дій щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища.

Відповідальність перевізника за цією статтею виникає з моменту приймання вантажу до перевезення і закінчується в момент його видачі.

Недійсними є угоди, що не відповідають положенням цієї статті, за винятком угод про відповідальність з моменту приймання вантажу до його навантаження на судно і після вивантаження до здачі вантажу.

Звільнення перевізника від відповідальності за нестачу вантажу. Перевізник не відповідає за нестачу вантажу, що прибув у порт призначення:

- 1) у справних суднових приміщеннях, ліхтерах, контейнерах із справними пломбами відправника (стаття 147 цього Кодексу);
- 2) у цілій і справній тарі без слідів її розпакування в дорозі;
- 3) у супроводі провідника відправника або одержувача, якщо тільки одержувач не доведе, що нестача вантажу сталася з вини перевізника.

Розмір відповідальності перевізника за втрату, недостачу і пошкодження вантажу. За збитки, що є результатом втрати або пошкодження вантажу, перевізник несе відповідальність у таких розмірах:

- 1) за втрату і недостачу вантажу — у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу і вантажу, якого не вистачає;
- 2) за пошкодження або зіпсуття вантажу — у сумі, на яку знизилась вартість вантажу.

Перевізник також повертає одержаний ним фрахт, якщо він не входить у ціну втраченого вантажу або вантажу, якого не вистачає.

Відповідальність перевізника за втрату або пошкодження контейнера. За втрату або пошкодження контейнера чи іншого пристрою відправника (фрахтувальника) перевізник несе відповідальність у таких розмірах:

- 1) за втрату контейнера чи пристрою — у розмірі його дійсної вартості з урахуванням фактичного зносу контейнера чи пристрою на момент його втрати;
- 2) за пошкодження контейнера чи пристрою — у розмірі дійсної вартості його ремонту в порту призначення, якщо ремонт не буде виконано перевізником самостійно або за власний рахунок до моменту здачі контейнера одержувачу.

Відповідальність за простій судна з вини відправника або одержувача вантажу. За простій судна внаслідок непред'явлення або несвоєчасного пред'явлення вантажу, затримки навантажувально-розвантажувальних робіт, що проводяться засобами відправника або одержувача вантажу, чи інших затримок з вини відправника або одержувача вантажу відповідальність несе відправник або одержувач вантажу згідно з договором морського перевезення вантажу.

Штраф за контрстальний час суден стягується в безспірному (безакцептному) порядку після подання відправнику або одержувачу вантажу розрахунку стального часу і суми штрафу.



1.24. МИТНИЙ КОДЕКС УКРАЇНИ

Митні органи

Безпосереднє здійснення митної справи покладається на митні органи України. Система митних органів України складається з Державної митної служби України, регіональних митниць, митниць, спеціалізованих митних управлінь та організацій, установ і навчальних закладів.

Митні органи України при проведенні в життя митної політики розв'язують такі головні завдання:

- захист економічних інтересів України;
- контроль за додержанням законодавства України про митну справу;
- забезпечення виконання зобов'язань, які випливають з міжнародних договорів України стосовно митної справи;
- використання засобів митно-тарифного та позатарифного регулювання при переміщенні через митний кордон України товарів та інших предметів;
- вдосконалення митного контролю і оформлення товарів та інших предметів, що переміщуються через митний кордон України;
- комплексний контроль разом з Національним банком України за валютними операціями;
- здійснення заходів щодо захисту інтересів споживачів товарів і додержання учасниками зовнішньоекономічних зв'язків державних інтересів на зовнішньому ринку за участю Міністерства зовнішньоекономічних зв'язків України;
- створення сприятливих умов для прискорення товарообігу та пасажиропотоку через митний кордон країни;
- боротьба з контрабандою та порушеннями митних правил;
- співробітництво з митними та іншими органами зарубіжних країн, а також з міжнародними організаціями з питань митної справи;
- ведення митної статистики.

Державна митна служба України утворюється Президентом України. Голова Державної митної служби України призначається відповідно до чинного законодавства України.

Регіональні митниці відповідно до закону створюються Кабінетом Міністрів України. Створення, реорганізація і ліквідація митниць, спеціалізованих митних управлінь та організацій, установ і навчальних закладів здійснюється Державною митною службою України за погодженням з Міністерством фінансів України.

Контроль за переміщенням товарів та інших предметів через митний кордон України

Товари та інші предмети, що переміщуються через митний кордон України, окрім митного контролю, можуть підлягати санітарному, ветеринарному, фітосанітарному, радіологічному та екологічному контролю. Митне оформлення може бути завершено тільки після закінчення зазначених видів контролю.

Форми митного контролю

Митний контроль здійснюється службовими особами митниці шляхом перевірки документів, необхідних для такого контролю, митного огляду, (огляду транспортних засобів, товарів та інших предметів, особистого огляду), переогляду, обліку предметів, які переміщуються через митний кордон України, а також в інших формах, що не суперечать законам України.

Зони митного контролю

У пунктах пропуску через державний кордон України митниці за погодженням з прикордонними військами встановлюють зони митного контролю. У пунктах на митному кордоні України, що є межами спеціальних митних зон, митниця самостійно визначає території зон митного контролю.

На територіях та в приміщеннях підприємств, що зберігають товари та інші предмети під митним контролем, митниця визначає території зон митного контролю за умови виконання підприємством вимог, що забезпечують здійснення митного контролю в повному обсязі.

Переміщення товарів та інших предметів на територію зони митного контролю чи за межі такої території контролюється митницею.

Період перебування товарів та інших предметів під митним контролем

Товари та інші предмети, що переміщуються через митний кордон України, перебувають під митним контролем:

- 1) під час ввезення на митну територію України з метою вільного використання — з моменту ввезення і до пропуску через митний кордон України;
- 2) під час вивезення за межі території України з метою вільного використання — з моменту ввезення товарів та інших предметів у зону митного контролю і подання необхідних для митного контролю документів на такі товари та інші предмети і до вивезення їх за межі митної території України;
- 3) під час тимчасового ввезення на митну територію України — з моменту ввезення і до вивезення за межі митної території України;
- 4) під час тимчасового вивезення за межі митної території України — з моменту пред'явлення митниці товарів та інших предметів і необхідних для митного контролю документів на такі товари та інші предмети і до пропуску через митний кордон України під час зворотного ввезення;
- 5) під час транзиту через територію України — з моменту ввезення в Україну і до вивезення з України.

Документи, необхідні для митного контролю

Підприємства, що переміщують через митний кордон України товари та інші предмети, а також громадяни, які перетинають митний кордон України, зобов'язані в належних випадках подати митниці необхідні для митного контролю документи. Перелік та порядок подання таких документів визначаються Державною митною службою України відповідно до законодавства України про митну справу, цього Кодексу та інших актів законодавства України.

Доступ службових осіб митниці на територію чи в приміщення підприємства

Службові особи митниці з метою здійснення митного контролю мають право доступу на територію чи в приміщення будь-якого підприємства, де знаходяться предмети, що підлягають митному контролю.

Огляд та переогляд транспортних засобів, товарів та інших предметів

З метою встановлення законності переміщення через митний кордон України транспортних засобів, товарів та інших предметів (за винятком речей), обліку, обкладення їх митом і митними зборами митниця має право провести огляд транспортних засобів, товарів та інших предметів.

Переогляд транспортних засобів, товарів та інших предметів може бути проведено при наявності підстав вважати, що переміщувані через митний кордон України транспортні засоби, товари та інші предмети містять предмети контрабанди, предмети, що є безпосередніми об'єктами порушення митних правил, або предмети, зазначені у статті 74 цього Кодексу. Огляд та переогляд здійснюються тільки в присутності представника підприємства, яке переміщує такі транспортні засоби, товари чи інші предмети через митний кордон України або зберігає їх під митним контролем.

Огляд та переогляд речей

При наявності підстав вважати, що громадянин переміщує через митний кордон України предмети, що підлягають контролю інших державних органів, зазначених у статті 18 цього Кодексу, обліку чи митному обкладенню, а також предмети,

переміщення яких через митний кордон України заборонено чи обмежено, митниця має право провести огляд, а також переогляд речей з розпакуванням багажу цього громадянина.

З метою припинення переміщення через територію України предметів, заборонених для транзиту, оглядові та переоглядові можуть підлягати речі громадян, які перетинають транзитом територію України або знаходяться в транзитній зоні міжнародного аеропорту.

Огляд та переогляд речей громадянина здійснюється в присутності цього громадянина чи його уповноваженого представника, який діє на підставі належним чином оформленого доручення.

Огляд та переогляд речей за відсутності громадянина чи його уповноваженого представника здійснюються:

- у тому разі, коли є підстави припускати, що несупроводжуваний багаж містить у собі предмети, які становлять небезпеку для життя та здоров'я людей, тварин і рослин чи можуть завдати матеріальної шкоди громадянам та підприємствам;
- у разі, якщо громадянин чи його уповноважений представник не з'являються протягом місяця з дня надходження речей у несупроводжуваному багажі;
- при пересиланні речей у міжнародних поштових відправленнях;
- у разі залишення на території України речей з порушенням зобов'язання про транзит цих речей через територію України.

Огляд та переогляд речей за відсутності громадянина чи його уповноваженого представника здійснюються у присутності представників підприємства, що здійснює перевезення, пересилання таких речей чи їх зберігання.

Про здійснення огляду та переогляду у випадках, зазначених у пунктах 1 та 2 частини четвертої цієї статті, складається акт за формою, яку встановлює Державна митна служба України.

Митне забезпечення

На транспортні засоби (в тому числі транспортні засоби індивідуального користування), приміщення, місткості та інші місця, де знаходяться або можуть знаходитися товари та інші предмети, що підлягають митному контролю, митницею може бути накладено пломби, печатки та інші митні забезпечення.

Особистий огляд

Особистий огляд як виняткова форма митного контролю може здійснюватися за письмовим рішенням начальника митниці чи особи, яка заміщує його, при наявності достатніх підстав вважати, що громадянин, який прямує через митний кордон України чи знаходиться в зоні митного контролю або в транзитній зоні міжнародного аеропорту, приховує при собі предмети контрабанди чи предмети, які є безпосередніми об'єктами порушення митних правил або заборонені для транзиту через територію України.

Перед початком огляду службова особа митниці повинна пред'явити громадянину письмове рішення начальника митниці чи особи, яка його заміщує, ознайомити громадянина з його правами та обов'язками при проведенні такого огляду і запропонувати добровільно видати приховувані предмети.

Особистий огляд здійснюється службовою особою митниці однієї статі з особою, яка проходить огляд, у присутності двох понятих тієї ж статі в ізольованому приміщенні, що відповідає санітарно-гігієнічним вимогам. Доступ у це приміщення громадян, які не беруть участь в огляді, і можливість спостерігати за проведенням особистого огляду з боку таких громадян мають бути виключені. Обстеження органів тіла особи, яку оглядають, має здійснюватися лише медичним працівником.

Про здійснення особистого огляду складається протокол за формою, що встановлюється Державною митною службою України за погодженням з

Міністерством юстиції України. Протокол підписується службовою особою митниці, що здійснювала особистий огляд, громадянином, який проходив огляд, понятими, а при обстеженні медичним працівником — також цим працівником. Громадянин, щодо якого було здійснено огляд, має право зробити заяву в такому протоколі.

Порядок особистого огляду визначається Державною митною службою України за погодженням з Міністерством юстиції України та Міністерством закордонних справ України.

Операції з товарами та іншими предметами, що знаходяться під митним контролем

Підприємство або громадянин, які переміщують через митний кордон України товари та інші предмети, на вимогу митниці зобов'язані здійснювати навантаження, вивантаження, перевантаження, виправлення пошкоджень упаковки, упакування та переупакування товарів та інших предметів, що підлягають митному оформленню, а також відкривати приміщення, місткості та інші місця, де можуть знаходитись такі товари та інші предмети.

Навантаження, вивантаження, перевантаження, виправлення пошкоджень упаковки, розкриття упаковки, упакування або переупакування товарів та інших предметів, щодо яких митне оформлення не було закінчено, а також зміна ідентифікаційних знаків або маркірування, нанесених на ці товари та предмети або їх упаковку, можуть здійснюватися тільки з дозволу митниці.

Операції з товарами та іншими предметами, що знаходяться під митним контролем, здійснюються за рахунок підприємств чи громадян, які переміщують ці товари та інші предмети через митний кордон України.

Форми декларування

Декларування здійснюється шляхом заяви за встановленою формою (письмовою, усною тощо) точних даних про мету переміщення через митний кордон України товарів та інших предметів і про самі товари та інші предмети, а також будь-яких відомостей, необхідних для митного контролю та митного оформлення.

Процедура декларування

Процедура декларування, включаючи його форми та перелік даних, які належить оголосити у заяві, визначається Кабінетом Міністрів України.

Декларування транспортних засобів, товарів та інших предметів, а також предметів міжнародних, іноземних організацій та представництв здійснюється безпосередньо власником або на підставі договору іншими підприємствами, що допущені митницею до декларування.

Предмети, що переміщуються через митний кордон України громадянами, декларуються цими громадянами.

Допущення до декларування на підставі договору

Допущення митницею підприємства до декларування на підставі договору здійснюється шляхом видачі такому підприємству свідоцтва про визнання його як декларанта.

Допущення здійснюється за заявою підприємства тією митницею, в зоні діяльності якої воно знаходиться. Заяву має бути розглянуто протягом 15 днів з дня її надходження. Якщо дані заявника виявляються неповними, митниця може подати запит про них до підприємств, банків та фінансових установ, інших державних органів. При цьому строк розгляду заяви не повинен перевищувати одного місяця.

Свідоцтво в разі неприйняття його заявником протягом шести місяців з дня винесення рішення про визнання, а також у разі невиконання функцій декларанта протягом одного року з дня прийняття свідоцтва, втрачає силу. Свідоцтво може бути скасовано митницею, яка його видала, у разі:

- неодноразового невиконання обов'язків декларанта, передбачених статтею 48 цього Кодексу;
- виявлення згодом недостовірних даних, що мають суттєве значення для прийняття рішення про допуск до декларування;
- вчинення правопорушень, передбачених цим Кодексом;
- вчинення дій, що порушують права інших підприємств або суперечать інтересам держави.

Повторну заяву про допущення до декларування може бути розглянуто через рік з дня скасування свідоцтва за умови усунення причин порушення або з дня, коли свідоцтво втратило силу. За видачу свідоцтва митницею справляється збір у розмірі, встановленому Кабінетом Міністрів України. Збір вноситься на рахунок Державної митної служби України.

Державна митна служба України забезпечує офіційну публікацію переліку підприємств, допущених до декларування.

Обов'язки декларанта

Декларант зобов'язаний:

- пред'явити митниці товари та інші предмети, що переміщуються через митний кордон України;
- подати митниці документи, що містять дані, необхідні для здійснення митного контролю та митного оформлення;
- сплатити мито та митні збори, якщо товари та інші предмети підлягають митному обкладенню.

Особа, уповноважена на декларування

Дії, пов'язані з декларуванням транспортних засобів, товарів та інших предметів, а також предметів міжнародних, іноземних організацій та представництв, здійснюються особою, яка є представником декларанта.

Повноваження особи декларанта має бути визначено таким чином, щоб особа могла здійснювати права та обов'язки декларанта в повному обсязі.

Митниця може вимагати від особи подання документів, що підтверджують її повноваження, а якщо є обґрунтовані сумніви в добросовісності здійснення особою дій щодо декларування, запропонувати декларанту скласти повноваження.

Мета пропуску через митний кордон України товарів та інших предметів

Товари та інші предмети пропускаються через митний кордон України з метою:

- вільного використання на митній території України або за її межами;
- тимчасового ввезення на митну територію України чи тимчасового вивезення за межі цієї території;
- транзиту через територію України.

Товари та інші предмети пропускаються після завершення митного оформлення в тому обсязі, який відповідає меті їх переміщення через митний кордон України.

Пропуск для вільного використання

Для вільного використання пропускаються через митний кордон України товари та інші предмети:

- за ввезення яких на митну територію України чи вивезення за межі цієї території та здійснення митного оформлення сплачено мито і митні збори, якщо відповідно до митного законодавства України та інших актів законодавства України такі товари та інші предмети підлягають митному обкладенню;
- на ввезення яких на митну територію України чи вивезення за межі цієї території митниці подано підстави, передбачені законодавством України;
- за зберігання та перебування яких під митним контролем митниці сплачено митні збори.

Товари та інші предмети можуть бути заявлені митниці з метою вільного використання:

- під час переміщення через митний кордон України;
- після пропуску з метою тимчасового ввезення на митну територію України або тимчасового вивезення за межі цієї території;
- протягом строку зберігання під митним контролем.

Пропуск з метою тимчасового ввезення або тимчасового вивезення

Товари та інші предмети тимчасово ввозяться на митну територію України чи тимчасово вивозяться за межі цієї території на строк, що не перевищує одного року з дня пропуску через митний кордон України. Згідно з заявою підприємств чи громадян цей строк може бути продовжено Державною митною службою України, з урахуванням тривалості господарської, наукової, гуманітарної та інших видів діяльності, що здійснюється з використанням таких товарів та інших предметів.

Тимчасове ввезення чи тимчасове вивезення товарів та інших предметів здійснюється під зобов'язання про зворотне вивезення (вивезення). Якщо інше не передбачено законодавством України, товари та інші предмети, що пропускаються через митний кордон України у таких випадках, має бути повернуто на митну територію України або вивезено за її межі без будь-яких змін, крім природного зношення.

Товари та інші предмети при зворотному ввезенні на митну територію України або зворотному вивезенні за межі цієї території можуть бути пропущені будь-якою митницею. Митниця, що здійснює зворотний пропуск товарів та інших предметів, зобов'язана повідомити про це митницю, що здійснювала попередній пропуск цих товарів та інших предметів.

Товари та інші предмети під час тимчасового ввезення на митну територію України до закінчення строків, зазначених у частині першій цієї статті, має бути:

- вивезено за межі цієї території;
- або заявлено митниці з метою вільного використання;
- або передано митниці з метою передачі у власність державі;
- або передано митниці для зберігання;
- або знищено під контролем митниці, якщо такі товари та інші предмети не можуть бути використані як вироби чи матеріали.

Товари та інші предмети, пропущені з метою тимчасового вивезення за межі митної території України до закінчення строків, зазначених в частині першій цієї статті, має бути:

- ввезено на митну територію України;
- або заявлено митниці з метою вільного використання за межами цієї території;
- або заявлено митниці як такі, що загинули або були знищені за межами митної території України, якщо факт загибелі або знищення підтверджується в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Пропуск з метою транзиту через територію України

З метою транзиту через територію України пропускаються товари та інші предмети:

- на транзит яких через територію України митниці засвідчено підставу, передбачену законодавством України;
- за митне оформлення переміщення яких через митний кордон України митниці сплачено митні збори.

Умови перевезення товарів та інших предметів між митницями

Товари та інші предмети, щодо яких митне оформлення не завершено, в тому числі ті, що переміщуються транзитом через територію України, можуть перевозити-

тися з однієї митниці в іншу під відповідальністю підприємства або громадянина, що прийняли такі товари та інші предмети до перевезення. Витрати на такі перевезення відшкодовуються у порядку, передбаченому законодавством України.

Права та обов'язки перевізника

Підприємство та громадянин мають право не приймати для перевезення між митницями товари та інші предмети у випадках:

- оформлення митних і транспортних документів з порушенням встановленого порядку;
- якщо митне забезпечення, накладене на транспортний засіб і упаковку товарів та інших предметів, не виключає можливості доступу до товарів та інших предметів без порушень такого забезпечення.

Підприємство і громадянин, що прийняли товари та інші предмети для перевезення, зобов'язані доставити в митницю призначення товари та інші предмети, а також документи на них, що підлягають врученню цій митниці.

Контрабанда

Переміщення товарів, валюти, цінностей та інших предметів через митний кордон України поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю, вчинене у великих розмірах, або групою осіб, які організувалися для заняття контрабандою, а так само таке ж незаконне переміщення історичних і культурних цінностей, наркотичних засобів, отруйних, сильнодіючих, радіоактивних, вибухових речовин, зброї та боєприпасів (крім гладкоствольної мисливської зброї та бойових припасів до неї) є контрабандою і карається відповідно до кримінального законодавства.

Відповідальність осіб, які вчинили порушення митних правил

У цьому розділі під "особами" розуміються громадяни (громадяни України, іноземні громадяни, особи без громадянства), службові особи, а також юридичні особи. Особи, які вчинили порушення митних правил, підлягають відповідальності відповідно до цього Кодексу, а в частині, не врегульованій ним, — відповідно до законів України.

Громадяни підлягають відповідальності за порушення митних правил, якщо на момент вчинення правопорушення вони досягли шістнадцятирічного віку. Службові особи підлягають відповідальності за порушення митних правил, якщо в їх службові обов'язки входило забезпечення виконання вимог, встановлених цим Кодексом.

При вчиненні порушень митних правил підприємствами відповідальності підлягають службові особи — керівники цих підприємств.

Незупинення транспортного засобу

Незупинення транспортного засобу (в тому числі транспортного засобу індивідуального користування), що переміщується через митний кордон України, в зоні митного контролю — тягне за собою попередження або накладення штрафу на громадян у розмірі до половини офіційно встановленого на день вчинення порушення митних правил мінімального розміру заробітної плати, а на службових осіб — до одного офіційно встановленого на день вчинення порушення митних правил мінімального розміру заробітної плати.

Відправлення транспортного засобу без дозволу

Відправлення транспортного засобу (в тому числі транспортного засобу індивідуального користування), що знаходиться під митним контролем без дозволу митниці України, а з пунктів пропуску на державному кордоні України — також і прикордонних військ — тягне за собою попередження або накладення штрафу на громадян у розмірі до половини офіційно встановленого на день вчинення порушення митних правил мінімального розміру заробітної плати, а на службових осіб

— до одного офіційно встановленого на день вчинення порушення митних правил мінімального розміру заробітної плати.

Перешкодження доступу службової особи митного органу України до предметів, що знаходяться під митним контролем

Перешкодження доступу службової особи митного органу України при здійсненні нею митного контролю до предметів, що знаходяться під таким контролем, — тягне за собою попередження або накладення штрафу на громадян у розмірі до половини офіційно встановленого на день вчинення порушення митних правил мінімального розміру заробітної плати, а на службових осіб — до одного офіційно встановленого на день вчинення порушення митних правил мінімального розміру заробітної плати.

Неподання митному органу України документів, необхідних для здійснення митного контролю

Неподання митному органу України необхідних для здійснення митного контролю документів на транспортні засоби, незалежно від подання письмової декларації, — тягне за собою попередження або накладення штрафу на громадян у розмірі до одного офіційно встановленого на день вчинення порушення митних правил мінімального розміру заробітної плати, а на службових осіб — від одного до двох з половиною офіційно встановлених на день вчинення порушення митних правил мінімальних розмірів заробітної плати.

Неподання митному органу України необхідних для здійснення митного контролю документів на товари, валюту, цінності та інші предмети, незалежно від подання письмової декларації, — тягне за собою попередження або накладення штрафу на громадян у розмірі до одного офіційно встановленого на день вчинення порушення митних правил мінімального розміру заробітної плати, а на службових осіб — від двох з половиною до десяти офіційно встановлених на день вчинення порушення митних правил мінімальних розмірів заробітної плати.

Недоставлення в митний орган України предметів та документів

Недоставлення в митний орган України у призначений строк предметів, що знаходяться під митним контролем і перевозяться з одного митного органу України в інший, а також прийнятих для вручення митному органу України митних або інших документів на ці предмети — тягне за собою попередження або накладення штрафу на громадян у розмірі до одного офіційно встановленого на день вчинення порушення митних правил мінімального розміру заробітної плати, а на службових осіб — від двох з половиною до десяти офіційно встановлених на день вчинення порушення митних правил мінімальних розмірів заробітної плати з конфіскацією цих предметів або без такої.

Пошкодження або втрата митного забезпечення

Пошкодження або втрата пломб, печаток чи іншого забезпечення, накладеного митним органом України, — тягне за собою накладення штрафу на громадян у розмірі до одного офіційно встановленого на день вчинення порушення митних правил мінімального розміру заробітної плати, а на службових осіб — від двох з половиною до десяти офіційно встановлених на день вчинення порушення митних правил мінімальних розмірів заробітної плати.

Вантажні та інші операції, що проводяться без дозволу митного органу України

Навантажування, вивантажування, перевантажування, виправлення пошкоджень упаковки, розпакування, переупакування предметів, що знаходяться під митним контролем, або зміна ідентифікаційних знаків чи маркірування, нанесених на ці предмети або їх упаковку, без дозволу митного органу України — тягнуть за собою попередження або накладення штрафу на громадян у розмірі до одного офіційно встановленого на день вчинення порушення митних правил мінімального розміру

заробітної плати, а на службових осіб — від двох з половиною до десяти офіційно встановлених на день вчинення порушення митних правил мінімальних розмірів заробітної плати.

Видача предметів без дозволу митного органу України або їх втрата

Видача без дозволу митного органу України або втрата предметів, що знаходяться під митним контролем, — тягне за собою накладення штрафу на громадян у розмірі до одного офіційно встановленого на день вчинення порушення митних правил мінімального розміру заробітної плати з конфіскацією предметів, що є безпосередніми об'єктами правопорушення або без такої, а на службових осіб — від двох з половиною до десяти офіційно встановлених на день вчинення порушення митних правил мінімальних розмірів заробітної плати з конфіскацією зазначених предметів або без такої.

Порушення зобов'язання про зворотне вивезення чи зворотне ввезення

Невивезення за кордон предметів, ввезених на митну територію України під зобов'язання про зворотне вивезення чи неповернення на митну територію України предметів, вивезених за кордон під зобов'язання про зворотне ввезення, в строки, встановлені цими зобов'язаннями, — тягне за собою накладення штрафу на громадян у розмірі до одного офіційно встановленого на день вчинення порушення митних правил мінімального розміру заробітної плати з конфіскацією цих предметів, а на службових осіб — від двох з половиною до десяти офіційно встановлених на день вчинення порушення митних правил мінімальних розмірів заробітної плати, з конфіскацією цих предметів.

Порушення зобов'язання про транзит

Невивезення за митний кордон України предметів, ввезених з метою транзиту через територію України, в строки, встановлені митним органом України, — тягне за собою накладення штрафу на громадян до одного офіційно встановленого на день вчинення порушення митних правил мінімального розміру заробітної плати з конфіскацією цих предметів, а на службових осіб — від двох з половиною до десяти офіційно встановлених на день вчинення порушення митних правил мінімальних розмірів заробітної плати з конфіскацією цих предметів.

Переміщення предметів через митний кордон України з приховуванням від митного контролю

Переміщення предметів через митний кордон України з приховуванням від митного контролю, тобто з використанням тайників та інших засобів, що утруднюють виявлення предметів, або шляхом надання одним предметам вигляду інших, або з поданням митному органу України як підстави для переміщення предметів підроблених документів, документів, одержаних незаконним шляхом, або документів, що містять неправдиві дані, а також документів, що є підставою для переміщення інших предметів, при відсутності ознак злочину, чи вчинення підготовчих дій до такого порушення — тягне за собою конфіскацію предметів, що є безпосередніми об'єктами правопорушення, а також предметів із спеціально виготовленими тайниками, використаними для переміщення через митний кордон України з приховуванням предметів, що є безпосередніми об'єктами правопорушення, або накладення штрафу на громадян у розмірі до двохсот офіційно встановлених на день вчинення порушення митних правил мінімального розміру заробітної плати з конфіскацією зазначених предметів, а на службових осіб — від трьохсот до тисячі офіційно встановлених на день вчинення порушення митних правил мінімальних розмірів заробітної плати з конфіскацією зазначених предметів або без такої.

Переміщення предметів через митний кордон України поза митним контролем

Переміщення предметів через митний кордон України поза митним контролем, тобто переміщення предметів через митний кордон України поза місцем розташу-

вання митниці або поза часом здійснення митного оформлення, при відсутності ознак контрабанди, чи здійснення підготовчих дій до такого порушення — тягне за собою накладення штрафу на громадян у розмірі до двохсот офіційно встановлених на день вчинення порушення митних правил мінімального розміру заробітної плати з конфіскацією предметів, що є безпосередніми об'єктами правопорушення, а на службових осіб — до тисячі офіційно встановлених на день вчинення порушення митних правил мінімальних розмірів заробітної плати з конфіскацією зазначених предметів.

Зберігання, перевезення чи придбання предметів, ввезених на митну територію України поза митним контролем або з приховуванням від такого контролю

Зберігання, перевезення чи придбання предметів, ввезених на митну територію України поза митним контролем або з приховуванням від такого контролю, а так само предметів, щодо яких надано митні пільги по митному обкладанню та використаних без дозволу митних органів України в інших цілях, ніж ті, у зв'язку з якими було надано такі пільги, при відсутності ознак злочину — тягнуть за собою накладення штрафу на громадян у розмірі до одного офіційно встановленого на день вчинення порушення митних правил мінімального розміру заробітної плати, а на службових осіб — від двох з половиною до десяти офіційно встановлених на день вчинення порушення митних правил мінімальних розмірів заробітної плати з конфіскацією предметів, що є безпосередніми об'єктами правопорушення, або без такої.

Недекларування предметів чи декларування їх не своїм найменуванням

Недекларування предметів, що переміщуються через митний кордон України, в тому числі транзитом через територію України, тобто незаявлення за встановленою формою точних відомостей про такі предмети, а так само декларування предметів не своїм найменуванням — тягне за собою накладення штрафу на громадян у розмірі до одного офіційно встановленого на день вчинення порушення митних правил мінімального розміру заробітної плати з конфіскацією предметів, що є безпосередніми об'єктами правопорушення, або без такої, а на службових осіб — від двох з половиною до десяти офіційно встановлених на день вчинення порушення митних правил мінімальних розмірів заробітної плати з конфіскацією зазначених предметів або без такої.

Використання предметів, щодо яких надано пільги по обкладенню митом, в інших цілях без дозволу митних органів України

Використання предметів, щодо яких надано пільги по обкладенню митом, в інших цілях, ніж ті, у зв'язку з якими було надано такі пільги, без дозволу митних органів України — тягне за собою накладення штрафу на громадян і на службових осіб — від ста до двохсот процентів суми мита, не сплаченого у зв'язку з наданням пільг.

Дії, що спричинили недобори митних платежів

Несплата мита та митних зборів протягом встановлених строків, а так само інші дії, що спричинили недобори митних платежів, — тягнуть за собою накладення штрафу на громадян і на службових осіб — від ста до трьохсот процентів суми несплачених митних платежів.

Виконання постанови митного органу України щодо накладання штрафу

Штраф має бути сплачено особою, яка вчинила порушення митних правил, не пізніше п'ятнадцяти днів з дня вручення або надіслання їй постанови, а в разі оскарження або опротестування такої постанови — не пізніше п'ятнадцяти днів з дня винесення рішення про залишення скарги або протесту без задоволення.

Штраф вноситься особою, яка вчинила порушення митних правил, у митний орган України, який виніс постанову по справі, або в установи банків України як у валюті України, так і в іноземній валюті, яку купує Національний банк України за

курсом, що застосовується для розрахунків по зовнішньоекономічних операціях та діє на день сплати штрафу.т и

У разі якщо штраф не буде сплачено у встановлені строки, він стягується з вартості предметів, вилучених для забезпечення цього стягнення, або у примусовому порядку з заробітної плати чи іншого заробітку, пенсії, стипендії або грошових коштів особи, яка вчинила порушення митних правил. Якщо громадянин не працює або стягнення штрафу із заробітної плати або іншого заробітку, пенсії, стипендії або грошових коштів особи, яка вчинила порушення митних правил, неможливе з інших причин, стягнення штрафу провадиться на підставі постанови митного органу України судовим виконавцем, що перебуває при районному (міському) народному суді за місцезнаходженням або місцем проживання (тимчасового проживання в Україні) такої особи, шляхом звернення стягнення на її майно, а також на її частку у спільній власності.

Постанова митного органу України, по якій стягнення штрафу проведено повністю, з відміткою про виконання повертається до митного органу України, що виніс постанову.

Штраф вноситься до державного бюджету.

Особа, яка вчинила порушення митних правил, повинна, незважаючи на стягнення штрафу, сплатити мито та інші митні платежі у випадках, передбачених цим Кодексом і Законом України "Про Єдиний митний тариф".

Виконання постанови митного органу України про конфіскацію

Предмети, щодо яких винесено постанову про конфіскацію, після закінчення строків на оскарження постанови митного органу України, конфіскуються. Конфіскація проводиться незалежно від того, чи є вони власністю особи, яка вчинила порушення митних правил, а також незалежно від того, встановлена ця особа чи ні.

Якщо предмети, зазначені в цій статті, не вилучені митним органом України, то особа, яка вчинила порушення митних правил, повинна передати ці предмети митному органу України не пізніше п'ятнадцяти днів від дня вручення їй постанови, а в разі оскарження або опротестування такої постанови — не пізніше п'ятнадцяти днів з дня винесення рішення про залишення скарги чи протесту без задоволення. При невиконанні цієї вимоги у зазначений строк виконання постанови митного органу України про конфіскацію проводиться судовим виконавцем, який перебуває при районному (міському) народному суді за місцем проживання чи місцезнаходженням або місцем тимчасового проживання в Україні порушника. Постанова про конфіскацію предметів з відміткою про виконання повертається митному органу України, який виніс постанову.

При неможливості конфіскації предметів, що є безпосередніми об'єктами порушення митних правил, а також предметів із спеціально виготовленими тайниками, що використовувалися для переміщення через митний кордон з приховуванням цих предметів, з осіб, які вчинили порушення митних правил, стягується вартість зазначених предметів у порядку, передбаченому статтею 148 цього Кодексу.

Витрати митного органу України по зберіганню предметів, щодо яких прийнято постанову про конфіскацію, повинні бути відшкодовані особою, яка вчинила порушення митних правил, у порядку, передбаченому статтею 148 цього Кодексу.



1.25. ЗАКОН УКРАЇНИ ПРО ТРАНЗИТ ВАНТАЖІВ

Цей Закон визначає засади організації та здійснення транзиту вантажів авіаційним, автомобільним, залізничним, морським і річковим транспортом через територію України.

Законодавство про транзит вантажів складається з цього Закону, Митного кодексу України, міжнародних договорів України та інших нормативно-правових актів про транзит вантажів. Цей Закон не поширюється на транзит пошти, багажу, зброї, наркотичних засобів, психотропних речовин, небезпечних і шкідливих відходів, продукції подвійного призначення, експорт та імпорт товарів, переміщення товарів з використанням трубопровідного транспорту та ліній електропередачі.

Свобода транзиту вантажів забезпечується шляхом:

- відсутності будь-якої дискримінації стосовно учасників транзиту, транзитного вантажу за ознакою його місця походження, відправлення, ввезення, вивезення чи призначення або у зв'язку з обставинами, що відносяться до права власності на цей вантаж або на транспортний засіб транзиту, місця реєстрації чи прапора останнього, а також при оподаткуванні операцій, пов'язаних з транзитом вантажів, за винятками адекватного реагування на дискримінаційні заходи стосовно України чи економічних санкцій міжнародних організацій, підтриманих Україною;
- вільного вибору учасниками транзиту транзитних послуг, робіт (крім випадків, визначених законами та міжнародними договорами України), їх надавачів (виконавців), засобів транзиту, а також маршрутів транзиту;
- відсутності необґрунтованих затримок і обмежень, у тому числі стосовно засобів транзиту, та звільнення від сплати будь-яких інших платежів, крім єдиного збору, що справляється у пунктах пропуску через державний кордон України.

Маршрути та способи транзиту вантажів. Транзит вантажів здійснюється відповідними автомобільними, залізничними, водними та повітряними шляхами сполучення, що пролягають через пункти пропуску через державний кордон України, визначені Кабінетом Міністрів України, з урахуванням принципу свободи транзиту та вимог міжнародних договорів України.

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, переробкою, 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.

Транзитні вантажі. 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 з 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.

Документація транзиту вантажів. Транзит вантажів супроводжується товарно-транспортною накладною, складеною мовою міжнародного спілкування. Залежно від обраного виду транспорту такою накладною може бути авіаційна вантажна на-

кладна (Air Waybill), міжнародна автомобільна накладна (CMR), накладна 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). При декларуванні транзитних вантажів відповідно до митного законодавства України до митних органів подається вантажна митна декларація (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.

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.

Тарифи і розрахунки при транзиті вантажів. Тарифи на транзитні послуги (роботи) визначаються договорами (контрактами), зазначеними у статті 7 цього Закону, якщо інше не передбачено нормативно-правовими актами, для забезпечення їх конкурентоспроможності порівняно з відповідними послугами (роботами) у суміжних державах. Розрахунки між вантажовласниками та іншими учасниками транзиту здійснюються у порядку, визначеному цими договорами (контрактами), згідно з якими вантажовласники можуть попередньо перераховувати на рахунки інших учасників транзиту кошти, що не є власністю останніх і використовуються ними виключно для розрахунків від імені вантажовласників за транзитні послуги (роботи) з їх надавачами (виконавцями), після чого такі операції оподатковуються відповідно до законодавства України як оплата цих послуг (робіт).

Контроль транзитних вантажів встановлюється виключно законами і міжнародними договорами України та здійснюється у пунктах пропуску через державний кордон України. Контроль транзитних вантажів та обробка супроводжувальної документації транзиту вантажів здійснюються за технологічними схемами пропуску через державний кордон України відповідних транспортних засобів, що визначають терміни його проведення та регламентують дії службових осіб спеціально уповноважених органів виконавчої влади.

Обов'язковими умовами здійснення контролю транзитних вантажів є:

- ◆ чітка регламентація проведення контролю та дій службових осіб спеціально уповноважених органів виконавчої влади виключно нормативно-правовими актами;
- ◆ кваліфіковані службові особи спеціально уповноважених органів виконавчої влади, що утримуються виключно за рахунок коштів державного бюджету;
- ◆ наявність необхідних сертифікованих засобів контролю;
- ◆ спрощений та прискорений порядок контролю;
- ◆ комплексне, одночасне та безперервне проведення всіх видів контролю, а за наявності угод з відповідними органами суміжних держав — спільно з ними.

Спеціально уповноважені органи виконавчої влади та їх службові особи, які здійснюють контроль транзитних вантажів, не можуть передавати свої повноваження іншим особам.

Регулювання та координація діяльності в сфері транзиту вантажів. Регулювання діяльності спеціально уповноважених органів виконавчої влади, що проводять контроль транзитних вантажів, здійснює Кабінет Міністрів України, який визначає за-

ходи щодо вдосконалення цього контролю відповідно до міжнародних стандартів та сприяння нарощуванню обсягів транзитних вантажів.

Координацію діяльності учасників транзиту здійснює Міністерство транспорту України. Основними завданнями координації є:

- ◆ забезпечення взаємодії учасників транзиту з метою безперебійності транзиту вантажів та усунення простоїв і затримок транспортних засобів транзиту;
- ◆ забезпечення високої якості транзитних послуг (робіт);
- ◆ розробка та реалізація заходів, спрямованих на приведення національних транзитних послуг (робіт) у відповідність з міжнародними стандартами.

Особи, винні у порушенні законодавства про транзит вантажів, несуть дисциплінарну, адміністративну, цивільно-правову або кримінальну відповідальність згідно з законами України.



1.26. ЗАКОН УКРАЇНИ ПРО ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ

Цей Закон визначає правові, організаційні, соціальні та економічні засади діяльності, пов'язаної з перевезенням небезпечних вантажів залізничним, морським, річковим, автомобільним та авіаційним транспортом.

Сфера дії Закону

Дія цього Закону поширюється на такі види діяльності:

- державне управління та державне регулювання безпеки у сфері перевезення небезпечних вантажів;
- виконання робіт і надання послуг, пов'язаних з перевезенням небезпечних вантажів;
- забезпечення міжнародних зобов'язань у сфері перевезення небезпечних вантажів.

Дія цього Закону не поширюється на перевезення небезпечних вантажів на територіях підприємств, установ та організацій, де ці вантажі виготовляються або утворюються, використовуються або захороняються, та інші передбачені законом випадки.

Права та обов'язки відправника у сфері перевезення небезпечних вантажів

В і д п р а в н и к небезпечних вантажів **м а є п р а в о** н а:

- одержання у встановленому порядку достовірної інформації про продукцію або відходи, які належать до небезпечних вантажів і подаються ними до перевезення;
- передачу небезпечного вантажу перевізнику для перевезення його відповідно до встановленого порядку;
- перевезення небезпечного вантажу, поданого для перевезення, у визначений договором (нормативним актом) строк;
- відшкодування збитків, що виникли внаслідок втрати чи пошкодження небезпечного вантажу або безпідставної відмови перевізника від прийняття небезпечного вантажу до перевезення.

В і д п р а в н и к небезпечних вантажів **з о б о в 'я з а н и й**:

- здійснювати заходи щодо фізичного захисту, охорони і безпеки небезпечних вантажів до передачі їх перевізнику;
- надавати перевізнику необхідні документи з достовірною інформацією про небезпечний вантаж, а в разі дорожнього перевезення — аварійну картку;

- забезпечувати підготовку вантажу до відправлення, подавати перевізнику небезпечний вантаж у відповідній упаковці (тарі), контейнері, цистерні та засобі пакування;

- забезпечувати у певних випадках фізичний захист, охорону і супроводження небезпечного вантажу під час перевезення;

- забезпечувати проведення спеціального навчання, підвищення кваліфікації осіб, які займаються відправленням небезпечних вантажів, та їх медичного огляду;

- надавати в установленому порядку необхідну інформацію про відправлення небезпечних вантажів іншим суб'єктам перевезення та органам, зазначеним у статтях 10, 15 і 16 цього Закону;

- здійснити в установленому порядку страхування відповідальності на випадок настання негативних наслідків перевезення небезпечних вантажів;

- відшкодувати витрати та збитки, заподіяні внаслідок порушення ним законодавства з питань перевезення небезпечних вантажів.

Права та обов'язки перевізника у сфері перевезення небезпечних вантажів

П е р е в і з н и к небезпечних вантажів **м а є п р а в о** на:

- своєчасне одержання небезпечного вантажу разом з відповідними документами з повною інформацією про вантаж;

- проведення всебічної передбаченої законодавством перевірки небезпечного вантажу, що приймається до перевезення, та документів на нього;

- відмову у прийнятті до перевезення небезпечного вантажу у разі невідповідності вантажу або документів на нього встановленим вимогам;

- відшкодування збитків, заподіяних йому внаслідок подання відправником недостовірної інформації про вантаж або несвоєчасного прийняття його одержувачем.

П е р е в і з н и к небезпечних вантажів **з о б о в' я з а н и й**:

- приймати небезпечні вантажі до перевезення, якщо вантаж і документи на нього відповідають встановленим вимогам;

- забезпечувати перевезення небезпечних вантажів у встановленому порядку визначеними транспортними засобами;

- в разі дорожнього перевезення розробити та узгодити з Державтоінспекцією Міністерства внутрішніх справ України умови безпечного перевезення небезпечних вантажів, аварійні картки системи інформації про безпеку, забезпечити своєчасний огляд транспортних засобів у підрозділах Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України та отримання відповідного свідоцтва про допуск до перевезення небезпечного вантажу, під час перевезення не відхилятися від узгодженого маршруту, дотримуватися безпечних умов руху та постійно контролювати стан транспортного засобу і вантажу;

- перевозити у встановлений строк небезпечний вантаж та передавати його одержувачу;

- забезпечувати належне зберігання небезпечного вантажу;

- у відповідних випадках здійснювати заходи фізичного захисту і охороняти небезпечний вантаж;

- забезпечувати проведення спеціального навчання, підвищення кваліфікації осіб, які здійснюють перевезення небезпечних вантажів, та їх медичного огляду; в разі дорожнього перевезення забезпечувати одержання водіями свідоцтв про допуск до перевезення небезпечних вантажів встановленого зразка після навчання та складання відповідних іспитів в Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України;

- надавати в установленому порядку необхідну інформацію про перевезення небезпечних вантажів іншим суб'єктам перевезення та органам, зазначеним у статтях 10, 15 і 16 цього Закону, в разі дорожнього перевезення — Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України;

- здійснити в установленому порядку страхування відповідальності на випадок настання негативних наслідків перевезення небезпечних вантажів;

- відшкодувати витрати та збитки, заподіяні внаслідок порушення ним законодавства з питань перевезення небезпечних вантажів.

Права та обов'язки одержувача у сфері перевезення небезпечних вантажів

О д е р ж у в а ч небезпечних вантажів м а є п р а в о н а:

- * своєчасне одержання небезпечних вантажів разом з документами на них;

- * відшкодування збитків за втрату, пошкодження, затримку перевезення небезпечного вантажу.

О д е р ж у в а ч небезпечних вантажів з о б о в ' я з а н и й:

- своєчасно прийняти небезпечний вантаж, що надійшов на його адресу, та документи на нього;

- здійснювати заходи щодо збереження та забезпечення безпеки небезпечних вантажів;

- забезпечувати проведення спеціального навчання, підвищення кваліфікації осіб, які займаються прийманням небезпечних вантажів, та їх медичного огляду;

- надавати в установленому порядку необхідну інформацію про одержання небезпечних вантажів іншим суб'єктам перевезення та органам, зазначеним у статтях 10, 15 і 16 цього Закону;

- здійснити в установленому порядку страхування відповідальності на випадок настання негативних наслідків перевезення небезпечних вантажів;

- відшкодувати витрати та збитки, заподіяні внаслідок несвоечасного прийняття небезпечних вантажів і порушення ним законодавства з питань перевезення небезпечних вантажів.

Компетенція інших центральних органів виконавчої влади у сфері перевезення небезпечних вантажів

у г а л у з і е к о л о г і ї, природних ресурсів, охорони здоров'я:

- ◆ розробка та затвердження нормативів і правил екологічної та радіаційної безпеки, захисту здоров'я людей та санітарно-епідемічного благополуччя населення під час перевезення небезпечних вантажів та ліквідації наслідків аварій, що сталися під час їх перевезення, здійснення нагляду і контролю за виконанням цих нормативів і правил; в разі дорожнього перевезення зазначені нормативи і правила погоджуються з Державтоінспекцією Міністерства внутрішніх справ України;

- ◆ виконання інших функцій, визначених законодавством з питань перевезення небезпечних вантажів.

Умови перевезення небезпечних вантажів

Умови перевезення небезпечних вантажів визначаються нормативно-правовими актами, що регулюють діяльність транспорту. У разі відсутності таких актів небезпечний вантаж допускається до перевезення на умовах, встановлених за рішенням органів, зазначених у статтях 13, 15 та 16 цього Закону. В разі дорожнього перевезення небезпечних вантажів умови перевезення встановлюються Державтоінспекцією Міністерства внутрішніх справ України.

Вимоги до транспортних засобів, якими перевозяться небезпечні вантажі

Транспортні засоби, якими перевозяться небезпечні вантажі, повинні відповідати вимогам державних стандартів, безпеки, охорони праці та екології, а

також у встановлених законодавством випадках мати відповідне маркування і свідоцтво про допущення до перевезення небезпечних вантажів. У разі дорожнього перевезення небезпечних вантажів відповідні свідоцтва, згідно з законодавством, видаються Державтоінспекцією Міністерства внутрішніх справ України.

Документи на перевезення небезпечних вантажів

Перевезення небезпечних вантажів допускається за наявності відповідно оформлених перевізних документів, перелік і порядок подання яких визначається нормативно-правовими актами, що регулюють діяльність транспорту.

Фізичний захист і супроводження небезпечних вантажів

Фізичний захист і супроводження небезпечних вантажів здійснюються у порядку, встановленому нормативно-правовими актами з питань перевезення небезпечних вантажів залежно від їх класифікації та виду транспорту, яким вони перевозяться.

Страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів і працівників, які беруть участь у перевезенні таких вантажів

Відповідальність суб'єктів перевезення небезпечних вантажів підлягає обов'язковому страхуванню у встановленому порядку.

Здоров'я і життя працівників, які беруть участь у перевезенні небезпечних вантажів, підлягають обов'язковому страхуванню від нещасного випадку на виробництві та професійного захворювання у встановленому порядку.

Ліквідація наслідків аварій, що виникають під час перевезення небезпечних вантажів

Ліквідацію наслідків аварій, що виникають під час перевезення небезпечних вантажів, здійснюють, залежно від категорії аварії та відповідно до плану ліквідації її наслідків, центральний орган виконавчої влади з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи та суб'єкти перевезення небезпечних вантажів, інші підприємства, установи та організації, які залучаються до ліквідації наслідків таких аварій, або перевізник самостійно чи із залученням відповідних підприємств, установ та організацій.



1.27. ЗАКОН УКРАЇНИ «О ПРИЗНАНИИ И ИСПОЛНЕНИИ В УКРАИНЕ РЕШЕНИЙ ИНОСТРАННЫХ СУДОВ» (Аннотация)

Настоящий Закон устанавливает условия и порядок признания и исполнения в Украине решений иностранных судов.

Закон определяет некоторые термины употребляющиеся в нем, например: признание решения иностранного суда — это распространение законной силы решения иностранного суда на территорию Украины в порядке установленном Законом; исполнение решения иностранного суда — это применение средств принудительного исполнения решения иностранного суда в Украине в порядке, предусмотренном законом.

Закон определяет сроки предъявления решения иностранного суда к принудительному исполнению следующим образом: решение иностранного суда может быть предъявлено к исполнению в Украине в течение трех лет со дня вступления его в законную силу, за исключением решения о взыскании периодических платежей в течение срока, превышающего три года, которое может быть предъявлено к принудительному исполнению в течение всего срока проведения взыскания с погашением задолженности за последние три года.

Требования к ходатайству о предоставлении разрешения на принудительное исполнение решения иностранного суда предусмотрены ст. 6 этого Закона.

На основании решения иностранного суда и определения о предоставлении разрешения на его принудительное исполнение, вступившего в законную силу, соответствующий суд Украины выдает исполнительный лист, который направляется для исполнения в порядке, установленном законом.

Ходатайство о признании решения иностранного суда не подлежащим принудительному исполнению подается заинтересованным лицом в соответствующий суд Украины. Документы, которые должны быть приложены к ходатайству, перечислены в ст. 11 Закона.

Если международными договорами Украины предусмотрены иные правила, нежели настоящим Законом, применяются правила соответствующего международного договора Украины. Украина является стороной большого количества международных договоров, например: Нью-Йоркская конвенция о признании и исполнении иностранных арбитражных решений, 1958 года; Европейская конвенция о внешнеторговом арбитраже, 1961 года; Соглашение о порядке решения споров, связанных с осуществлением хозяйственной деятельности, 1992 года и Конвенция о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам, 1993 года, заключенные государствами-членами СНГ.

Ст. 2 Закона прямо предусматривает, что решение иностранного суда признается и исполняется в Украине, если это предусмотрено международными договорами Украины или по принципу взаимности по договоренности *ad hoc* с иностранным государством, решение суда которого должно исполняться в Украине. Даже решение иностранного суда, не подлежащее принудительному исполнению, признается в Украине, если это предусмотрено международными договорами Украины или по принципу взаимности по договоренности *ad hoc* с иностранным государством, решение суда которого должно исполняться в Украине. Таким образом, для признания и исполнения решения иностранного суда в Украине обязательно наличие соответствующего международного договора, которым это предусматривается в общей форме или *ad hoc*.



2. ОРГАНІЗАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ. ЗАГАЛЬНІ ПИТАННЯ

2.1. ТРАНСПОРТНО-ТЕХНОЛОГІЧНІ СИСТЕМИ ДОСТАВКИ ВАНТАЖІВ

У загальному випадку доставка вантажу від відправника до одержувача передбачає виконання груп операцій щодо вибору видів транспорту та сполучень, підготовки вантажу до перевезень, доставки його на термінал магістрального транспорту, виконання навантажувально-розвантажувальних та складських робіт, транспортування та передачі вантажу з одного виду магістрального транспорту на інший, перевезення вантажу з терміналу магістрального виду транспорту до адресата. При виконанні кожної групи операцій можуть варіюватись технічні засоби, способи та методи організації роботи, тощо.

Комплекс взаємоузгоджених технічних, технологічних, економічних, організаційних, комерційних і правових рішень, які забезпечують найбільш ефективне перевезення вантажів називається транспортно-технологічною системою доставки вантажів.

Загальної визнаної класифікації транспортно-технологічних систем доставки вантажів не існує. За вітчизняною термінологією виконання перевезень вантажів одним видом транспорту називається доставкою в прямому сполученні. При участі у перевезеннях декількох видів транспорту, система носить назву доставки у змішаному сполученні. Різновидністю цієї системи є доставка у прямому змішаному сполученні, при якій перевезення виконуються різними видами транспорту за єдиним транспортним документом. При передачі вантажу в пунктах перевалки з одного виду транспорту на інший разом з вантажною місткістю, в яку вантаж був улаштований у пункті відправлення, сполучення називається безперевантажним.

Визначення різновидів змішаних перевезень можуть бути сформульовані в залежності від кількості задіяних видів транспорту, виду сполучення (міжнародне, національне), виду вантажного місця, характеру відповідальності за перевезення всіх її учасників, порядку управління та інших чинників.

У фаховій вітчизняній та зарубіжній літературі зустрічається поряд з різною термінологією для визначення однієї і тої самої транспортно-технологічної системи доставки вантажів, однакова термінологія для визначення різних систем доставки вантажів. Наприклад, на загальноєвропейській конференції міністрів транспорту країн ЄС (1994 р.) було прийняте рішення, відповідно до яких інтермодальним вважається перевезення одним видом транспорту, але з перевантаженням опломбованого контейнера в шляху проходження. У 1997 р. ця міжнародна організація при визначенні інтермодальності вказувала можливість домінування одного виду транспорту над іншим, що вже передбачає задіяними у виконанні перевезень не менше двох видів транспорту.

Найбільш структуризованими з точки зору класифікації транспортно-технологічних систем є термінологія UNCTAD (United Nation Conference on Trade and Development). За якою:

➤ Інтермодальним є перевезення вантажу декількома видами транспорту, при якому один із перевізників організує доставку від пункту відправлення через один або більш перевалочних пунктів до пункту призначення, але не приймає на себе відповідальність за перевезення на весь шлях доставки. У залежності від розподілу між учасниками відповідальності за перевезення видаються різноманітні види транспортних документів.

➤ Мультимодальним є перевезення в тому випадку, якщо їх організатор відповідає за вантаж вздовж всього шляху доставки, незалежно від кількості задіяних видів транспорту, при оформленні єдиного перевізного документа.

➤ Комбінованими є перевезення вантажу у одному і тому ж самому вантажному місці або транспортному засобі, шляхом комбінації сполучень різних видів транспорту.

➤ Юнімодальним (одновидовим) є перевезення вантажів, здійснюване одним видом транспорту, і одним або декількома перевізниками. У випадку декількох перевізників один із них може видати наскрізний коносамент, що охоплює все перевезення.

➤ Сегментованим (роздільним) є перевезення коли перевізник-організатор приймає на себе відповідальність лише за частину перевезення, яке безпосередньо ним виконується. У цьому випадку він видає коносамент на інтермодальне або комбіноване перевезення.

Взаємний зв'язок термінів і різновидів змішаних перевезень національної і американської термінологічних систем наведено на рис.2.1.



Рис. 2.1. Взаємний зв'язок термінів і видів сполучення національної і американської термінологічних систем.

Перевезення у змішаному сполученні організують на основі термінальної системи доставки вантажів. Термінал уявляє собою пункт у транспортній системі призначений для виконання різноманітних робіт пов'язаних із забезпеченням переміщення вантажів. Іноді у фаховій літературі під терміналом розуміють спеціалізовану ділянку транспортного вузла.

Сукупність терміналів об'єднаних системою технологічних, технічних, інформаційних, правових та економічних стосунків, які забезпечують перевезення вантажів, утворює термінальну систему доставки вантажів.

Основними функціями термінальної системи є концентрація та розсіювання вантажопотоків, забезпечення безперервного руху вантажів з високою швидкістю, зменшення вартості перевезень, зберігання вантажів. Частиною термінальної системи яка забезпечує функцію розсіювання і концентрації вантажопотоків іноді у фаховій літературі називають фідерною системою перевезень.

Діяльність з консолідації вантажопотоків сприяє укрупненню партій вантажів. Окремі підприємства направляють партії вантажів на термінал, де відбувається їх переформування за напрямками доставки і накопичення об'єднаних партій вантажів у певному напрямку. Потім збірну партію вантажів відправляють потужним рухомим складом до терміналу призначення. Об'єднання партій вантажів може приносити вигоду при раціональному управлінні транспортними фірмами провізною здатністю завдяки більш повному використанню потенційних можливостей транспортних засобів. При цьому необхідно зважати на можливу шкоду об'єднання партій вантажів із-за затримок пов'язаних з очікуванням повного заповнення транспортних засобів. З іншого боку, об'єднання транспортних партій (з одним пунктом призначення) може поліпшувати сервіс, так як ці партії вантажів не потребують переформування на кожному проміжному терміналі розташованому на шляху до кінцевого пункту призначення.

Іншим способом зменшення вартості перевезень є розсіювання вантажного потоку. Ця діяльність направлена на поділ великих партій вантажів на дрібні, зручні для доставки у кінцеві пункти призначення транспортом малої потужності.

Об'єднання і розсіювання транспортних потоків виконується одночасно у багатьох видах терміналів. Крім цього, сервісні послуги терміналу включають операції: завантаження, відправлення, зберігання, обслуговування транзитних вантажів, захист вантажів від впливу навколишнього середовища, а також маршрутизацію, систему надання інформації, інвентаризацію, тощо. Багато типів терміналів передбачають сервісне обслуговування транспортних засобів і їх екіпажів.

При перевезеннях на великі відстані часто використовують послідовно декілька видів транспорту, що потребує узгодження класифікації вантажу та його упакування. Основною метою пакування є збереження вантажу. На вантаж, під час перевезень, діють значні поздовжні, вертикальні та бокові сили, які на порядок різняться за видами транспорту. Розробка раціональної тари пов'язана ще з відмінністю різних видів транспорту за вантажопідйомністю та геометричними розмірами вантажних просторів рухомого складу (різниця досягає 5-10 і більше разів). Крім цього, транспортна тара потребує узгодження з конструкцією навантажувально-розвантажувальних засобів.

При виборі виду тари вантажівідправники часто керуються не забезпеченням схоронності вантажу, а скороченням витрат на пакування. Тому необхідно приділяти особливу увагу обґрунтуванню вибору тари, яке виконується з врахуванням: напрямку, тривалості і умов перевезень; задіяних транспортних і перевантажувальних засобів; кількості перевантажень.

Транспортна упаковка повинна виконувати три основні функції: захист, забезпечення зручності у поведінці з вантажем, інформативність. Захисна функція упа-

ковки заключається в забезпеченні схоронності споживчої якості вантажу в умовах зміни навколишнього середовища і у попередженні втрат, пошкоджень або порчі вантажу. Для зручності у поведінці з вантажем транспортна упаковка повинна мати форму і розміри, які сприяють ефективному перевантаженню, збереженню на складах і розміщенню на транспортних засобах. Форма і міцність транспортної тари повинна забезпечити щільне прилягання один до одного поряд розташованих вантажних місць і їх безпечно укладання одне на одне. Інформаційна функція реалізується шляхом маркування тари для ідентифікування вантажів, їх належності до визначеної партії вантажу, позначення маси, розмірів і обсягу, реквізитів відправника і адресата. Крім цього, наносять умовні вказівні знаки, які інформують про особливості у поведінці з товаром, його захист і наявність небезпечних вантажів.

У залежності від виду вантажу, його тари, обсягу і географії перевезень можуть використовуватись різні транспортно-технологічні системи перевезень, що реалізуються у межах термінальної системи доставки вантажів у прямому і змішаному видах сполучення (рис.2.2.).

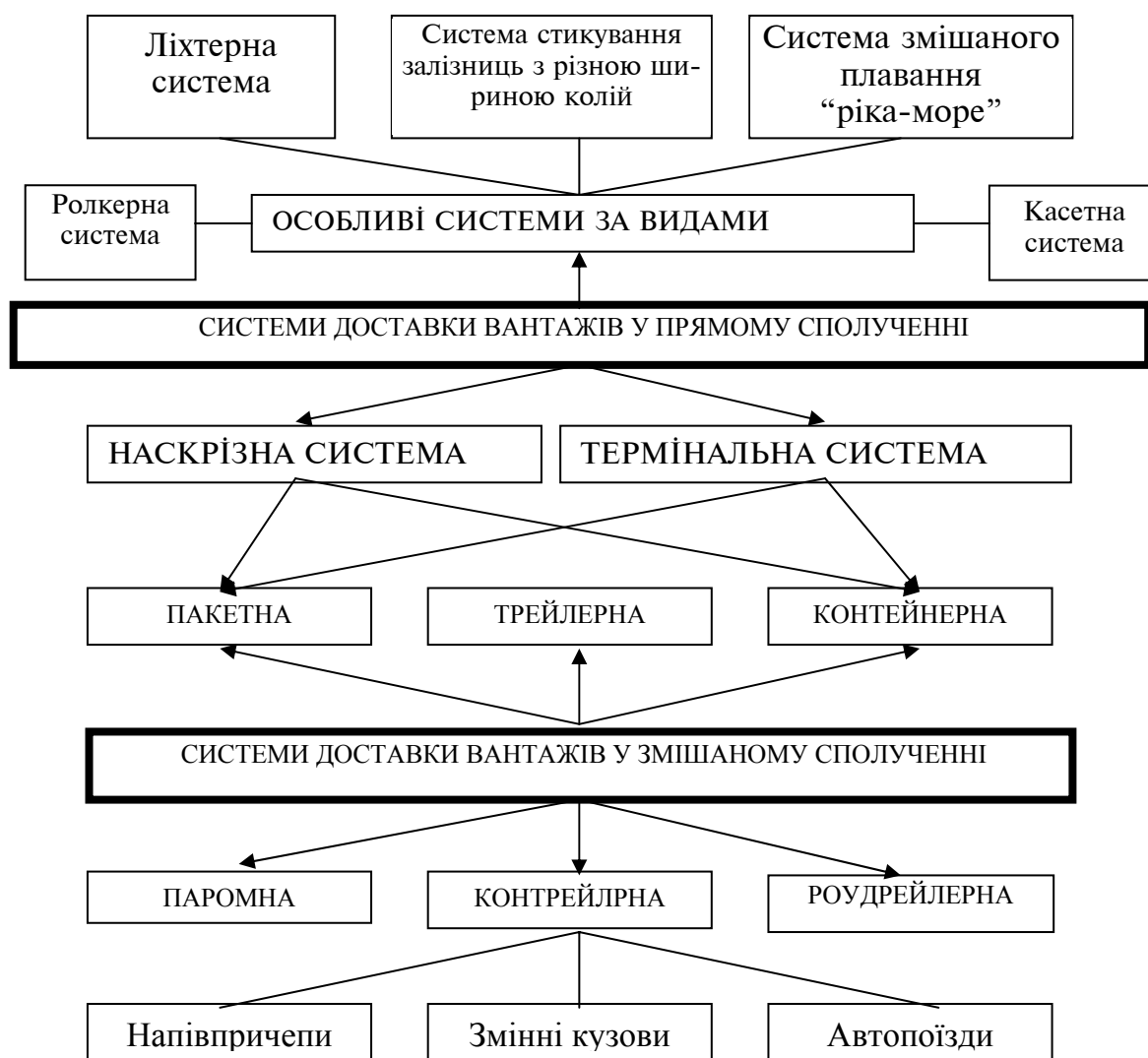


Рис.2.2. Транспортно-технологічні системи доставки вантажів

Пакетна система перевезень. Використовується для перевезень тарно-штучних та довгомірних вантажів, сформованих за допомогою засобів пакування у транспортні пакети, що забезпечують у процесі перевезень схоронність вантажів, можливість механізованого виконання вантажних робіт та ефективне використання вантажопідйомності та місткості транспортних засобів. Вантажі пакують шляхом їх скріплення (зв'язки) або укладання в тару. Засоби кріплення вантажів повинні мати контрольні знаки відправника та виключати можливість вилучення окремих вантажних місць. Необхідною умовою використання пакетних перевезень є використання універсальної та спеціалізованої тари і піддонів. Параметри та конструкція піддонів стандартизовані, а тари — вибирають з урахуванням вимог до перевезень вантажу, можливостей рухомого складу та навантажувально-розвантажувальних механізмів.

Основні характеристики засобів укрупнення вантажних місць:

- піддони плескаті, стійкові та ящикові: розмірами 800×1200 мм та 1200×1000 мм вантажопідйомністю 1 т; розмірами 1200×1600 мм та 1200×1800 мм вантажопідйомністю 2,0 і 3,2 т;
- обв'язки металеві і стрічкові, вантажопідйомністю 1,0; 3,0 і 7,5 т;
- стропи напівжорсткі розмірами: 1300×1300 мм, 2800×1350 мм, 2650×1200 мм, 2650×1400 мм, вантажопідйомністю до 7,5 т;
- строп-стрічки вантажопідйомністю 0,5 — 1,5 т.

Продуктивність вантажних робіт з пакетованими вантажами складає від 100 до 300 т/год. Маса транспортного пакету для перевезень в критих вагонах і контейнерах не повинна перевищувати 1 т, розміри пакету, сформованого з окремих вантажних місць з використанням піддону 800×1200 мм, не більше 840×1240 мм.

Контейнерна система перевезень. Використовується для перевезень генеральних та цінних вантажів. Ідея використання контейнера передбачає: об'єднання багатьох упаковок у одне відправлення, швидке виконання перевантажень, послаблення вимог до упаковки, зменшення крадіжок, спрощення складання документів, зниження вартості перевезень. За визначенням комітету ТК-104 ІСО контейнер є елементом транспортного обладнання і за своїми незмінними технічними параметрами повинен бути узгоджений з габаритними та ваговими обмеженнями транспортних засобів, максимальним використанням вантажопідйомності та площі вантажної платформи транспортних засобів, мати мінімальну власну вагу, забезпечувати збереження вантажів, безпеку руху транспортних засобів, можливість механізованого виконання навантажувально-розвантажувальних робіт.

Контейнери поділяють на дві групи: загального призначення (універсальні) і спеціального призначення (спеціалізовані). За масою контейнери розрізняють малотоннажні до 2,5 т, середньотоннажні — від 2,5 до 10 т і великотоннажні — більше 10 т.

Універсальні контейнери стандартизовані за типами, розмірами і вантажопідйомністю (таблиця 2.1). На базі стандартних універсальних контейнерів, розроблені також спеціалізовані варіанти: рефрижераторні контейнери, контейнери-цистерни, контейнери для небезпечних вантажів.

Спеціалізовані контейнери для перевезення швидкопсувних вантажів (тонкостінні (без теплоізоляційного ефекту), ізолюючі (не мають системи регулювання температури) та рефрижератори) мають такі самі зовнішні габаритні розміри, як універсальні, але відрізняються вантажопідйомністю, а саме: типи 1А, 1АА — вантажопідйомність відповідно 23 і 28 т; 1С — 16,5 т; 1СС — 17,69 т.

2.1. Типи, габаритні розміри і вантажопідйомність універсальних контейнерів

Типорозмір	Розмір, фут	Розміри*, мм			Маса бруто,		Об'єм, м ³
		Зовнішні	Внутрішні	Дверного прорізу	Брутто	Тари	
1AA	40	L=12192 B=2438 H=2591	l=12027 b=2330 h=2350	— 2286 2261	30,48	3,4-3,6	66,6
1A	40	L=12192 B=2438 H=2438	l=12027 b=2330 h=2197	— 2286 2134	30,48	3,4-3,6	62,4
1BB	30	L=9125 B=2438 H=2591	l=9030 b=2330 h=2350	— 2286 2261	25,40	2,8-3,0	50,0
1B	30	L=9125 B=2438 H=2438	l=9030 b=2330 h=2197	— 2286 2134	25,40	2,8-3,0	48,0
1CC	20	L=6058 B=2438 H=2591	l=5867 b=2330 h=2350	— 2286 2261	24,00	2,1-2,2	32,7
1C	20	L=6058 B=2438 H=2438	l=5867 b=2330 h=2197	— 2286 2134	24,00	2,1-2,2	30,6
1D	10	L=2991 B=2438 H=2438	l=867 b=2330 h=2197	— 2286 2134	10,20	1,2-1,3	14,2
1E	—	L=1968 B=2438 H=2438	l=1800 b=2330 h=2197	— 2286 2134	7,40	1,0-1,1	10,2
1F	—	L=1460 B=2438 H=2438	l=1325 b=2330 h=2197	— 2286 2134	5,50	0,5-0,7	6,8
3A	—	L=2100 B=2650 H=2450	l=1950 b=2515 h=2128	— 1950 2100	5,00	0,9-1,0	10,4
3B	—	L=2100 B=1325 H=2400	l=1980 b=1225 h=2128	— 1225 2090	5,00	0,5-0,6	5,16
3C	—	L=2100 B=1385 H=1400	l=1980 b=2225 h=2128	— 1225 1090	2,25	0,5-0,6	2,7

Для насипних, рідких та газоподібних вантажів використовують контейнери-цистерни трьох типів (таблиця 2.2).

2.2. Типи, габаритні розміри і вантажопідйомність контейнерів-цистерн

Тип контейнера	Габаритні розміри♦, мм	Вантажопідйомність, т
1B	9125×2438×2438	22,30
1C	6058×2438×2438	18,22
1D	2991×2438×2438	8,66

* L, l — довжина, B, b — ширина, H, h — висота.

♦ L, — довжина, B, — ширина, H, — висота.

Досвід використання контейнерних систем свідчить про наявність двох основних проблем. Перша проблема пов'язана з інформаційним потоком, який супроводжує перевезення. Якщо документи не будуть встигати за переміщенням контейнерів, або транспортні засоби будуть довго чекати на виконання формальностей, або виникнуть затримки пов'язані з пошуком контейнера, то всі переваги контейнерних перевезень будуть зведені нанівець. Тому, запровадження контейнерної системи без підсистеми її інформаційної підтримки — недоцільне.

Друга проблема пов'язана з відсутністю балансу обсягів прямих і зворотних перевезень, коли в одному напрямку є вантаж, а в зворотному — немає, виникає проблема порожніх пробігів.

Контейнерна система перевезень потребує значних капітальних вкладень на створення окремих ліній (спеціалізовані термінали, транспортні засоби, склади, тощо), але дозволяє в 2,0-2,5 рази скоротити витрати коштів за рахунок механізації операцій, збільшити швидкість доставки, зменшити імовірність пошкодження вантажу. Недолік цієї технології — велика маса тари.

Контрейлерна система перевезень. У Західній Європі змішані сполучення, при яких на залізничних платформах перевозять вантажні модулі (автомобілі, причепа, напівпричепа, змінні кузови) отримали об'єднану назву контрейлерних перевезень.

Контрейлерні перевезення передбачають транспортування автомобільних вантажних модулів залізницею. При цьому, від складу відправника вантажний модуль доставляється на залізничну платформу. Залізниця транспортує його до станції призначення, де відбувається доставка до складу адресата. На залізничному етапі доставки вантажів перевезення виконують за розкладом, переважно у нічний час. Поїзди рухаються з швидкістю до 100 км/год і користуються пріоритетом при організації залізничного руху. Завантаження поїздів здійснюють, як правило, в інтервалі з 18.00 до 22.00. Автотранспортне підприємство, яке бажає відправити вантаж вечірнім поїздом, зобов'язане повідомити про це компанію перевізника до полудня. Звичайно, безпосередньо на терміналах здійснюють митні формальності і ветеринарний контроль. Частіше всього такі перевезення виконують маршрутними поїздами прямого сполучення до визначеного пункту (терміналу), на якому формуються такі ж поїзди до нового місця призначення. При контрейлерних перевезеннях на терміналах використовують як вертикальний, так і горизонтальний спосіб завантаження вантажних модулів на залізничні платформи.

Вертикальний спосіб вимагає використання порталних кранів із спеціальними захватами або спеціально сконструйованих пневматичних стрілових навантажувачів великої вантажопідйомності. Вантажний модуль повинен мати спеціальні фітінги або канти для захоплення їх при завантаженні, а його конструкція повинна бути посилена. Час вертикального перевантаження не перевищує 4-5 хвилин.

Горизонтальне завантаження (накочуванням) здійснюється у двох основних варіантах.

У першому варіанті, вантажні модулі насувають з торцевої рампи на спеціальну залізничну платформу, де їх закріплюють ланцюгами або спеціальними захватами. Термін завантаження одного вантажного модуля складає біля 20 хвилин.

У другому варіанті застосовують залізничні вагони з поворотною платформою. Платформу повертають при допомозі електродвигуна під кутом 40°-50° до перевантажувального майданчика. Потім на платформу в'їжджає автопоїзд. Після відчеплення вантажного модуля, тягач з'їжджає з іншого боку платформи на майданчик. Платформу повертають у початкове положення і надійно фіксують. На неповоротній частині вагону змонтовано опорно-зчепний пристрій, за допомогою якого відбувається автоматичне стопоріння і фіксація вантажного модуля через шкворень.

Напівпричепи повною масою до 34 т, можуть транспортуватись без додаткової опори знизу, більш як 34т — з додатковою опорою. Весь процес завантаження займає 10 хвилин. Вагони можуть завантажувати незалежно один від одного. При необхідності можливо завантажувати не весь залізничний поїзд, а тільки окремі платформи.

При контрейлерних перевезеннях використовують залізничні платформи, що мають колеса звичайного розміру (діаметром 950 мм), або зменшеного (діаметром 330-360 мм) і відповідно зниженої навантажувальної висоти. Вагони у підлозі мають "кишені" для коліс напівпричепа, щоб знизити його верхній габарит. Нове покоління вагонів з низькою навантажувальною площадкою включає в себе восьмивісну платформу довжиною 18,6 м для вантажних автомобілів з причепами або шестивісну платформу довжиною 14,5 м — для напівпричепів.

Різновидом системи контрейлерних перевезень є перевезення із застосуванням змінних автомобільних кузовів. Вантажопідйомність автомобільних змінних кузовів змінюється в межах мають від 2 т до 20 т, при відношенні маси кузова до вантажопідйомності в межах 0,10-0,25, а довжина кузова — від 3,77 м до 7,82 м. Автотранспортні засоби для завантаження змінних кузовів обладнані безкрановими механізмами, які збільшують масу базового шасі на 10-20%. Перевагою цієї системи перевезень є зведення до мінімуму маси тари, раціональне використання вантажопідйомності автотранспортних засобів та їх уніфікація, механізація виконання вантажних робіт. При цьому використовуються також відносно легкі залізничні платформи і не виникає проблем з габаритними залізничними обмеженнями. Тому на долю перевезень у змінних кузовах у Європі припадає майже половина загального обсягу змішаних перевезень. При повній масі змінного сталевго кузова 18,0т маса тари кузова складає всього 2,55т. Сьогодні у Європі використовується 100-120 тисяч змінних кузовів. Частка кузовів, що перевозяться залізницею складає до 20-25%.

Змінні автомобільні кузови поділяють на дві групи: загального призначення (універсальні) і спеціального призначення (спеціалізовані за видами вантажів).

Змінні кузови, так як і контейнери, є об'єктами стандартизації. При конструюванні змінних кузовів для змішаних перевезень використовується європейський стандарт ЕН-284. Стандартні змінні кузови можуть встановлюватися на всіх спеціалізованих вагонах і автомобілях, що забезпечені перевантажувальними пристроями, які використовуються у європейських країнах. Найважливіше значення для взаємної заміни змінних кузовів мають окремі конструктивні елементи, які також стандартизовані: стійки, кутові накладки, фітінги для захвату кузова при його перевантаженні.

Недоліком системи перевезень з використанням змінних кузовів є збільшення маси базового шасі, що підвищує собівартість перевезень.

Виконані наукові дослідження вказують, що мінімальний обсяг перевезень вантажів при якому раціонально виконувати контрейлерний спосіб доставки вантажів з застосуванням маршрутних поїздів складає 40-50 тис.т на рік.

За кордоном, контрейлерні перевезення розвиваються інтенсивними темпами. Збільшення обсягів таких перевезень у Європі, складало до 2000 року у середньому 20% на рік. Великий обсяг контрейлерних перевезень виконується в Німеччині (біля 50% від загального їх обсягу у Європі). В інших країнах Західної Європи, США і Канаді контрейлерні перевезення складають до 15-25% загального обсягу перевезень залізничного транспорту.

За останніми технічними норми для перевезень у змішаному сполученні передбачено: формування поїзду — не більше 1 години; час очікування автотранспортного засобу — не більше 20 хвилин; час зміни колії — мінімальний; легкий доступ

до терміналів автошляхами та залізницею; максимальний час перетину кордону — 20 хвилин для поїзду.

Недоліком цієї системи є необхідність перевозити залізницею достатньо велику масу вантажного модуля, а також необхідність створення та утримання парку спеціалізованих залізничних платформ для можливості вписування вантажних модулів у габарити рухомого складу залізниці.

Трейлерна система перевезень. Ця система перевезень передбачає переміщення залізничних вагонів на трейлерних возах (автомобільних причепах) по автомобільним шляхам від залізничної станції до складу адресата. Такі перевезення не мають широкого розповсюдження і використовують тоді, коли у адресатів вантажів не має під'їзних колій залізниці. У цьому випадку на трейлерний візок укладають рейки для накопчування вагону із звичайної залізничної колії. Трейлерні перевезення потребують створення потужних тягачів та конструктивно складних важких трейлерів (причепів), а також обладнання для скочування вагонів із залізничних колій на причепи і навпаки. Крім цього, переміщення вагонів вулицями та дорогами потребує особливих умов перевезень, бо не дотримуються габаритні розміри, зменшується пропускна спроможність (здатність) дороги, порушуються правила дорожнього руху.

Основна перевага трейлерних та контрейлерних перевезень заключається в ліквідації проміжних навантажувально-розвантажувальних робіт, що забезпечує збереження вантажу, швидку доставку, відносно малі витрати.

Роудрейлерна система перевезень. Подальшим розвитком трейлерних та контрейлерних систем є роудрейлерні (інколи — бімодальні). Роудрейлер — контрейлер з комбінованою або змінною ходовою частиною для руху по автомобільним шляхам та залізничним коліям. При використанні простих пристосувань за короткий проміжок часу залізничний вагон перетворюється в автомобільний причеп. Нове технічне рішення знімає проблему "мертвої ваги" та коштовного підйомного обладнання. Роудрейлер має на обох кінцях стандартні залізничні та автомобільні вузли для з'єднання з автомобілем та локомотивом. У порожньому стані роудрейлер має вагу 18т. Його вантажопідйомність — 20т.

При роудрейлерних перевезеннях використовують модернізовані напівпричепи, під які підкочують спеціальні двовісні залізничні візки. Залізничні візки мають звичайні зчіпки і буферні пристрої. На рейковому шляху напівпричепи через візки з'єднують у поїзд. Сила тяги і гальмівні сили передаються від візка напівпричепу, потім наступному візку і напівпричепу і так далі. У зв'язку з цим, рами напівпричепів повинні бути посилені, що призводить до збільшення власної маси напівпричепів і зменшенню їх вантажопідйомності приблизно на 1т. Встановлення одного напівпричепу на залізничні візки займає не більше 5 хвилин.

Система залізничних перевезень із стикуванням колій різної ширини. В країнах світу ширина залізничних колій неоднакова. Ліквідація перевантаження з одного вагону в інший у пунктах стикування залізниць з різною шириною колій досягається шляхом заміни колісних візків з використанням спеціального обладнання.

Система змішаного плавання "ріка-море". Використовується при перевезеннях на річках, внутрішніх морях і поблизу морської берегової лінії спеціалізованими судами призначеними для виконання таких робіт.

Ліхтерна система перевезень. Призначена для перевезень навальних, насипних і генеральних вантажів морським транспортом. Ліхтер уявляє собою несамохідне морське судно для перевезення вантажів, а також для безпричальних вантажних операцій при навантаженні або розвантаженні на рейді суден з великим осадом, які не можуть увійти у порт. Завантаження ліхтерів виконується на міліні, у причалів

річкових портів. Із завантажених ліхтерів формують поїзди, які буксири приводять у морський порт з подальшим завантаженням на ліхтеровози. Використовують судна-ліхтеровози трьох типів: а) ліхтери на судно піднімають і знімають потужним судновий краном; б) ліхтери буксиром заводять на опущену у воду кормову платформу, яка ліфтом піднімається на потрібну палубу; в) судно уявляє собою самохідний плавучий док, у середину якого ліхтери заводять по воді.

Вантажопідйомність поширених ліхтерів наведена у таблиці 2.3.

2.3. Типи, габаритні розміри і вантажопідйомність ліхтерів

Тип ліхтера	Габаритні розміри [♦] , мм	Вантажопідйомність, т
BACAT	16830×5330×3800	140
LASH	18750×9500×4300	370
“Sea bee”	19718×10668×5156	850
“Danube Sea”	38250×11000×5300	1070
“Capri 200H”	60960×10670×3450	2000
“Trimariner”	61100×24400×5180	7000

На судна типу LASH завантажується 48-89 ліхтерів, “Sea bee” – 26 – 39 ліхтерів, BACAT – 12 – 79 ліхтерів.

Ролкерна система перевезень. Використовується на морському транспорті для перевезення пакетованих та непакетованих тарно-штучних вантажів, що улаштовані у вантажні платформи на колісному ході, які переміщують спеціалізовані транспортні засоби. Навантаження морських суден (ролкерів) виконується горизонтальним способом через бортові, носові або кормові отвори по перехідним пристроям (апарелям). Поширені типи вантажних платформ (ролтрейлери) наведені в таблиці 2.4.

2.4. Типи, габаритні розміри і вантажопідйомність вантажних платформ

Тип платформи	Габаритні розміри, мм	Вантажопідйомність, т
Одновісна	6100×2500×600	25
Двовісна	12250×2500×820	60
Чотиривісна	12250×2600×900	100

Для перевезень за цією системою використовують автомобільні напівпричепи, як вантажні платформи і морські судна місткістю від 10 тис.м³ до 20 тис.м³, а також – від 50 тис.м³ до 60 тис.м³. Морські судна укомплектовують спеціальною самохідною вантажною технікою.

Касетна система перевезень. Використовується на морському транспорті для перевезення укрупнених вантажних місць – касет, що мають вагу 500 і більше т. Використовують касети двох типів: платформа і плавуча секція. Касету у виді платформи формують на причалі, а потім за допомогою крану встановлюють у трюм або на палубу судна. Касета у виді плавучої секції є складовою частиною самохідного судна. Вантажопідйомність касет становить від 1000 т до 2250 т.

Паромна система перевезень. Призначена для перевезень залізничних вагонів і автотранспортних засобів на спеціалізованих судах-паромах, дедвейтом від 5 тис. до

[♦] L, — довжина, В, — ширина, Н, — висота.

20 тис. т. Накочування вагонів на паром виконується через корму судна. Для їх подачі у трюм та на верхню палубу застосовується ліфт. Для прибирання вагонів з майданчика ліфта паром має маневрові локомотиви. Для передачі вагонів з однієї колії на іншу на верхній та трюмній палубах у носовій частині судна встановлені поворотні сектори. Закріплення вагонів на коліях здійснюється особливим обладнанням. Перехідним містком, що з'єднує паром з причалом та рухом вагонів управляють автоматично з пульта, розміщеного на поромі.

Доставка вантажів у вагонах-фрейдерах (товарні вагони) з використанням паромних переправ інколи називається фрейджерною системою перевезень.

Крім розглянутих, у фаховій літературі іноді при розгляді змішаного сполучення виділяють окремо систему перевезень з використанням сухопутних мостів. Серед яких виділяють підсистеми "міні брідж", "мікро брідж" і "ленд брідж". Загальним в організації перевезень по системі "брідж" є те, що перевезення здійснюються по єдиному тарифу, вантажі перевозяться по єдиному коносаменту або іншому документі, а розподіл прибутків між морськими перевізниками, що беруть на себе зобов'язання по доставці вантажів "від дверей до дверей", і сухопутними перевізниками, що виступають клієнтами морських перевізників, обмовляються в тарифі.

Система "мікро бріджу" (microbridge - мікро міст) полягає в перевезенні вантажів морським шляхом з іноземного порту в порт призначення, звідки вантажі доставляються залізничних або автомобільних транспортом у внутрішні пункти країни.

Система "міні брідж" (mini bridge — малий міст) передбачає перевезення вантажу по одному морському коносаменту з порту однієї країни до порту іншої, потім залізницею в другий порт цієї країни, при цьому перевезення закінчується на залізничній станції. Його основою служить наскрізний тариф на все сполучення.

Система "ленд брідж" (land bridge — сухопутний міст) включає перевезення контейнерів через материк за маршрутом море-суша, але в цьому випадку залізниця за роботу одержує визначену ставку від судноплавної лінії. При цьому, із порту однієї країни контейнери перевозять морським шляхом у порт іншої, де перевантажують на наземні види транспорту і доставляють на протилежне узбережжя, звідки перевозять морем у порти третіх країн.

Крім розглянутих, мають місце перевезення по системі "мото брідж", при якій вантаж з іноземного порту доставляється морем у порт іншої країни, а потім до одержувача перевозиться автомобільним транспортом.

Існують перевезення, які називають "airbridge" — повітряний міст і полягають у організації водно-повітряного сполучення.

Якщо управління переміщенням вантажних одиниць незалежно від характеру участі в ньому різноманітних видів транспорту здійснюються з одного диспетчерського центру то перевезення називаються централізованими (амодальними).



2.2. ПРАВОВІ ЗАСАДИ ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

Для організації доставки вантажів необхідно заключити договір перевезень. Загальні положення про договір вміщуються в національних основах цивільного законодавства різних країн. Так, в Україні договір перевезення регламентується Цивільним кодексом. Умови перевезень вантажів та відповідальність конкретизуються законами, статутами (кодексами) залізничного, внутрішнього водного, автомобільно-

го транспорту, Кодексом торгівельного мореплавання, Повітряним кодексом, а також правилами, які видані Міністерством транспорту.

По суті, договір — угода двох або декількох юридичних осіб (підприємств, організацій, громадян), що встановлює та регулює їх взаємні права та обов'язки. В договірних правовідносинах розрізняють: суб'єкт, предмет та зміст договору.

Суб'єктами договору є сторони, що його укладають. Таким чином, в транспортних відносинах одним із суб'єктів договору є транспортні підприємства, а другим — юридична особа, що користується послугами транспорту.

Предмет договору — майно, послуги або інша діяльність, з приводу якої укладається договір.

Зміст договору складає сукупність його умов, тобто формулюються права та обов'язки які сторони покладають на себе.

Призначення договору — регулювання відносин сторін при виконанні перевезень. Умови, що встановлені транспортним законодавством не можуть змінюватись або відмінитись, вони діють незалежно від угоди сторін, ними необхідно керуватись. Тому умови, встановлені транспортним законодавством, не є предметом угоди сторін і в договір не включаються.

З метою забезпечення стабільності договірних відносин законодавство встановлює, що жодна із сторін не може одноосібно змінити умови договору або відмовитись від його виконання, за виключенням випадків, що передбачені законом.

Значення договору — на його основі організується та виконується транспортний процес.

Форма договору. Діюче законодавство встановлює письмову та усну форми договорів. Для окремих категорій договорів закон встановлює обов'язкову письмову форму.

За договором перевезень вантажу транспортна організація зобов'язується доставити довіреній їй відправником вантаж в пункт призначення та видати його особі, уповноваженій на отримання вантажу, а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену платню. Предметом договору є транспортні послуги.

Транспортне законодавство в основному побудоване на принципі "вини", тобто перевізник з самого початку визнається винним у порушенні і на нього покладається доведення відсутності своєї вини.

Транспортним законодавством встановлені терміни доставки вантажів. Перевізник звільняється від відповідальності за порушення терміну доставки вантажу, якщо воно виникло не з його вини. За втрату, нестачу та пошкодження прийнятого до перевезень вантажу перевізник несе майнову відповідальність, якщо не доведе, що вони відбулись не з його вини. У транспортних статутах (кодексах) передбачені випадки, коли доведення вини перевізника у втраті, нестачі та пошкодження вантажу покладається на вантажовідправника або одержувача вантажу.

Вимоги клієнта до перевізника оформлюються у вигляді претензії, а якщо вона не задоволена у встановлений законом термін, то вимоги подаються до суду або арбітражу в вигляді позову.

Діяльність пов'язана з використанням засобів техніки, які можуть вийти з під контролю та нанести шкоду довкіллю є джерелом підвищеної небезпеки. Ті особи, яким належать транспортні засоби, або тимчасово користуються ними (договір оренди, довіреності, тощо) називаються власниками джерел підвищеної небезпеки. Шкода спричинена джерелом підвищеної небезпеки повинна бути відшкодована власником як при відсутності його вини, або його робітника так і при випадковому спричиненні.

Організації та громадяни можуть бути звільнені від майнової відповідальності, якщо доведуть, що шкода виникла внаслідок непереборної сили (удар блискавки,

землетрус, тощо) або наміру потерпілого (стрибнув на ходу з транспортного засобу, тощо). Перевізник відшкодовує збитки і тоді, коли вони настали в випадку непереборної сили, якщо не доведе, що поряд з дією непереборної сили настанню та збільшенню шкоди сприяла груба необережність самого потерпілого. При наявності вини робітника організація може пред'явити до нього регресійний позов про сплату коштів, відшкодованих потерпілому.

До міжнародних перевезень відносять перевезення, що здійснюються по території двох і більше країн. Розрізняють звичайні, прикордонні, транзитні міжнародні перевезення і перевезення в треті країни.

Міжнародні перевезення підлягають особливому правовому регулюванню. Джерелами правового регулювання міжнародних перевезень є: двосторонні міждержавні угоди; багатосторонні конвенції і угоди, розроблені в рамках ООН; норми внутрішнього законодавства.

Співвідношення між нормативними актами національного і міжнародного законодавства визначається ст. 42 Закону України "Про транспорт", в якій зазначено, що, якщо міжнародним договором, укладеним Україною, встановлені інші правила, ніж ті, що містяться в законодавстві України про транспорт, то застосовують правила відповідного міжнародного договору. Таким чином, національне законодавство застосовується до міжнародних перевезень, якщо не суперечить міжнародним угодам. Необхідно мати на увазі, що міжнародні угоди передбачають лише найбільш загальні умови перевезень. Тому виникає необхідність для регулювання конкретних умов міжнародних перевезень застосовувати норми національного законодавства. Причому, в першу чергу застосовуються нормативні акти національного законодавства, спеціально прийняті для регулювання міжнародних перевезень, а з питань, що не врегульовані цими спеціальними актами, застосовується загальне транспортне законодавство.

За своїм призначенням та основним правовим ознакам договір міжнародних перевезень односторонній з договором перевезень внутрішнього сполучення. Така подібність обумовлена єдністю предмету обох договорів та широким використанням при укладанні угод про міжнародні сполучення норм національного права. В той же час є ряд відмінностей: договір міжнародних перевезень регламентується поперед всього міждержавними угодами, а при їх відсутності — правилами національного законодавства; однією із сторін є іноземна фізична або юридична особа; є відмінності у порядку оформлення (використання міжнародного транспортного документу) в його умовах (термін доставки, перевізні збори, відповідальність перевізника), а також у порядку вирішення можливих спорів (особливі строки для подачі претензій та позовів, спеціальна юрисдикція).



2.3. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

Розвиток міжнародних економічних відношень призвів до встановлення постійного зв'язку між залізничним транспортом різних країн. Оскільки у світі існує кілька систем залізничного сполучення, які відрізняються між собою шириною колії, габаритами локомотивів і вагонів, умовами перевезень і т.д., то регулювання міжнародних залізничних перевезень здійснюється кількома незалежними одна від одної міжнародними конвенціями, кожна з яких застосовується конкретно до якоїсь зі систем і регламентує форму залізничної накладної.

Європейські країни керуються Конвенцією про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ), учасниками якої є 33 держави (більшість країн Європи, а також

ряд країн Азії та Північної Африки). КОТІФ містить умови перевезення вантажів. Зокрема, встановлює, що ставки перевізних платежів визначаються національними та міжнародними тарифами. Передбачено граничні строки доставки вантажів. Так, за правилами КОТІФ, загальні строки доставки вантажів складають для вантажів великої швидкості 400 км, а для вантажів малої швидкості - 300 км за добу. Разом з тим за залізницями зберігається право встановлювати для окремих сполучень спеціальні строки доставки, а також додаткові терміни при виникненні суттєвих ускладнень у перевезеннях та інших особливих обставин.

Граничний розмір відповідальності залізниць у разі нецілісності вантажів, що перевозяться, у КОТІФ визначений у розрахункових одиницях Міжнародного валютного фонду — СПЗ (17 СПЗ чи 51 старий золотий франк за 1 кг маси брутто). Передбачено також, що спричинені простроченням у доставці збитки відшкодовуються вантажовласникові у межах трикратних провізних платежів.

Хоч СРСР і не був учасником КОТІФ, проте її положення, службові інструкції та інші нормативні документи використовувались і продовжують використовуватися під час перевезень наших зовнішньоторгових вантажів у країни Західної Європи і з цих країн в Україну. Перевезення вантажів між Україною і іншими державами здійснюються за угодами, укладеними з цими країнами.

Відношення, що виникають при перевезеннях вантажу по залізницям України, регулюються Статутом залізниць України (1998р.). В його окремих розділах розглядаються: загальні положення; вантажне господарство і пристрої для обслуговування пасажирів; планування і організація перевезень вантажів; залізничні під'їзні колії; перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні за участю залізниць та інших видів транспорту; перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти; відповідальність залізниці, вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів; акти, претензії, позови.

На основі Статуту залізниць Міністерство транспорту затверджує: правила перевезення вантажів; технічні умови навантаження і кріплення вантажів; інші нормативні документи.

Статут залізниць містить ряд спеціальних норм, що мають істотні відступи від норм, які вміщені в цивільному і процесуальному кодексах. На відзнаку від загальних норм цивільного права, матеріальна відповідальність відправників вантажу і залізниці за невиконання зобов'язань по плану обмежується штрафами, а за втрату або псування вантажу обов'язком дороги відшкодувати дійсну вартість вантажу. Для пред'явлення претензій і позовів Статут залізниць передбачає особливі терміни давності. Порядок пред'явлення і розгляди претензій по спорам, що виникають при перевезеннях по залізницям, і підвідомчість цих суперечок регулюються не загальними нормами цивільного права, а спеціальними нормами Статуту залізниць. Отже, до відношень, що виникають при залізничних перевезеннях, не можна застосувати загальні норми цивільного права в тих випадках, коли вони регулюються спеціальними нормами Статуту залізниць і положеннями нормативно-правових актів, що доповнюють його. Загальні норми цивільного права можуть застосовуватися до правових відношень при залізничних перевезеннях в тих випадках, коли в Статуті залізниць не міститься спеціальної норми, що регулює дану подію.

Вантажі можуть перевозитись по залізницям двох і більше країн по одному перевізному документу — міжнародній накладній. Такі перевезення називають прямим міжнародним сполученням. Воно діляться на прямі залізничні і прямі змішані перевезення, в яких, крім залізниць, беруть участь інші види транспорту різних країн. Вантаж між країнами перевозять на основі угод. Їх укладають від імені урядів або міністерств, які видають залізничним транспортом. У залежності від кількості учасників вони бувають багатосторонніми і двосторонніми. Угоди про міжнародні залізничні сполучення регулюють правові взаємовідносини між, дорогами різних

країн, а також між дорогам і підприємствами, фірмами, організаціями і поодинокими особами.

Міністерство транспорту України укладає також прикордонні залізничні угоди. В них визначаються прикордонні станції, на яких передаються вантажі; умови, що регулюють роботу прикордонних станцій; порядок руху поїздів між ними, передачі вантажу і вагонів; порядок переходу кордону залізничниками і перебування їх на іноземній території; умови використання телефонного і телеграфного зв'язку, тощо.

Між країнами СНД і колишніми соціалістичними країнами Азії була укладена багатостороння транспортна конвенція — Угода про міжнародне вантажне сполучення (УМВС). В УМВС визначаються строки доставки вантажів, встановлюються провізні платежі на дорогах країн відправлення та призначення за ставками внутрішніх тарифів, а під час слідування дорогами транзиту — за транзитними тарифами. Відповідальність залізниць за нецілісність вантажу настає при наявності вини перевізника, яку часто повинен довести вантажовласник. На відміну від КОТІФ, максимум відповідальності в УМВС не встановлений і відшкодування виплачується перевізником у межах дійсної вартості вантажу, вказаної у рахунку постачальника, чи оголошеної його цінності. Порушення та нецілісність вантажу мають бути підтверджені комерційним актом. У разі прострочення у доставці залізниця сплачує штраф у процентному відношенні до провізної плати.

Укладення договору міжнародних перевезень вантажів відповідно до положень УМВС оформляється накладною вказаної форми. Накладна УМВС має п'ять аркушів:

1. Оригінал накладної (супроводжує вантаж до станції призначення і видається одержувачу разом із п'ятим аркушем і вантажем);
2. Дорожня відомість (є документом залізниці, залишається у пункті призначення; видається стільки відомостей, скільки доріг бере участь у перевезенні);
3. Дублікат накладної (видається відправникові після укладення договору перевезення);
4. Аркуш передачі вантажу (супроводжує відправлення до станції призначення, залишається у пункті призначення);
5. Повідомлення про прибуття вантажу до станції призначення (видається одержувачу разом з оригіналом і вантажем).

Форма залізничної накладної за УМВС відрізняється від аналогічного документа за КОТІФ. Тому під час оформлення перевезення з СНД, коли частина дороги проходить через європейські країни, накладна УМВС оформляється до прикордонної станції залізниці країни, що межує із СНД, де накладна УМВС буде переоформлена в накладну КОТІФ. Така ж процедура відбувається на прикордонних станціях і під час відправлення товарів у країни СНД. При міжнародних перевезеннях розрахунковою валютою тарифів є швейцарський франк. Окрім накладної, з вантажем слідує відповідні товаросупроводжувальні товаророзпорядчі документи.

Основним документом у перевезенні товарів залізницею країни в країну є залізнична накладна (Railway Bill). Вона виконує функції договору про перевезення, товаророзпорядчого документ та підтвердження про прийом вантажу до перевезення. Цей документ не є зворотнім. Вантаж віддається у розпорядження названої вантажоодержувача після пред'явлення ним документа, що засвідчує його особу.

Відстань між рейками в Україні становить 1524 мм, на вузькоколіяках — переважно 750 мм. Безпечний рух по залізниці визначає габарит з висотою — 5300 мм, шириною — 3600 мм.

До рухомого складу залізниці відносять: локомотиви [тепловози (4400-6000 квт) і електровози (5000-6500 квт)], самохідні одиниці (мотор вагони, електропоїзди) та

вагони. Вантажний вагонний парк включає 5 основних типів: криті, платформи, напіввагони, цистерни, ізотермічні вагони.

Криті вагони призначені для перевезень, збереження та захисту від атмосферних опадів тарних, штучних, насипних та цінних вантажів. Основний тип: 4-ний вагон, вантажопідйомністю 64 т, об'ємом кузова 120 м³.

Платформи використовуються для перевезень важковагових, громіздких, довговимірних вантажів, контейнерів тощо.

Напіввагони призначені для перевезення навалних вантажів (вугілля, руди, коксу, флюсів, будматеріалів), а також штабельних та довговимірних вантажів (ліс, труби). Перевага відкритого даху - зручність вантажних робіт. У підлозі вповодж бокових стінок передбачені люки для розвантаження (7 люків з кожного боку), через які насипний вантаж самопливом розвантажується. Торцеві двері вагонів відчиняються. В останній час залізниця отримувала 8-осні напіввагони вантажністю 125 тонн. Основні типи: 4-осний напіввагон, вантажністю 69 т, обсягом кузова 74 м³; 8-осний вагон, вантажністю 130 т, обсягом кузова 150 м³.

Цистерна призначена для перевезень наливних вантажів. Основні типи: 4 - осна, вантажністю 67 т, об'ємом кузова 73 м³; 8 - осна, вантажністю 125 т, об'ємом 159.

Ізотермічні вагони використовують для перевезень вантажів, які швидко псуються і потребують додержання визначеного температурного режиму. Ізотермічні вагони бувають з машинним охолодженням і електричним опаленням, вагони-льодовики, в яких вантажі охолоджуються льодово-соляною сумішшю, і вагони термоси. Основні типи: рефрижератор вантажністю 40-42 т, вагон-льодяник вантажопідйомністю 32 т.

До спеціалізованих вагонів відносять вагони-самоскиди, платформи для перевезень автомобілів, великотоннажних контейнерів тощо.

Для перевезень насипних та пилевидних вантажів використовуються думпкари і хопери. В думпкарах перевозиться руда та будівельні матеріали на короткі відстані. В критих хоперах транспортують зерно, цемент, мінеральні добрива.

Планування перевезень вантажів здійснюється на підставі заявок вантажовласників, які не пізніше ніж за 14 днів до початку наступного місяця подають в управління залізниць відправлення розгорнуті плани перевезень вантажів з розподілом по видах вантажів, станціях відправлення і залізницях призначення. Управління залізниць на підставі розгорнутих планів перевезень розробляють і подають в Укрзалізницю для складання зведеного плану перевезень залізницями України. Після розгляду і узгодження планів Укрзалізниця за 4 дні до початку місяця встановлює залізницям обсяги загальних перевезень вантажів по видах вантажів, видам рухомого складу і залізницях призначення.

Вантажовідправники за два дні до початку декади, подають начальнику станції заявку на відвантаження за календарним розкладом обсягів відвантаження по днях декади.

Начальник залізниці і начальник відділку залізниці або підприємства залізничного транспорту мають право:

- дозволяти відвантаження понад план. Для відвантаження понад або поза планом вантажовідправник повинен подати начальнику відділку або підприємства залізничного транспорту заявку не пізніше ніж за 5 днів до дня відвантаження. Про прийняте рішення вантажовідправнику повідомляють у триденний строк;

- замінити за клопотанням вантажовідправника і за згодою вантажоодержувача передбачений планом критий рухомий склад відкритим, а також один вид відкритого рухомого складу на інший.

Начальник станції має право за клопотанням вантажовідправників:

◆ дозволити замінити один вид вантажу іншим у межах окремих груп вантажів, передбачених номенклатурою плану;

◆ за заявками вантажовідправників, що подаються не пізніше ніж за три дні до дня навантаження, змінювати передбачені планом перевезень залізниці і станції призначення в обсягах до 35 відсотків від планової норми навантаження підприємства або організації, яка дала розгорнутий план по кожному вантажу.

Зміни плану по залізницях і станціях призначення більше 35 відсотків, розглядаються як додаткова послуга і виконуються за окремою домовленістю з відповідною оплатою.

Залізниця за неподачу вагонів і вантажовідправник за непред'явлення вантажів до перевезення несуть матеріальну відповідальність, установлену за невиконання плану перевезень вантажів.

Серед перевезень залізницями розрізняють прямі сполучення, за якими перевезення між станцією відправлення і призначення виконуються на основі одного перевізного документа складеного на весь шлях слідування; безперевантажні, коли вантаж слідує від станції відправлення до станції призначення без перевантаження на прикордонній станції в вагон з іншою шириною колії; перевантажні; транзитне, коли перевезення виконуються через територію одного або декількох держав в третій країні. Особливим видом є сполучення між станцією відправлення і призначення однієї країни транзитом по території другої країни, воно має назву наскрізного.

Організація перевезень вантажів маршрутами базується на концентрації вантажопотоків та укрупненні навантаження, за адресуванням вантажів у визначені дні за призначенням. Маршрутні перевезення виконуються маршрутними поїздами. Маршрутом називається склад поїзду, встановленої ваги або довжини, що формується вантажовідправником або залізницею з вагонів, навантажених одним або декількома відправниками на одній або декількох станціях, назначеному на одну станцію призначення або розпилення.

Дорога зобов'язана повідомити одержувача про надходження вантажу не пізніше 12 годин наступного дня, вказав при цьому найменування і кількість вантажів, а також рід і число вагонів. Вантажоодержувач зобов'язаний забезпечити цілодобове отримання повідомлень.

Всі вантажі, що прибули повинні бути вивезені на протязі доби. Вантаж, що прибув, безкоштовно зберігається 24 години. Правилами перевезень встановлені граничні терміни зберігання вантажів. Для більшості вантажів цей термін складає 3-5 діб. Якщо одержувач не вивезе вантажі у встановлені граничні терміни, то дорога має право реалізувати їх у встановленому порядку. Термін граничного зберігання вантажу відраховується з моменту вивантаження вантажу засобами дороги, або з моменту подачі вагона під вантажні роботи засобами одержувача.

Процес перевезень закінчується видачею вантажу одержувачу. Оформлення цієї видачі називається розкредитуванням перевізних документів.

Основним перевізним документом є накладна. Кількість вантажу, що перевозиться за однією накладною (один договір перевезень) називається відправкою. Розрізняють: повагонні, дрібні, малотоннажні, групові і маршрутні відправки.

Повагонною вважається партія вантажу достатня для повного завантаження окремого вагону і пред'явлена за однією накладною.

Дрібною — партія вантажу, для перевезення якої не потрібно надання окремого вагону. Кількість вантажу не повинна перевищувати за об'ємом 1/3 місткості чотирьохвісного вагону, а за вагою бути не менше 20 кг і не перевищувати 5 т (з дозволу начальника станції — 10т) при прийнятті від відправників, що не мають плану перевезень і 10 т — при наявності плану перевезень. Дрібними відправленнями перевозяться тільки тарні і штучні вантажі. Малі відправлення перевозяться в збірних

вагонах. Дрібні відправлення приймаються до перевезень через склади станції за календарним розкладом, в якому вказується дні прийому до перевезень по кожному напрямку (не менше 1 разу за 5 днів). Виключення встановлено тільки для домашніх речей, які завжди приймаються до перевезень в день пред'явлення.

Малотоннажною відправкою вважається партія вантажу, що перевозиться за однією накладною вагою від 10 до 20 т, і місткістю не більше 1/2 об'єму вагона. Перевезення виконуються тільки за планом перевезень, при цьому від кожного відправника на адресу одного одержувача може бути прийнято не більше двох малотоннажних відправок на місяць.

Групова — партія вантажу, для перевезень якої потрібно більше одного вагону, але менше маршруту.

Маршрутна — партія вантажу, що відповідає ваговій нормі, що встановлена для маршруту.

Термін доставки вантажів складається з трьох частин: терміну на виконання відправлення і прибуття вантажу, терміну перевезень вантажу і терміну на виконання операцій по шляху переміщення.

Встановлено єдиний для всіх відправлень термін на виконання операцій, пов'язаних з виконанням відправлення і прибуття (1 доба).

Вантажною швидкістю вантаж повинен бути доставлений за добу на відстань від 180 до 550 км, з великою швидкістю від 330 до 660 км. (маршрутна відправка — 550 км, повагонна — 330 км, дрібна — 180 км.)

Термін на виконання операцій на шляху руху встановлюється в залежності від характеру операцій (перевантаження з широкої колії на вузьку, сортування малих відправлень, ветеринарний огляд тощо) і визначається терміном затримки.

Термін доставки розраховується з 24 години дня прийняття вантажу до перевезень.

При перевезенні вантажів з високою швидкістю тариф за перевезення, що приймається при перевезеннях з вантажною швидкістю, збільшується в 2 рази.

Договір перевезень як правило — плановий, оскільки заключається на основі планових завдань, що обов'язкові для залізниці і відправника. Реальний, так як для його укладання недостатньо угоди залізниці і відправника, необхідна ще і передача вантажу дорозі. Тому договір вважається укладеним тільки з моменту, коли вантаж прийнято залізницею до перевезень.

При залізничних перевезеннях використовуються наступні документи: накладна (супроводжує вантаж від станції відправлення до одержувача); дорожній лист (супроводжує вантаж від станції відправлення до станції призначення і складається з трьох бланків: дорожньої відомості, дорожньої накладної і квитанції прийняття вантажу до перевезень); вагонний лист (вміщує перелік всіх відправок, що завантажені в вагон).

Залізниця повинна повідомити одержувача про прибуття вантажу в день його прибуття але не пізніше 12 години наступного дня.

Вантажовідправник має право змінити записаного в накладній одержувача без зміни станції призначення. У виключних випадках дозволяється зміна станції призначення, що називається переадресуванням вантажу. При цьому потрібна буде згода залізниці. Термін при переадресуванні збільшується на 0,5 доби.



2.4. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

Джерелами правового регулювання міжнародних автомобільних перевезень є: двосторонні міжурядові угоди про міжнародне автомобільне сполучення; багатосторонні конвенції і угоди, розроблені в рамках ООН; норми внутрішнього законодавства.

Двосторонні угоди країн про міжнародне автомобільне сполучення регулюють різноманітні аспекти міжнародних перевезень. Зокрема вони визначають: порядок перетину кордону; дозвільну систему для міжнародних перевезень; порядок здійснення перевезень вантажу і пасажирів; взаємне звільнення від дорожніх податків і зборів, а також від податків на перевезення і володіння автотранспортними засобами; заборону здійснення внутрішніх перевезень іноземним автотранспортом (каботаж); питання транзиту і перевезень в треті країни і з цих країн; страхування цивільної відповідальності; положення, що стосуються митних, прикордонних, санітарних і інших правил; порядок перевезення небезпечних, важковагових і великогабаритних вантажів; обов'язки перевізників по додержанню норм внутрішнього законодавства країн-учасниць угоди з питань, не регульованих двосторонньою угодою; та інші аспекти.

Перераховані положення трактуються в різноманітних угодах по-різному, а в деяких взагалі не відображаються.

Найбільш важливим елементом двосторонніх угод є дозвільна система.

Дозвільна система дає можливість обмежувати у кількісному відношенні в'їзд іноземних вантажних автомобілів на територію країни. Це створює передумови для більш рівномірної участі перевізників своєї країни у міжнародних перевезеннях вантажу на основі взаємної вигоди.

Дозвільна система встановлює порядок, згідно якому в'їзд вантажних автомобілів, зареєстрованих в інших державах, здійснюється тільки за дозволами, що видаються компетентними органами. Основна функція дозволу — перепустка через кордон.

Кількість (контингент) дозволів на рік визначається на засіданнях змішаних комісій, створених компетентними органами країн, які укладають угоду про автомобільне сполучення. Деякі країни проводять жорстку політику обмеження видачі своїх дозволів іноземним перевізникам. Ряд країн відноситься — ліберально. Деякі "транзитні" країни не обмежують видавання дозволів, а стягують з перевізників більші суми шляхових зборів.

Обмін українських бланків дозволів на іноземні здійснює Міністерство транспорту України. Визначення кількості дозволів виконується державними структурами з урахуванням пропозицій національних асоціацій перевізників. Контингент іноземних дозволів для реалізації українським перевізникам передається державному підприємству "Укрінтеравтосервіс". При обмеженому контингенті дозволу використовується спеціальна процедура розподілу, що враховує, в першу чергу, інтереси держави.

У випадку, якщо перевезення виконуються між країнами, що не уклали між собою двосторонніх угод, дозволи можуть видаватись іноземним перевізникам у разовому порядку при відповідному звертанні до компетентних органів або в односторонньому порядку компетентний орган будь-якої країни встановлює контингент дозволу для перевізників іншої країни. В ряді випадків перевізники можуть придбати дозвіл безпосередньо при в'їзді в країну на прикордонному переході. Для одержання дозволу на в'їзд або проїзд транзитом в ряді країн необхідно завчасно запросити відповідні компетентні органи.

Комітет по внутрішньому транспорту Європейської Економічної Комісії (КВТ ЄЕК) ООН рекомендував урядам при укладанні двосторонніх угод про міжнародне автомобільне сполучення включати в угоди перелік вантажів, на перевезення яких не вимагається дозволу. До таких вантажів відносяться: рухоме майно при переселенні; експонати, обладнання і матеріали, призначені для ярмарків і виставок; транспортні засоби, тварини, а також різноманітний інвентар і майно, призначені для проведення спортивних заходів; театральні реквізити, музичні інструменти, обладнання і приладдя для кінозйомок, радіо і телевізійних передач; тіла померлих; пошкоджені автотранспортні засоби, тощо.

В практиці європейських країн існує декілька видів дозволів: дозвіл на один рейс в прямому і зворотному напрямках; дозвіл на рейси, обмеженням кількості яких служить тільки обумовлений період часу; дозвіл на певну кількість рейсів; транзитні дозволи; дозволи на прикордонні перевезення.

Двосторонніми міжурядовими угодами про міжнародне автомобільне сполучення передбачається особливе регулювання питань перевезень в треті країни. Як правило, на такі перевезення необхідно запитувати спеціальні дозволи компетентних органів країн, що видають їх у виняткових випадках.

У відповідності з внутрішнім законодавством більшості європейських країн і двосторонніми міжурядовими угодами необхідно отримати спеціальні дозволи на перевезення важковагових і негабаритних вантажів. Оскільки маршрут перевезень важковагового вантажу вимагає попереднього погодження, заявки на одержання спеціальних дозволів подаються завчасно у певні організації в кожній країні. В ряді країн Європи дозвіл звичайно видається на протязі 10-15 днів.

Спеціального дозволу потребує перевезення небезпечних вантажів. Запит на одержання такого дозволу повинен містити ряд відомостей про характер вантажу, маршрут, упаковку, рухомий склад, час перевезення, тощо.

В рамках КВТ ЄЕК ООН за час його існування розроблено біля 40 конвенцій, угод та інших міжнародних документів з питань автомобільного транспорту, направлених на створення умов сприятливих розвитку міжнародних перевезень вантажів і пасажирів автомобільним транспортом, на розширення і зміцнення співробітництва в цій галузі.

Діючі міжнародні документи по автомобільному транспорту охоплюють наступні шість груп проблем, які підлягають міжнародному регулюванню і погодженню: юридичні аспекти виконання перевезень; організація дорожнього руху; уніфікація і спрощення митних процедур; режим праці і відпочинку екіпажів транспортних засобів; податкові питання; організація перевезень специфічних категорій вантажів.

Велике практичне значення відіграє Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажу (КДПВ) (1956р.). Її положення набрали законну чинність після 8 років розгляду і переговорів.

Конвенція застосовується до всякого договору дорожнього перевезення вантажу транспортними засобами за винагороду, коли місце прийняття вантажу і місце, призначене для здачі вантажу, які означені в договорі, знаходяться в двох різних країнах, з яких, принаймні, одна є учасником Конвенції.

Конвенція не застосовується до перевезень меблів при переїздах, небіжчиків і перевезенням, здійснюваним згідно міжнародним поштовим конвенціям.

Норми КДПВ носять імперативний характер. Забороняється встановлення не відповідних Конвенції умов в двосторонніх або багатосторонніх угодах. Допускаються зміни положень Конвенції шляхом спеціальних угод між країнами тільки для прикордонних перевезень.

Конвенція уніфіковано регулює основні питання договірних відносин по перевезенням вантажу. Разом з тим в рішенні деяких з них КДПВ посилається на норми національного законодавства.

Для перевезення вантажу в міжнародному сполученні необхідно укладання договору перевезення. Договір перевезення підтверджується випискою накладної. Накладна є доказом укладання договору перевезення, умов цього договору і прийняття цього вантажу перевізником (ст. 9 КДПВ). Однак, згідно ст. 4 КДПВ відсутність, невірність або втрата накладної не впливають ні на існування, ні на дійсність договору перевезення, тобто існування договору може бути доведено не тільки накладною, але і іншими відомостями.

Накладна складається в трьох примірниках, підписаних відправником і перевізником. Перший примірник накладної передається відправнику, другий супроводжує вантаж, а третій залишається у перевізника.

Утримання накладної передбачає наявність обов'язкових даних і відомостей, що вносяться сторонами по їхньому бажанню.

В накладної на міжнародне перевезення повинні бути вказані: дата і місце її укладання; найменування і адреса відправника; найменування та адреса перевізника; місце і дата прийняття вантажу до перевезення і передбачене місце його подання; найменування і адреса одержувача; прийнята позначка характеру вантажу і засіб його упаковки і у випадку перевезення небезпечних вантажів — їх звичайна визначна позначка; число вантажних місць, їх маркування і номери; вага вантажу брутто або виражена в інших одиницях виміру кількість вантажу; зв'язані з перевезенням видатки (перевізна плата, додаткові витрати, митні збори, інші витрати з моменту укладання договору до здачі вантажу); вказівки, що вимагаються для виконання митних і інших формальностей; вказівка, що перевезення виконується незалежно від всякого застереження, згідно положенням КДПВ.

У випадку необхідності у накладній можуть також міститися вказівки про: заборону перевантаження; видатки, що відправник приймає за свій рахунок; суму виплат, які підлягають відшкодуванню при здачі вантажу; оголошену вартість вантажу і суму особливої зацікавленості у своєчасній доставці вантажу; інструкції відправника перевізнику відносно страхування вантажу; погоджений сторонами термін виконання перевезення; перелік документів переданих перевізнику.

Сторони за договором перевезення можуть також внести в накладну будь які інші вказівки, що будуть ними визнані необхідним (ст. 6 КДПВ).

У КДПВ форма накладної не визначена. Перевезення, що підпадають під дію КДПВ, виконуються згідно з накладною, розробленою Міжнародним Союзом автомобільного транспорту (МСАТ).

При прийомі вантажу до перевезення на перевізника покладається обов'язок по перевірці: правильності записів, зроблених у накладній відносно числа вантажних місць, а також їх маркування і нумерації місць; зовнішнього стану вантажу і його упаковки.

Якщо перевізник не має достатньої можливості перевірити правильність цих відомостей відправника, зовнішнього стану вантажу і його упаковки, він повинен зробити про це обґрунтовані застереження в накладній. Проте застереження не мають обов'язкової чинності для відправника, за винятком випадків, коли він у накладній зробив позначку про їх визнання (ст. 8 КДПВ).

Факт наявності або відсутності застережень перевізника має важливі юридичні наслідки. За відсутності у накладній мотивованих застережень діє презумпція, що вантаж і його упаковка були зовні в доброму стані у момент прийняття вантажу перевізником і що число вантажних місць, їх маркування і номери відповідають вказівкам накладної.

Поряд з цим перевізник зобов'язаний перевірити стан завантаження. Якщо перевізником упущена перевірка навантаження, то це може свідчити про порушення вимоги про прояву турботи за схоронність вантажу в частині таких ризиків завантаження, про які перевізник володіє кращою інформацією ніж відправник. Йдеться

про вимоги, стосовно технічної справності рухомого складу або особливих властивостей спеціалізованого рухомого складу, що вимагають додержання особливих умов завантаження. У цьому випадку при заподіянні шкоди вантажу можливе притягнення перевізника до відповідальності.

Відправник несе відповідальність перед перевізником за шкоду, заподіяну особам, обладнанню або іншим вантажам, а також за будь-які витрати, викликані дефектами упаковки вантажу, за винятком випадків, коли дефект був очевидним або відомим перевізнику в момент прийняття вантажу, і він не зробив відносно цього належних застережень (ст. 10 КДПВ).

Відправник вантажу має право зажадати перевірки перевізником ваги вантажу або його кількості, виражених в інших одиницях виміру. Він може також зажадати перевірки вмісту вантажних місць. В свою чергу перевізник може зажадати відшкодування витрат, пов'язаних з перевіркою. Результати перевірок вносяться в накладну.

Відправник зобов'язаний своєчасно додати до накладної або надати в розпорядження перевізника необхідні документи і повідомити йому всі інші відомості, які вимагаються для виконання митних, санітарних і інших формальностей. Однак перевірка правильності і повноти цих документів і відомостей в обов'язки перевізника не входить.

Відправник несе відповідальність за всі витрати перевізника і збитки, заподіяні йому внаслідок неточності або недостатності обов'язкових вказівок в накладній або інших вказівок, що можуть вноситись у накладну.

Відправнику надається право проголосити цінність вантажу. Декларація вартості вантажу можлива за умови сплати відправником перевізнику обґрунтованої надбавки до перевізної плати, розмір якої визначається за згодою сторін (ст. 24 КДПВ). При цьому може бути встановлена сума спеціального інтересу в доставці на випадок втрати, пошкодження і прострочення в доставці вантажу у погоджений термін (ст. 26 КДПВ). Необхідно відзначити, що декларація вартості вантажу є не межею його реальної вартості, а межею відповідальності перевізника у випадку незабезпечення ним схоронності вантажу.

Основний обов'язок перевізника — доставити вантаж в пункт призначення в схоронності і своєчасно. Для виконання цього обов'язку перевізник повинен прийняти всі належні заходи.

Відправник має право розпоряджатися вантажем, зокрема, вимагати від перевізника припинення перевезення, зміни місця доставки вантажу, або видачі вантажу не тому одержувачу, що вказаний у накладній. Відправник втрачає це право з моменту, коли другий примірник накладної передано одержувачу або коли останнім заявлені до перевізника претензії, пов'язані з несхоронністю вантажу в дорозі або з простроченням у доставці вантажу. З цього моменту право розпорядження вантажем переходить до одержувача і перевізник повинен керуватись його вказівками.

Право розпорядження вантажем може належати одержувачу з моменту виписки накладної, якщо у накладній відправником зроблена такого роду вказівка. У цьому випадку при розпорядженні одержувача видати вантаж іншій особі, останній не має право призначати інших одержувачів.

При реалізації права розпорядження вантажем повинні додержуватися наступні положення: розпорядник вантажу повинен надати перевізнику перший примірник накладної, в яку повинні бути внесені нові інструкції, а також відшкодувати перевізнику витрати і збитки, викликані виконанням цих інструкцій; виконання цих інструкцій повинно бути можливим в момент їх одержання виконавцем, крім того вони не повинні порушувати хід нормальної роботи підприємства перевізника і завдавати шкоди відправникам або одержувачам інших вантажів, а також не повинні ні в якому разі вести до поділу відправки.

Якщо по будь-якій причині, виконання договору на встановлених накладною умовах неможливе до прибуття вантажу в пункт призначення, то перевізник зобов'язаний запросити відповідної вказівки у особи, яка має право розпоряджатись вантажем. Якщо обставини дозволяють виконати перевезення на інших умовах, ніж передбачені в накладній, і якщо перевізник не зміг своєчасно отримати вказівки від особи, що має право розпоряджатись вантажем, то перевізник повинен прийняти всі належні заходи в її інтересах (ст. 14 КДПВ).

Термін доставки вантажу визначається сторонами і вказується в накладній. Якщо ж цей термін не був обумовлений, то визнається, що тривалість перевезення вантажу не повинна перевищувати час, необхідний у звичайних умовах для виконання такого перевезення сумлінним перевізником.

Не допускається посилення на несправність власного або взятого в оренду рухомого складу, бо перевізник несе повну відповідальність за справний стан своїх транспортних засобів.

Перевізник несе відповідальність за повну або часткову втрату вантажу або за його пошкодження з моменту прийняття вантажу до перевезення і до моменту його здачі, а також за прострочення в доставці. Ця відповідальність будується по принципу вини. Автори КДПВ виходили з того, що експлуатація автомобіля для дорожнього перевезення вантажу пов'язана з особливими небезпеками. Але ці небезпеки необхідно віднести до підприємницького ризику, за що перевізник несе не тільки повну відповідальність, але в зв'язку з яким він повинен виявляти особливу передбачливість.

Перевізник звільняється від відповідальності, якщо доведе, що втрата вантажу, його пошкодження або прострочення в доставці відбулися не з його вини, а внаслідок інструкції розпорядника вантажу, із-за дефекту властивого вантажу або обставин яких перевізник не міг уникнути і наслідки яких він не міг відвернути.

Перевізник звільняється від відповідальності, коли доведе, що несхоронність вантажу є наслідком особливого ризику, нерозривно пов'язаного з однією або декількома обставинами: використання відкритих і не покритих брезентом автотранспортних засобів, якщо таке використання була обумовлено і про це є припис у накладній; відсутність або несправність упаковки вантажу, що по своїй природі схильний до втрати, псування або пошкодження без упаковки, або при незадовільній його упаковці; завантаження, укладка або вивантаження вантажу виконувалось відправником або одержувачем, або особами, що діяли від їх імені; природними властивостями деяких вантажів, внаслідок яких їм притаманна повна або часткова втрата або пошкодження, зокрема, внаслідок бою, корозії, гниття або впливу паразитів і гризунів; недостатністю або незадовільністю маркування або нумерації вантажних місць; перевезенням живих тварин (ст.17 КДПВ). Якщо перевізник доведе, що при обставинах які склалися, несхоронність вантажу могла настати внаслідок хоча б одного з цих ризиків, приймається презумпція, що так відбулося насправді. Проте заявник претензії або позову в свою чергу може довести, що шкода ні повністю, ні частково не відбулася із-за цих особливих ризиків (ст.18 КДПВ).

При міжнародних перевезеннях одержання вантажу є не обов'язком, а правом одержувача. Після прибуття вантажу на місце, призначене для розвантаження, одержувач має право зажадати передачі йому другого примірника накладної замість розписки і здачі йому вантажу. Одержувач зобов'язаний сплатити платежі по заборгованості, означені в накладній. У випадку виникнення суперечки з цього приводу перевізник не зобов'язаний пред'являти вантаж до моменту отримання гарантій про сплату платежу. При прийнятті вантажу, одержувачем робиться відповідна позначка в третьому примірникові накладної і зобов'язання перевезення вантажу вважається виконаним.

При видачі вантажу одержувачу без стягнення платежу, передбаченого договором перевезення, перевізник зобов'язаний сплатити відправнику відшкодування, що не перевищує суми такого платежу без шкоди для свого права регресу до одержувача.

При виникненні обставин, що перешкоджають здачі вантажу по його прибуттю до місця вивантаження, перевізник повинен запросити інструкції у відправника. Якщо одержувач відмовиться прийняти вантаж, відправник має право розпорядитися вантажем. Одержувач, навіть якщо він відмовився від прийняття вантажу, може зажадати його здачі до тієї пори, доки перевізник не отримав від відправника протилежних інструкцій.

Якщо по будь-якій причині виконання договору на встановлених накладною умовах неможливо, або після прибуття вантажу на місце призначення виникають перешкоди до його здачі перевізнику надається особливе право — негайно вивантажити вантаж, після чого перевезення вважається закінченим. В такому випадку перевізник приймає на себе зберігання вантажу. Він може довірити зберігання вантажу якій-небудь третій особі і в цьому випадку несе відповідальність лише за необачний вибір такої особи. Перевізник може продати вантаж, не очікуючи інструкцій від правомочної особи, якщо вантаж є таким, що швидко псується або якщо того вимагає його стан, або ж якщо видатки по зберіганню вантажу виявилися б незрівнянні із вартістю вантажу. В інших випадках перевізник може також продати вантаж, якщо в розумний термін ним не буде отримане від особи, яка має право розпоряджатися вантажем, протилежних інструкцій. Виручена від продажу вантажу сума, за винятком витрат які підлягають відшкодуванню у зв'язку з борговими зобов'язаннями за накладною, а також понесених витрат на реалізацію товару, повинна бути передана в розпорядження правомочної за договором особи. Ця особа повинна сплатити належну суму перевізнику у випадку коли виручка не покриває означених витрат. Вантаж продається по нормам права, діючим в пункті продажу, або звичаям. Перевізник має право на відшкодування витрат, викликаних запитом інструкцій або виконанням отриманих інструкцій, якщо ці витрати не є наслідком його вини (ст.16 КДПВ).

Важливим моментом є процедура видачі вантажу. Тут припускається, що одержувач, якщо він приймає вантаж без застережень, отримав вантаж у стані, який описано у накладній.

Одержувач, що приймає вантаж і виявив його несхоронність, повинен зробити перевізнику застереження, які вказують загальний характер втрат або пошкоджень. При цьому, коли йдеться про помітні явні втрати або пошкодження, застереження повинні бути зроблені в письмовій або усній формі не пізніше ніж у момент прийняття вантажу. У відношенні ж непомітних з огляду поверхні вантажних місць втрат і пошкоджень застереження повинні бути зроблені у письмовій формі на протязі семи днів з дня прийому вантажу, без врахування неділі і державних свят (ст.30 КДПВ).

Застереження не є претензіями відносно відшкодування заподіяних збитків. Вони лише констатують у загальній формі, без зайвих подробиць, факти нестачі, втрати, псування або пошкодження вантажу. Але їх значення велике. У випадку прийняття вантажу без застережень вважається, доки не доведене зворотнє, що одержувачу здано вантаж у стані, означеному в накладній. Завдяки цьому на одержувача покладаються несприятливі наслідки, що випливають з такого приймання.

Шкода, викликана повною або частковою втратою вантажу, відшкодовується в розмірі вартості втраченого вантажу, а при псуванні або пошкодженні — розмірі суми, на яку понизилася вартість вантажу. Крім того, підлягають відшкодуванню: плата за перевезення, митні збори, інші витрати, пов'язані з перевезенням вантажу

у відповідності з розмірами шкоди. Інший збиток не відшкодовується (ст.23,25 КДПВ).

Розмір суми, що підлягає відшкодуванню при несхоронному перевезенні, визначається за вартістю вантажу в момент і у місці прийняття його до перевезення. При визначенні вартості вантажу повинні враховуватися офіційно встановлені ціни і біржові котування, а при їх відсутності — звичайна вартість товару такого ж виду і якості. Однак розмір відшкодування не може перевищувати 25 золотих франків за кілограм ваги якої не вистачає, якщо не обмовлена вартість вантажу. Перерахування суми відповідальності у відповідну національну валюту виконується в день винесення судового рішення або в день, про який сторони домовилися.

Відшкодування збитків у зв'язку з простроченням терміну доставки можна вимагати лише у випадку, якщо перевізник одержує письмове застереження на протязі 21 дня з дня видачі вантажу одержувачу. При простроченні у доставці вантажу перевізник повинен повернути частину перевізної плати, конкретний розмір якої визначається за кожен календарну добу затримки у договорі перевезення. Якщо сторона доведе, що в результаті прострочення мали місце додаткові збитки, перевізник зобов'язаний відшкодувати їх, але в розмірі, що не перевищує плати за перевезення. Більш значне за розміром відшкодування може бути зажадане з перевізника тільки у випадку проголошення спеціального інтересу в доставці.

Якщо вантаж не доставлений на протязі 30 днів по закінченні погодженого терміну або 60 днів з моменту прийняття вантажу до перевезення і термін доставки не був погоджений, то це є безспірним доказом його втрати. Особа, яка має право розпоряджатися вантажем, може, при одержанні відшкодування за втрачений вантаж, просити у письмовій формі про її негайне повідомлення у випадку знаходження вантажу на протязі року після сплати відшкодування. Прийняття такої вимоги підтверджується письмово. При одержанні повідомлення про знахідку вантажу його розпорядник може на протязі 30 днів зажадати подання йому вантажу проти повернення отриманого їм відшкодування і сплати платежів згідно з накладною. За відсутності заяв з боку розпорядника вантажу право розпорядження знайденим вантажем переходить перевізнику (ст.20 КДПВ).

Заявник вимоги може зажадати сплати відсотків на суму, яка підлягає відшкодуванню. Відсотки обчислюються з розрахунку 5% річних з дня направлення перевізнику претензії в письмовій формі або ж, якщо така претензія не подавалась, з дня подання позову.

Небезпечний вантаж, про який не проінформовано перевізника, може бути в будь-який момент і в будь-якому місці вивантажений, знищений або знешкоджений без всякого відшкодування. Крім того, відправник несе відповідальність за всі витрати і збитки, викликані передачею цього вантажу для перевезення або його перевезенням.

По всіх суперечкам перевезення позивач може звернутися тільки в суд країни на території якої або відповідач має місце проживання або має місцезнаходження свого основного комерційного підприємства або відділення, шляхом якого був укладений договір перевезення, або знаходиться місце прийняття вантажу до перевезення або місце, призначене для подання.

Повторне звертання з позовом у суд між одними і тими ж сторонами по тій же основі не допускається. Виключення складає випадок, коли рішення суду підлягає виконанню в країні, в якій порушується новий розгляд.

Термін позовної давності встановлюється в один рік. Однак, у випадку навмисних неправомірних дій термін позовної давності встановлюється три роки. Плин терміну позовної давності починається: у випадку несхоронності вантажу — з дня подання вантажу; у випадку втрати вантажу — з факту його втрати; при всіх інших

умовах — по закінченні тримісячного терміну з дня укладання договору перевезення.

Пред'явлення претензії в письмовій формі призупиняє течію терміну позовної давності до того дня, коли перевізник у письмовій формі відхилив претензію і повернув додані до неї документи. Тягар доказу одержання претензії або відповіді на неї, а також повернення документів, лежать на тій стороні, що посилається на ці факти.

Якщо перевезення, умови якого визначаються єдиним договором, здійснюється послідовно декількома перевізниками, кожний з них несе відповідальність за все перевезення, причому всі наступні перевізники, починаючи з другого, стають учасниками договору перевезення на означених у накладній умовах. При цьому перевізник, приймаючий вантаж від свого попередника, вручає останньому підписану їм розписку. Він повинен вписати своє ім'я і адресу в другий примірник накладної. У випадку необхідності він вносить письмові застереження.

Найважливіші питання організації дорожнього руху регулюються європейськими угодами, конвенціями і протоколами. Конвенції про дорожній рух 1949 р. і 1968 р. та європейські угоди, що їх доповнюють встановили єдині правила дорожнього руху, основні вимоги до автомобілів, причепів і водіїв транспортних засобів, визначили вимоги до реєстраційних номерів, відокремлювальних і розпізнавальних знаків транспортних засобів, допущених до міжнародного руху, а також затвердили макети міжнародного і національного посвідчень водіїв.

Основні нормативні документи, що визначають порядок організації руху на дорогах, систему дорожніх знаків і сигналів, вимоги до рухомого складу, що були прийняті в Україні, розроблялись з урахуванням вимог Конвенцій і інших міжнародних документів.

Перевезення вантажів у міжнародному автомобільному сполученні здійснюється з перетином державних кордонів і пов'язане з виконанням певних прикордонних і митних формальностей. Митному контролю підлягають як вантажі, так і транспортні засоби.

Від того, наскільки спрощені і відпрацьовані митні процедури, залежать простої автотранспорту на кордонах та видатки перевізників. З метою спрощення процедур митного контролю на кордоні розроблені і застосовуються в залежності від регіону міжнародного перевезення вантажу наступні митні документи: єдиний адміністративний документ — в країнах, що входять в європейську асоціацію вільної торгівлі; Скандинавський митний паспорт — в скандинавських країнах; арабський маніфест — в ряді арабських країн.

Скороченню часу на митне оформлення перевезень на кордоні і зниженню транспортних витрат перевізників сприяють: Конвенції про міжнародне перевезення вантажу з застосуванням книжки МДП 1959р. і 1975 р., що діють паралельно; Конвенція стосовно тимчасового ввозу автотранспортних засобів, що служать для комерційних цілей, 1957 р., яка дозволяє спростити митне оформлення ввозу автомобільного рухомого складу і виключити внесення заставних сум; Конвенція узгодження умов проведення контролю вантажу на кордонах 1982 р.

Митні конвенції про міжнародне перевезення вантажу з застосуванням книжки МДП (ще поймаєні Конвенціями МДП і TIR) передбачають використання для транзиту митного документа, що називається книжка МДП (карнет TIR). Ці Конвенції широко застосовуються в різноманітних регіонах Європи, Азії і Африки.

Конвенції передбачають можливість виконання перевезень в автомобілях і контейнерах під митними печатками і пломбами від митниці країни відправлення до митниці країни призначення, як правило, без митного догляду на кордонах при умові використання книжки МДП.

Важливими положеннями Конвенцій є звільнення вантажу, що перевозиться з додержанням процедури МДП, від сплати заставних сум, ввізного і вивізного мита і збору, а також те, що не вимагається спеціального митного документа або будь-яких гарантій на тимчасовий ввіз дорожніх транспортних засобів.

В Конвенціях наведені технічні вимоги до автотранспортних засобів і контейнерів, що допускаються до міжнародного перевезення вантажу з застосуванням книжки МДП, встановлений порядок допуску автотранспортних засобів і контейнерів до перевезень під митними печатками і пломбами, визначена відповідальність гарантійних об'єднань, дані визначення ряду важливих термінів, а також сформульовані положення про перевезення важковагових і негабаритних вантажів з додержанням процедури МДП.

Конвенціями передбачені також заходи до осіб, що винні в порушенні законів або митних правил. Зокрема, передбачене, що всяке порушення положень Конвенцій тягне застосування до винного санкцій по законам країни, в якій це порушення було вчинене.

Особлива увага в Конвенціях приділена питанням порядку видачі книжок МДП. Кожна країна на певних умовах може надати деяким об'єднанням право видавати книжки МДП за умови, що надана ними гарантія покриває відповідальність, прийняту ними на себе у зв'язку з операціями, при яких застосовуються книжки МДП. При цьому гарантійне об'єднання несе відповідальність не тільки за вантажі, перераховані в книжці МДП, але також і за будь-які вантажі, що знаходяться в запломбованій частині транспортного засобу.

До перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП допускаються вантажні автотранспортні засоби і контейнери, що відповідають технічним вимогам конвенцій МДП і мають свідоцтва, видані компетентними властями країни, в якій проживає або має своє постійне перебування їх власник або перевізник.

Для виконання міжнародного перевезення вантажу із застосуванням книжки МДП необхідно заповнити бланки книжки, що оформлюється на кожне перевезення.

На кожний автотранспортний засіб або контейнер складається одна книжка МДП. Однак єдина книжка МДП може складатися на автопоїзд або на декілька контейнерів, навантажених на один автомобіль або автопоїзд. У цьому випадку у вантажному маніфесті книжки МДП повинно бути вказано окремо вміст кожного транспортного засобу або контейнера.

Книжка МДП дійсна тільки для одного перевезення і повинна містити таке число відривних листків для її митного оформлення, яке необхідне для здійснення даного перевезення.

Заповнення книжки МДП є обов'язком перевізника. Спочатку заповнюється обкладинка книжки, а після завантаження, на основі міжнародної накладної заповнюється вантажний маніфест книжки з розрахунку два листка на кожну країну, включаючи країну відправлення і країну призначення. Вантажний маніфест складається на мові країни відправлення. Митні власті інших країн вздовж шляху сполучення можуть вимагати перекладу маніфесту на мову їхньої країни. В зв'язку з цим, рекомендується постачати водіїв завчасно підготованими перекладами. Вага, об'єм і всі розміри повинні бути наведені в метричних одиницях, а вартість — у валюті країни відправлення або у валюті, приписаній компетентними властями цієї країни.

Заповнена книжка подається митниці для подальшого оформлення (постановки штампів і позначок на корінцях, що залишаються) і відриву відповідного листа. Книжка МДП є документом суворої звітності і повинна бути повернута в АСМАП України.

Поверненню підлягають також всі: книжки, термін чинності яких закінчився; книжки із зіпсованими або використаними всіма відривними листами; книжки, оформлені на автотранспортні засоби, що зняті з експлуатації.

Передача або перепродаж книжки МДП іншому перевізнику заборонений.

У випадку пошкодження митних накладень (пломб і печаток), пошкодження або загибелі вантажу екіпаж повинен звернутися до митних органів або компетентних властей країни, на території якої відбулася ця подія для укладання відповідного протоколу.

В'їзд і виїзд з країни автотранспортних засобів, що здійснюють перевезення вантажу і пасажирів з точки зору митних формальностей в європейських країнах особливим документом не регламентуються, не враховуючи наявності дозволу і відповідної технічної документації. Тоді як, у більшості країн Близького Сходу і в Ірані на автотранспортні засоби (окремо на тягач і на напівпричіп або причеп), що в'їжджають у країну, необхідно оформлювати митний документ на тимчасовий ввіз, що називається "Митна талонна книжка" (карнет де пасаж).

Митна талонна книжка є міжнародним митним документом, встановленим "Митною конвенцією стосовно тимчасового ввозу автотранспортних засобів, які використовуються з комерційною метою". Митна талонна книжка є документом, що гарантує сплату ввізного мита і збору, штрафів у випадку порушення правил оформлення книжки і інших приписів Конвенції. На її основі здійснюється і контролюється тимчасовий ввіз і вивіз іноземних автотранспортних засобів без сплати митних податків і зборів у країни і з країн, що вимагають пред'явлення цього документа.

Митні талонні книжки виготовляють і продають своїм членам Міжнародна автомобільна федерація і Міжнародний союз по туризму.

На автопоїзд оформлюється дві книжки: одна — на тягач і одна — на напівпричіп. Їх термін чинності — один рік з моменту оформлення. Кожний лист книжки використовується на один в'їзд-виїзд автотранспортного засобу. Лист складається з трьох частин: двох відривних талонів для в'їзду (права частина), виїзду (центральна частина) і корінця листа, що залишається в книжці. При пред'явленні книжки митниця відриває відповідну частину листа, а на корінці робить позначку про в'їзд або виїзд, засвідчуючи її підписом і печаткою. Ці позначки є обов'язковими, бо без них не можна довести митним властям країни, в яку був пропущений автотранспортний засіб, факт виїзду з країни, що може потягти за собою стягнення митних штрафів. Крім цього, за відсутності в корінці позначки про виїзд з країни автотранспортний засіб не може бути допущено в цю країну при повторному в'їзді. Митна талонна книжка повинна оформлюватись французькою мовою. Її переоформлення на інший транспортний засіб не допускається.

В рамках країн-членів ЄЕС була розроблена і застосовувалася митна система "Т". На основі системи "Т" був розроблений "Єдиний адміністративний документ" для митного оформлення вантажу при перевезеннях між ЄЕС і країнами Асоціації вільної торгівлі (АВТ). Він застосовується з 1988 року. Цей документ може застосовуватись при перевезеннях з країн АВТ в інші країни у випадку відсутності у них книжки МДП. При цьому оформлення єдиного адміністративного документа може виконуватись безпосередньо на кордоні.

З метою полегшення міжнародного перевезення вантажу шляхом скорочення вимог у відношенні додержання формальностей, видів і тривалості контролю, національної і міжнародної координації процедур контролю і засобів їх застосування була розроблена і укладена Конвенція узгоджених умов проведення контролю вантажів на кордоні (1982р.).

Конвенція дає визначення різноманітних видів контролю, яким підлягають вантажі при перетині кордонів, і визначає заходи, що полегшують проведення контролю.

До інших важливих митних документів відносяться Конвенції, що стосуються контейнерів. Вони регламентують тимчасовий безмитний ввіз вантажених і порожніх контейнерів однієї країни на територію іншої. У Конвенціях сформульоване поняття контейнер, наведені технічні вимоги до контейнерів, які допускаються до міжнародних перевезень під митними печатками і пломбами, визначена процедура допуску і розпізнання цих контейнерів і порядок їх реекспорту, встановлені умови тимчасового ввозу. Зокрема вказано, що вивіз контейнерів, повинен бути виконаний на протязі трьох місяців з дня їх ввозу через будь-яку митницю. Згідно Конвенції допускається використання тимчасово ввезених контейнерів один раз на внутрішніх перевезеннях до їх вивозу.

Процедура тимчасового ввозу передбачає, що власник або підприємство по експлуатації контейнерів, зобов'язаний надати митним органам докладну інформацію про рух кожного контейнера, включаючи дату і місце його ввозу і вивозу з країни, а також сплатити ввізні мито і збір у випадку порушень умов тимчасового ввозу, встановленого Конвенцією.

З метою підвищення безпеки дорожнього руху і регламентації умов праці при виконанні міжнародних автомобільних перевезень була розроблена в 1970 р. КВТ ЄЕК ООН при участі Міжнародної Організації Праці ООН "Європейська угода про режим праці і відпочинку екіпажів автотранспортних засобів при міжнародних перевезеннях" (ЄУРП).

Угода містить умови, яким повинні відповідати водії транспортних засобів, що здійснюють міжнародні автомобільні перевезення, а також встановлює членам екіпажу цих засобів тривалість щоденного відпочинку, щоденну тривалість управління автотранспортним засобом, максимальний час безперервного управління, максимальну тижневу і двотижневу тривалість управління автотранспортним засобом.

Згідно конвенції кожна країна повинна застосовувати на своїй території положення не менше суворі ніж в ній зазначені (ст.3 ЄУРП). Під час будь-якого міжнародного автомобільного перевезення підприємство і члени екіпажу повинні дотримуватись у відношенні тривалості відпочинку і управління, а також у відношенні складу екіпажу приписів встановлених національним законодавством, а також діючими арбітражними рішеннями і колективними договорами. Якщо національні приписи менш суворі положень ЄУРП то виконується положення угоди (ст.4 ЄУРП).

Угодою регламентується вік водіїв, які можуть працювати на міжнародних перевезеннях. У загальному випадку до роботи допускаються водії віком від 21 року. Залучення більш молодих водіїв для перевезень пов'язане з цілою низкою застережень.

Склад транспортних засобів з більш ніж одним причепом (напівпричепом) або одним пасажирським напівпричепом з дозволеною масою більше 5 тон, або автопоїзд з дозволеною вагою більше 20 тон повинен супроводжуватися двома водіями або із заміною водія починаючи з 450 км, якщо відстань перевезення більше цього нормативу (ст.10 ЄУРП).

Кожний член екіпажу повинен мати безперервний 11-годинний щоденний відпочинок на протязі доби, передуючий будь-якому моменту, коли він виконує один із видів своєї виробничої діяльності.

Відпочинок може бути скорочено до 9 годин не більше двох разів на протязі одного тижня при умові, що відпочинок повинен бути використаний у звичайному місці проживання.

При наявності двох водіїв і відсутності місця для сну, кожний член екіпажу повинен мати безперервний 10-годинний щоденний відпочинок на протязі 27 годин, який передує будь-якому моменту виконання виробничої діяльності. При наявності місця для сну — не менше 8-годинний щоденний відпочинок на протязі 30 годин.

Періоди відпочинку повинні використовуватись поза транспортним засобом, а при наявності місця для сну допускається використання транспортного засобу при знаходженні його на стоянці.

Загальний час управління між двома послідовними періодами щоденного відпочинку не повинен перевищувати 8 годин. Тривалість управління не повинна перевищувати 48 годин на протязі тижня і 92 години на протязі двох тижнів.

Тривалість безперервного управління не повинна перевищувати 4 годин, за виключенням тих випадків, коли водій не може досягнути придатного пункту зупинки або місця призначення. У такому випадку тривалість управління може бути збільшена до 30 хвилин.

Для водіїв автопоїздів перерва повинна бути не менше 1 години. Ця перерва може бути замінена двома перервами по 30 хвилин кожна, розподіленими на протязі щоденного періоду управління.

Для водіїв, за виключенням водіїв автопоїздів, при тривалості управління не більше 8 годин повинна бути надана перерва після 4 годин роботи не менше 30 хвилин. Якщо тривалість управління перевищує 8 годин водій повинен зробити дві перерви по 30 хвилин кожна.

Кожному члену екіпажу надається щотижневий відпочинок тривалістю 24 годин, якому повинен передувати або слідувати за ним період щоденного відпочинку.

Водій може відступати від положень Угоди у випадку небезпеки, надання допомоги або в зв'язку з аварією, а також досягнення підходящого пункту зупинки (ст.11 ЄУРП).

Міжнародні автомобільні перевезення, що виконуються іноземним автотранспортом, в більшості країн оподатковуються різноманітними податками і зборами, пов'язаними з використанням доріг, видаванням дозволів, обмеженнями на ввіз і вивіз палива, з доходами і прибутками, що одержуються від перевезень, оформленням митних і статистичних документів безпосередньо на кордоні, обмеженнями габаритів, вагових параметрів, навантажень на вісь, тощо.

Дані про збори публікуються в спеціальній літературі. Зокрема такі дані наводяться в періодичних виданнях національних асоціацій міжнародних перевізників.

При міжнародних перевезеннях окремих видів вантажу діють спеціальні угоди. 18 європейських країн є учасниками європейської угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажу (ДПНВ). Угода розроблена з метою створення уніфікованих правил міжнародних автомобільних перевезень небезпечних вантажів і складається з двох частин. В першій частині викладені приписи, що стосуються небезпечних речовин і предметів, тари і упаковки, а в другій частині — положення, що стосуються транспортних засобів, які використовують для перевезення небезпечних вантажів.

Згідно Конвенції транспортні засоби, призначені для міжнародних автомобільних перевезень небезпечних вантажів, повинні перевірятись компетентними органами країни реєстрації на придатність до цих перевезень і мати спеціальне свідоцтво про допущення до перевезення, що складається на мові країни реєстрації і на одній з наступних мов: англійській, французькій або німецькій.

До міжнародних перевезень небезпечних вантажів допускаються тільки водії, які пройшли спеціальний курс підготовки і отримали відповідне свідоцтво.

З метою покращання умов збереження якості швидкопсувних продуктів під час їх перевезення спеціальними транспортними засобами була розроблена і підписана

Угода про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень (1970р.).

Угода передбачає: визначення спеціальних транспортних засобів, що використовуються для міжнародного перевезення швидкопсувних продуктів; порядок перевірки відповідності спеціальних транспортних засобів вимогам міжнародного перевезення швидкопсувних продуктів; засоби вимірювання і перевірки ізоітермічних властивостей і ефективності пристроїв для охолодження або для обігріву транспортних засобів; температурні режими всередині кузову транспортних засобів при перевезенні продуктів; тощо.

Проблема боротьби із забрудненням атмосфери в останні роки набула глобального характеру. В зв'язки з цим за кордоном введені жорсткі стандарти на токсичність і та димність відпрацьованих газів (Правила ЕТК ООН № 49 EURO-2 і EURO-3). Обмеження шуму автомобілів регламентується правилами ЄЕК ООН №51.

Обмеження на масові та габаритні розміри автотранспортних засобів наведені в таблиці 2.5.

Основними документами, які оформлюються при перевезенні зовнішньоторговельних вантажів автомобільним транспортом, є шляховий лист і товаротранспортна накладна, яка замінює три окремих документа: сертифікат якості, відвантажувальну специфікацію і пакувальний лист. Крім цього, при перевезеннях вимагається наявність рахунку-фактури, а також карантинного та ветеринарного сертифікатів.

2.5. Масові та габаритні обмеження автотранспортних засобів

Параметри	Країни				Ас-МАП
	Європа	США	Канада	Японія	
Висота, м	3,8-4,0	4,12	4,11	3,8	4,0
Ширина, м	2,4-2,6	2,44	2,59	2,5	2.55
Довжина одиночного автомобіля, м	10,7-12,0	10,7-12,2	12,2	12,0	12,0
Довжина причепа або напівпричепа, м	10,7-12,0	12,2-13,7	—	—	12,0
Довжина причіпного дволанкового автопоїзда, м	15,0-20,0	16,8-25,9	14,8-22,2	15,0	18,0
Довжина триланкового автопоїзда, м	16,8-24,0	16,8-22,9	—	—	18.35
Довжина сидельного автопоїзда, м	15,0-20,0	16,8-25,9	13,7-19.8	15,0	16,5
Осьова маса, т	10,0	10,0	6,0-13	8,17-10,2	8,2-10,0
Повна маса двовісного автомобіля, т	16,3-20,0	12,7-16,3	11,8-18,0	20,0	18,0
Повна маса тривісного автомобіля, т	24,0-28,0	20,0-30,0	18,1-27,2	20,0	25,0
Повна маса чотиривісного автомобіля, т	24,0-32,0	23,1-32,7	—	20,0	32,0
Повна маса тривісного автопоїзда, т	24,4-30,0	20,9-27.2	—	32,0	24,0
Повна маса	32,2-40,0	27,2-33,1	—	32,0	36,0

Параметри	Країни				Ас-МАП
	Європа	США	Канада	Японія	
чотиривісного автопоїзда, т					
Повна маса п'ятивісного автопоїзда, т	32.5-50,0	34,3-41,7	—	32,0	36,0

В Україні роботу автомобільного транспорту регламентує значна кількість законів, постанов, наказів, тощо. Серед яких можна виділити Закони "Про транспорт", "Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів", "Про автомобільний транспорт"; інструкцію "Про порядок видачі суб'єктам підприємницької діяльності ліцензій на здійснення внутрішніх й міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом"; положення "Про порядок допущення дорожніх транспортних засобів до перевезень вантажів під митними печатками і пломбами із застосуванням книжки МДП"; наказ "Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні".

Автомобільний транспорт надає можливість замовникам вибирати, як автомобілі загального призначення, так і спеціалізовані транспортні засоби. Найбільш поширений діапазон вантажопідйомності 0,5 - 20 тонн, при об'ємі кузова до 86 м³. Технічні характеристики рухомого складу надають можливість розвивати максимальну швидкість визначену правилами дорожнього руху.

На автомобільному транспорті прийнято вважати відправку в діапазоні від 10 кг до 2 тонн дрібною, а більше 2 тонн — поїзною. Максимальні терміни виконання початку замовлення при його одержанні через експедиторську організацію — 3 доби, через транспортне підприємство — 2 доби. Для термінових замовлень початок виконання обмежується 4 годинами. На доставку вантажу на відстань до 250 км відводиться 1 доба. На подолання кожних наступних 400 км також відводиться по одній добі.

Для дрібних відправлень прийнятий термін накопичення відправок на відправлень до 500км — 1 доба, більше 500км — 2 доби.

Доставка вантажів в автомобільному сполученні може виконуватись за двома принциповими технологіями: наскрізною і термінальною.

Наскрізна технологія передбачає доставку вантажів одним транспортним засобом без заміни бригади водіїв. На відміну від наскрізної, термінальна допускає як заміну водіїв, так і рухомого складу на протязі транспортного процесу.

При умові, що відпочинок водіїв відбувається на автомобільних терміналах, наскрізну технологію можна вважати різновидністю термінальної технології.

Термінальна технологія перевезень, яка прийшла на заміну наскрізної, дозволяє значно підвищити швидкість доставки вантажів. Це досягається за рахунок розриву зв'язку "автомобіль - вантаж - водій".

Розрив зв'язку "вантаж-автомобіль", відомий як метод тягових плечей, полягає в заміні на терміналі вантажного модуля і закріпленні певних тягачів і автомобілів за окремими тяговими ділянками. Спільне використання декількома автомобілями вантажних модулів тягне за собою проблему зберігання модулів у процесі транспортування.

Розрив зв'язку "автомобіль-водій", відомий як естафетний метод, полягає в заміні на терміналі водія і закріпленні водіїв за певними ділянками. Спільне використання декількома водіями автомобіля ставить проблему зберігання його технічного стану.

Обидва ці методи направлені на скорочення часу доставки вантажу з одночасним збільшенням корисного часу роботи автомобіля.

На автомобільному транспорті на відміну від інших видів транспорту не вантажовласник доставляє вантаж до місця навантаження, а саме перевізник подає транспортні засоби під навантаження. Тим самим транспортний процес починається не на пункті відправлення, а на території вантажовласника, тому потрібне оперативне узгодження діяльності всіх зацікавлених осіб.



2.5. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ

Морські перевезення регулюються Кодексом торговельного мореплавства України (1995 р.), інструкціями "Про порядок видачі суб'єктам підприємницької діяльності ліцензій на здійснення агентування і фрахтування морського торговельного флоту", "Умовами і правилами здійснення агентування і фрахтування морського торговельного флоту та контроль за їх дотриманням" "Умови і правила здійснення внутрішніх й міжнародних перевезень пасажирів і вантажів морським і річковим транспортом та контроль за їх дотриманням", "Правилами митного контролю за переміщенням через митний кордон України суден закордонного плавання", "Збірником тарифів на роботи та послуги, що надаються вантажовласникам морськими портами України".

Згідно положень Кодексу торговельного мореплавства перевезення вантажів можуть здійснювати суб'єкти підприємницької діяльності, у володінні, користуванні або розпорядженні яких перебувають судна, за наявності у них спеціального дозволу (ліцензії) на цю діяльність.

Морська транспортна організація загального користування:

а) зобов'язана прийняти будь-який запропонований для перевезення вантаж, якщо на судні є вільні приміщення, придатні для перевезення, і вантаж може бути перевезений без шкоди для раніше прийнятих до перевезення вантажів;

б) не вправі віддавати перевагу одному вантажовласнику перед іншим стосовно приймання вантажів і умов перевезення;

в) зобов'язана публікувати тарифи та умови перевезень.

Особливістю морських перевезень є те, що поняття перевізника замінене найменуванням — фрахтівник. В принципі це пов'язане з тим, що немає в документах морських перевезень поняття перевізника в звичайному сенсі і воно лежить між ним і власником судна.

Умови морського перевезення вантажів визначаються договором. За договором морського перевезення вантажу перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж з порту відправлення в порт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник або фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт). Фрахтувальником і фрахтівником визнаються особи, що уклали між собою договір фрахтування судна (чартер). Перевізник несе відповідальність за втрату, нестачу і пошкодження або прострочення у доставці вантажу.

Договір морського перевезення вантажу повинен бути укладений у письмовій формі.

Документами, що підтверджують наявність і зміст договору морського перевезення вантажу, є: рейсовий чартер (якщо договір передбачає умову надання для перевезення всього судна, його частини або окремих судових приміщень); коносамент або інші письмові докази (букінг-нота, берс-нота, тощо).

Правовідносини між перевізником і одержувачем вантажу визначаються коносаментом.

Фрахтування за чартерами застосовується при фрахтуванні суден, що виконують рейси між різними портами світу в залежності від наявності вантажів і розміру фрахтових ставок. За звичаєм, такі судна використовують для транспортування навальних або насипних сухих вантажів, а також нафти і нафтопродуктів.

У торговельному мореплаванні застосовуються наступні види фрахтування суден:

- фрахтування на послідовні рейси (consecutive-voyage) або різновидність фрахтування на умовах рейсового чартеру, яка застосовується при перевезеннях великої кількості однорідних вантажів в одному і тому ж напрямку одним і тим же судном;
- фрахтування по генеральному контракту (general contract), тобто угода, за якою судновласник зобов'язується на протязі певного періоду часу перевезти обумовлену кількість вантажу;
- фрахтування на умовах тайм-чартеру (time-charter), що в залежності від засобу визначення тривалості оренди судна ділиться на звичайний тайм-чартер і кругові рейси;
- фрахтування на умовах бербоут-чартер або дінайз-чартер-оренда судна без екіпажу (bareboat charter or demise charter).

Лінійні умови перевезення (liner або berth terms) означають, що лінійний перевізник за рахунок фрахту (плата за перевезення), забезпечує навантаження, вивантаження і укладку вантажу в трюмах або на палубі судна. З практичної точки зору "лінійні умови" означають, що вартість навантаження і вивантаження відносяться на судно, якщо сторони не домовилися про інше. В цьому лінійні умови відрізняються від умов при трампових перевезеннях, коли судновласник не несе видатків по вантажним роботам. Специфіка лінійного судноплавства пояснюється тим, що договором на перевезення є коносамент, що охоплює усього лише невелику частину вантажу на судні, а не чартер. Право організувати навантаження або вивантаження судна надається одній особі (судновласнику і його агенту, а не фрахтувальникам). Зобов'язання судновласника по лінійним умовам виконувати вантажні роботи за свій рахунок уточнюються в залежності від звичаїв кожного порту і напрямку роботи лінії.

При перевезеннях генеральних вантажів на лінійних судах бронювання тоннажу виконується по коносаменту. Ділення фрахтових контрактів на фрахтування по чартеру і бронювання по коносаментам до деякого ступеню умовне. По-перше, з прийняттям вантажу до перевезення коносамент в більшості випадків видається за наявності чартеру (змішане фрахтування). По-друге, однією з різновидностей договору перевезення вантажу по коносаменту є букінговий договір. Формою такого договору служить не коносамент, а букінг-нота або інші документи, якими обмінюються сторони до прийняття вантажу перевізником або видачі коносаменту.

В залежності від специфіки перевезення для різноманітних видів вантажу і окремих напрямків використовується ряд форм або проформ стандартних чартерів (charter), чартер-партій (charter-party), які розробляються об'єднаннями судновласників і фрахтувальників. Стандартні форми чартерів використовуються для певного виду товару (руда, вугілля, нафта, зерно). За звичаєм стандартні форми чартерів схвалюються авторитетними міжнародними морськими організаціями (Балтійська конференція, міжнародна морська конференція), а також національними організаціями більшості так званих традиційних морських держав.

Розрізняють два поняття чартерів: чистий і відкритий. Термін чистий чартер вживається тоді, коли документ підписується без будь-яких змін стандартної форми. Відкритий чартер – це документ, в якому не вказані ні вид вантажу, ні пункт

призначення. Ця форма використовується, коли фрахтувальник не знає точно, або бажає зберегти у секреті куди і з яким вантажем направляється судно.

При укладанні чартеру необхідно додержувати ряд формальностей, в першу чергу в частині включення в нього ряду обов'язкових статей і пунктів, чітко формулювання яких дозволить уникнути згодом судовласникам і фрахтувальникам багатьох суперечок.

Договір морського перевезення у виді коносаменту (bill of lading) найчастіше використовується в лінійному судноплаванні.

Коносамент є, по-перше, розпискою капітана або його уповноваженого в прийнятті вантажу із всіма звідси випливаючими зобов'язаннями і відповідальністю; по-друге, це товаророзпорядчий документ, що дає право особі, на яку він виписаний, отримати вантаж в порту призначення, і, по-третє, коносамент служить документом, який підтверджує наявність договору морського перевезення. Коносамент виписується трьох видів: іменний (з вказівкою найменування одержувача), ордерний (коли коносамент виданий або "наказу відправника", або "наказу одержувача") або на пред'явника. По іменному коносаменту вантаж видається в порту призначення означеному в ньому одержувачу, або на основі передатного припису останнього іншій особі, яка подала такий коносамент. По ордерному коносаменту вантаж видається його відправнику або одержувачу або згідно їх наказу, іншим особам. Передача ордерного коносаменту виконується по іменному або бланковому (без позначки особи на користь якої вона зроблена) передатному припису.

Коносамент виписується в двох, трьох і більш примірниках. Повний комплект документів, куди обов'язково входить коносамент, пересилається одержувачу або банку, який провадить розрахунок за договором купівлі-продажу.

Коносамент складається на основі підписаного відправником документа — навантажувального ордеру (shipping order). Навантажувальний ордер уявляє собою первинний транспортний документ, що містить всі необхідні дані про вантаж і служить основою для його прийняття на судно.

Навантажувальний ордер в декількох примірниках заповнюється безпосередньо відправником або за його дорученням транспортно-експедиторською організацією. В останньому випадку відправник заповнює доручення, яке передає експедитору.

Таким чином, для експортера найбільш важливим є правильне заповнення навантажувального ордеру або доручення, бо в оформленні коносаменту він безпосередньо участі не бере.

При навантаженні на судно звіряється правильність відомостей навантажувального ордеру з фактичним станом вантажу. Примірник навантажувального ордеру з розпискою про прийняття вантажу до перевезення називається штурманською розпискою (mate's receipt). Штурманська розписка є підтвердженням прийняття вантажу, але ще не уявляє собою товаророзпорядчого документа, однак входить в комплект документів, які надаються відправником вантажу одержувачу вантажу. Штурманська розписка служить основою для виписки коносаменту.

Важливе значення має дата виписки коносаменту: вона фіксує термін виконання продавцем договору купівлі-продажу.

Існують наскрізні і комбіновані коносаменти.

Наскрізні коносаменти застосовуються при транспортуванні вантажу з одного порту в інший з перевалкою в одному або декількох проміжних портах.

Комбіновані коносаменти стали застосовуватись в зв'язку з розвитком контейнерних і інтермодальних перевезень, коли вантаж перевозиться багатьма видами транспорту: морським, річковим, залізничним, автомобільним, повітряним. Коносамент змішаного перевезення покладає на першого перевізника, що прийняв вантаж до перевезення, не тільки зобов'язання продавця по доставці вантажу від пункту відправника до пункту одержувача, але і матеріальну відповідальність за доставку

вантажу всіма іншими видами транспорту, що задіяні, і видачу вантажу в кінцевому пункті. В цьому зв'язку документ, що видається першим перевізником при здійсненні змішаного перевезення називається інколи не коносаментом, а транспортним документом для змішаного перевезення. Докладаються зусилля по розробці єдиного міжнародного документа змішаного перевезення, що дозволило б значно спростити документообіг.

У випадку, якщо одержувач реалізує не всю партію товару, а її частину, використовуються пайові коносаменти або делівери-ордери. При цьому відбувається дроблення коносаменту на декілька частин.

Існують чисті коносаменти (без приміток про зовнішній вид і стан вантажу) і нечисті (з примітками). Як правило, продавець при поставках товару на певних базисних умовах повинен передати банку або покупцю чистий документ.

Іншою розповсюдженою формою договору морській перевезення є букінг-нот, що застосовується при резервуванні місця на регулярних лінійних судах для перевезення дрібних партій вантажу.

В останній час широке розповсюдження отримав контракт на масове перевезення вантажу, що уявляє собою угоду про перевезення великої партії вантажу на протязі тривалого періоду. По контракту відправник повинен подати до відвантаження кількість вантажу в обумовлений термін. У ньому вказується тарифна ставка, що нижче базисної оскільки в ній врахована знижка за передачу великої партії вантажу.

Після приймання вантажу до перевезення перевізник вантажу, капітан або агент перевізника зобов'язані видати відправнику коносамент, який є доказом прийому перевізником вантажу, зазначеного в коносаменті.

Вантажі, що потребують тари і упаковки для запобігання втратам, нестачам і пошкодженню, повинні подаватися до перевезення у справній тарі та упаковці, що забезпечують повне збереження вантажів у процесі перевезення і перевантаження. На кожному вантажному місці повинно бути нанесено повне і чітке маркірування.

Перевізник зобов'язаний завчасно, до початку рейсу, привести судно в морехідний стан: забезпечити технічну придатність судна до плавання, належним чином спорядити його і забезпечити всім необхідним, укомплектувати екіпаж, а також привести трюми і всі інші приміщення судна, в яких перевозиться вантаж, у стан, що забезпечує належне приймання, перевезення і збереження вантажу.

Вантаж розміщується на судні за розсудом капітана, але не може бути розміщений на палубі без письмової згоди відправника, за винятком вантажів, перевезення яких на палубі допускається відповідно до чинних правил і звичаїв.

Перевізник несе відповідальність за правильне розміщення, кріплення і сепарацію вантажів на судні. Вказівки перевізника відносно завантаження, кріплення і сепарації вантажу обов'язкові для юридичних і фізичних осіб, які виконують вантажні роботи.

Термін, протягом якого вантаж повинен бути навантажений на судно або вивантажений з судна (сталійний час), визначається угодою сторін, а за відсутності такої угоди — нормами, прийнятими в порту навантаження (розвантаження).

Угодою сторін можуть бути встановлені додатковий після закінчення терміну навантаження (розвантаження) час очікування судном закінчення вантажних робіт (контрсталійний час) і розмір плати перевізнику за простій судна протягом контрсталійного часу (демередж), а також винагорода за закінчення навантаження (розвантаження) до закінчення сталійного часу (диспач).

Під час завантаження судна у разі закінчення контрсталійного часу перевізник має право стягнути завдані йому подальшою затримкою судна збитки і відправити судно в рейс, якщо навіть весь обумовлений вантаж не навантажено на судно з

причин, що не залежать від перевізника. При цьому перевізник зберігає право на одержання повного фрахту.

Якщо внаслідок заборони властей, стихійних явищ або інших причин, не залежних від перевізника, судно не може зайти в порт призначення, перевізник зобов'язаний негайно повідомити про це відправника.

Якщо протягом розумного терміну з моменту відправки повідомлення не надійде розпорядження відправника про те, як обійтися з вантажем, капітан вправі вивантажити вантаж в одному з найближчих портів за власним розсудом або повернути цей багаж у порт відправлення, зважаючи на те, що, на думку капітана, є більш вигідним для відправника.

Якщо для перевезення вантажу було надано не все судно, капітан повинен вивантажити вантаж, що не може бути доставлений у порт призначення, в іншому порту згідно з розпорядженням відправника. У разі неодержання такого розпорядження протягом трьох діб з моменту відправлення повідомлення капітан вправі вивантажити вантаж в одному з найближчих портів за власним розсудом, повідомивши про це відправника. Капітан вправі зробити те ж саме і в тому випадку, коли розпорядження відправника неможливо виконати без збитку для власників інших вантажів, що знаходяться на судні.

Відправник зобов'язаний відшкодувати перевізнику всі витрати, пов'язані з очікуванням розпорядження відправника протягом розумного терміну, а також всі витрати щодо вантажу і сплатити фрахт пропорційно фактичній дальності перевезення вантажу. Перевізник може не видавати вантаж до сплати сум. Право утримання вантажу перевізник зберігає у випадку здачі його на склад, що не належить одержувачу, за умови повідомлення власника складу про таке право.

Якщо протягом двох місяців з дня приходу судна в порт зданий на зберігання вантаж не буде запитаний і відправник не сплатить перевізнику всіх належних за це перевезення сум, перевізник вправі продати вантаж. Незапитаний вантаж, що швидко псується, може бути проданий і до закінчення зазначеного терміну. Про факт продажу вантажу перевізник повідомляє відправника.

Україні має 19 торгових портів, 8 судноремонтних заводів, торговельний флот. Основні порти України — Іллічівський, Одеський, Південний, Херсонський, Ізмаїльський, Рені. За своєю структурою флот включає наступні види суден: універсальні, контейнеровози, ролкери, ліхтеровози — 3, рефрежиратори, пороми; танкери.

Характеристика суден визначається в об'ємних одиницях (1 об'ємна одиниця дорівнює 2,83 кубометра). Корисна вантажопідйомність пароплава — це вантаж брутто. Корисна вантажомісткість реєстровий тоннаж-нетто. Розрізняють об'ємні одиниці брутто і нетто. Звичайні величини вантажомісткістю для морських пароплавів становлять від 5000 до 10000 брутто реєстрових одиниць. Вантажопідйомність визначається у вагових тоннах.

Робота флоту та порту організується на основі плану перевезень, у якому визначені їх обсяги та характер у всіх видах сполучень. Залежно від призначення морські перевезення поділяються на внутрішні (каботажні) та зовнішні (закордонні). Внутрішні перевезення ділять на міжрайонні та внутрішньорайонні. Відомі два виду каботажу: малий (плавання у межах одного або двох суміжних морських басейнів без заходу у територіальні води інших держав) та великий (плавання суден між портами різних морських басейнів, поділених територіями інших держав, що виконується звичайно з заходом в іноземні води). Морські сполучення поділяються також по районах плавання на прибережне, морське, океанське та арктичне. Залежно від районів плавання застосовуються судна різних класів. Морські перевезення здійснюються як окремими судами, так і тягою — буксируванням. Плавання морських суден організується в основному за двома формами — лінійне (регулярне) та нелінійне (нерегулярне або трампове (від англійського слова 'tramp' — бродяга)). Лінійне

плавання здійснюється закріпленими за даною лінією судами для виконання систематичних перевезень за встановленим напрямками і портами. При цьому рух суден може відбуватись за розкладом (регулярні лінії) або послідовними рейсами, що призначаються залежно від наявності вантажу. Закордонні лінії організуються на напрямках стійких зовнішньоторговельних зв'язків.

Основні переваги лінійного судноплавства — регулярність, додержання розкладу руху, експлуатація спеціалізованого тоннажу, утримання агентів — вимагають значно більш високих експлуатаційних витрат, ніж при трамповому судноплаванні. Компенсація цих витрат досягається значно вищим рівнем фрахтових ставок. На фрахтовому ринку це досягається шляхом об'єднання лінійних судновласників у фрахтові союзи з власним статутом, які визначають права і обов'язки своїх членів і встановлюють тарифи і частку в розподілі доходів, порти заходу, тощо. Однією з таких форм об'єднання є спільні лінії (joint service).

Найважливішими документами, що визначають організацію роботи морського флоту, є технічний план та графік руху. Технічним планом устанавлюються завдання на розстановку флоту, роботу портів та інших підрозділів. Графіки руху розробляють у судноплавних компаніях. За ними визначають роботу кожного судна протягом терміну, що планується. Планування обробки суден у портах пов'язано з надходженням інформації про підхід суден. Встановлено порядок та режим передачі капітанами суден інформації у порт призначення та судноплавні компанії, про знаходження у морі, про роботу у портах. До початку перевалки портом розробляється план обробки кожного судна. Цей план узгоджується з капітаном судна. Він визначає технологію вантажних та допоміжних робіт та норм часу. План вантажної обробки судна називається карго-планом. При навантаженні судна у цьому плані визначений порядок розміщення вантажів з точки зору їх властивостей, збереження поздовжньої міцності та стійкості судна, найкращого використання вантажності та місткості, тощо. Обробка судна у порту здійснюється силами та засобами порту під керівництвом стивідора, який відповідає за виробництво робіт та правильне улаштування вантажів згідно карго-плану. Адміністрація судна контролює правильність навантаження. Час знаходження судна у порту ділять на валовий (від заходу у порт до моменту виходу з порту) та чистий (тільки вантажні операції). На судах та у порту ведеться спеціальний документ (таймшит) для обліку фактичного часу, що витрачається на вантажні та допоміжні операції та простої. Таймшит, підписаний капітаном, фрахтувальником, одержувачем вантажу або їх агентами, встановлює час фактично витрачений на навантаження(розвантаження) судна і служить для розрахунку диспачу за економію часу, якщо вантажні роботи були закінчені достроково або демереджа — штрафу, якщо вантажні операції тривали після обумовленого чартером сталійного часу.

При цьому, між учасниками перевезень обумовлюються: промпт (вказівка, що судно повинно бути готово до завантаження на протязі декількох днів після укладання угоди), лейдейс (день, до якого фрахтувальники не зобов'язані приймати судно до завантаження) і канцелінг (останній термін, встановлений судновласником і фрахтувальником, до якого судно повинне бути готово до навантаження). Звичайний інтервал між лейдейсом і канцелінгом — 10 днів. Якщо судно не прибуде в порт навантаження до дати канцелінга, фрахтувальники мають право розірвати договір.

Крім цього, обумовлюється ріверсібл — взаємно погашуваний рахунок, коли розрахунок за вантажні роботи здійснюється не по кожному порту окремо, а загальним рахунком по портам навантаження і вивантаження разом. Таким чином, штрафи в одному порту можуть бути перекриті преміями в іншому.



2.6. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ РІЧКОВИМ ТРАНСПОРТОМ

В Україні нормативно-правові основи про річкові перевезення не урегульовані. Серед документів, що діють чільне місце займає інструкція "Умови і правила здійснення внутрішніх і міжнародних перевезень пасажирів і вантажів морським та річковим транспортом та контроль за їх дотриманням" (1994 р.), де в загальних ризиках регламентується транспортна діяльність.

Міжнародні перевезення річковим транспортом регламентуються Белградською конвенцією угодою при плаванні по р. Дунай та Манхаймеровськими документами при плаванні по р. Рейн.

Для управління судноплавством і реалізацією нагляду за виконанням конвенції була створена Дунайська комісія. Її метою є забезпечення вільного судноплавства на Дунаї у відповідності з інтересами і суверенними правами придунайських країн. Комісія займається вирішенням навігаційних, гідрологічних, гідрометеорологічних, статистичних, юридичних та видавничих питань.

Регулярне судноплавство по Дунаї здійснюється від гирла до м. Регенсбурга (Німеччина). Згідно з Белградською конвенцією про режим судноплавства, у 1948 р., навігація на Дунаї вільна і відкрита для всіх держав на основі рівності щодо портових і навігаційних зборів та умов торговельного судноплавства. Найбільші порти на Дунаї Регенсбург (Німеччини), Лінц, Відень(Австрія), Братислава(Чехія), Будапешт(Угорщина), Новий сад, Белград (Югославія), Лом, Русе (Болгарія), Бреґа (Румунія), Ізмаїл (Україна). Крім Цього Україна має порти Кілія, Рені, Вилкове.

Міжнародні та внутрішньобасейні перевезення в Україні виконує акціонерна судноплавна компанія. Місцеві перевезення виконує флот портів.

Транспортні судна річкового флоту (самохідні і несамохідні) розраховані на перевезення масових вантажів вагою до 2000 тонн.

Рух річкового транспорту організується за двома принципами - наскрізному та ділянковому. Наскрізний рух використовується на лініях, де умови плавання та характер вантажопотоків дозволяють доставляти вантаж від відправника до адресата без перевалки. Рух за ділянками організують там, де окремі ділянки річкового шляху мають різні умови плавання або різний вантажопотік.

Буксири і штовхачі використовують за принципом наскрізної тяги без зміни на всьому шляху сполучення або за системою тягових плечей. Поїзди для буксирування формують за декількома схемами секційними або напівсекційними. Перші доцільно використовувати при стійких вантажопотоках, що не потребують переформування поїзду, інші — при розпорошених вантажопотоках.

Рух вантажо-пасажирського флоту організується за лінійною та рейсовою формами. Лінійна форма передбачає виконання регулярних рейсів кораблями, які приписані до цієї лінії. Рейсова форма — призначення спеціальних рейсів кораблів на лініях нерегулярного руху.

Рух по річках можливий в навігаційний період, що визначається залежно від місцевих кліматичних умов. На Дніпрі він складає 220 - 270 діб. Термін накопичення вантажів — 2 доби, проходження шлюзів — 10 годин. Термін доставки на самохідних суднах — 220 км/добу проти течії і 300 км/добу за течією. При перевезенні вантажів, що швидко псуються — 330 км/добу.



2.7. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ

Перевезення у повітряному сполученні визначаються Варшавською угодою, Повітряним кодексом України (1993р.), Постановою Кабінету Міністрів України "Про порядок повітряного сполучення через державний кордон України" (1995р.), положенням "Про порядок видачі Тимчасового дозволу на здійснення міжнародних польотів з (до) аеропортів (аеродромів), в яких відсутні пункти пропуску через державний кордон України"(1996р.), наказом "Про організацію повітряних перевезень літерними та підконтрольними рейсами" (1997р.), положенням "Про проведення конкурсу на право отримання статусу національного повітряного перевізника"(1997р.) та іншими нормативно - правовими документами.

Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА) на регіональних конференціях встановлює: тарифи, знижки, розклад руху. Крім цього, ця міжнародна організація займається уніфікацією перевізних документів, уніфікацією порядку бронювання, розробкою принципів загальних умов перевезень та відношень авіапідприємств з агентами.

Правилами ІАТА передбачається можливість для перевізника укласти угоду про наскрізне перевезення з іншими авіакомпаніями, що дає відправникам вантажу можливість мати вибір маршруту і розкладу руху, а вантаж може перевозитись практично між будь-якими пунктами по одній накладної і наскрізному тарифу. При цьому, у вантажній накладній звичайно вказується самий короткий маршрут. Якщо же це не зроблено, то вантаж буде відправлений по тому маршруту, який, на думку перевізника, забезпечує його найбільш швидко доставку.

При вирішенні питання про перевезення вантажу повітряним транспортом необхідно враховувати, яким літаком він буде відправлений пасажирським або спеціалізованим вантажним. По міжнародним правилам на рейсових пасажирських літаках до перевезення приймаються вантажі, маса одного місця яких не перевищує 200 кг, а габарити відповідають розмірам вантажного люку.

Перевезення важковагових та великогабаритних вантажів здійснюється спеціалізованими вантажними літаками, які мають вантажні люки і приміщення значних розмірів. Ці літаки обладнаними спеціальними засобами для навантаження, швартування і вивантаження.

Для здійснення чартерних рейсів (особливо з перевезень вантажів на міжнародних рейсах) оформлюється вантажна накладна міжнародного зразку. Вантажна накладна — перевізний документ, що видається перевізником і є доказом укладання договору на перевезення. Вантажна накладна міжнародного зразку повинна бути заповнена відправником на англійській мові. Внесення у вантажну накладну (комплект, що включає 12 примірників) даних, що стосуються тарифів і зборів виконуються перевізником. Три примірника в комплекті є оригіналами і призначаються:

- оригінал № 1 — для перевізника, що видавав накладну. Є документальним свідомством підписання перевізником і відправником договору на перевезення;
- оригінал № 2 — для одержувача. Слідує з вантажем до пункту призначення і видається одержувачу разом з вантажем;
- оригінал № 3 — для відправника. Видається відправнику і служить документальним доказом прийняття вантажу перевізником до перевезення і як документальне свідомство підпису перевізника і відправника під договором на перевезення.

Дев'ять інших примірників в комплекті є копіями і призначені для різних цілей.

Вантажна накладна може бути заповнена самим перевізником. І в цьому випадку буде вважатися, що перевізник діяв від імені відправника і за його дорученням. Якщо вручена разом з вантажем накладна не містить всіх необхідних даних або за-

повнена неправильно, перевізник має право зробити в ній необхідні доповнення або уточнення, що, однак, не є його обов'язком.

Накладна для повітряних вантажних перевезень служить як: доказ про укладання угоди на перевезення і прийняття вантажу для перевезення; відомість відправлених вантажів, куди вносяться перевізні документи, а при необхідності також фіксуються особливі умови відправника; документ для нарахування фрахту; страховий поліс, якщо укладено угоду про страхування через посередника-фрахтувальника; митний документ при вивозі, проїзді або ввезенні; підтвердження поставки.

Для авіаперевезень авіанакладна — такий же документ, що й коносамент у морських перевезеннях. Однак існують суттєві відмінності. Авіанакладна не є оборотнім документом, її не можна індосувати (передати іншій особі за допомогою передавального підпису), вона не може бути документом, що засвідчує право власності на вантаж як такий. В авіанакладній немає оригіналу, що передається вантажоодержувачеві для надання йому права володіння товаром. Вантаж віддається у розпорядження названого вантажоодержувача після пред'явлення ним засвідчуючих його особу документів, підписаної квитанції та сплати необхідних зборів.

Коли повітряним шляхом відправляються вантажі різних відправників, то головний вантажовідправник випишує своєму агенту у кінцевому пункті прибуття не звичайну накладну, а звідну — з вказівкою на кожну окрему партію товару. Після прибуття вантажу агент передає його окремими партіями у розпорядження вантажоодержувачів, вказаних у звідній авіанакладній. Як і в коносаменті, в авіанакладній повинна бути детальна інформація про вантажоодержувача і про товар, що транспортується.

Плата за авіафрахт звичайно нараховується за масою в кілограмах, при цьому маса заокруглюється на півкілограма у більшу сторону. Коли співвідношення маси й об'єму вантажу перевищує 6 (для Великобританії — 5), тоді плата стягується з огляду на об'єм вантажу.

Відповідальність за збитки (шкоду) під час повітряних вантажних перевезень поширюється на всі види завданої шкоди, що виникла у період, протягом якого вантаж знаходився в аеропортах чи на борту літака.



2.8. ТРАНСПОРТНІ ОСОБЛИВОСТІ БАЗИСНИХ УМОВ ПОСТАВКИ

Часто сторонам контракту невідомі відмінності в торговельній практиці країн. Це тягне за собою непорозуміння, спори і звертання в суди, а також втрату часу і грошей. Для елімінації подібних проблем Міжнародна торговельна палата вперше в 1936 р. опублікувала міжнародні правила тлумачення торговельних термінів, відомих як "Інкотермс - 36". Доповнення і зміни вносилися після цього в 1953, 1967, 1976, 1980 і 1990 роках з метою приведення правил у відповідність з поточною міжнародною торговельною практикою.

Метою "Інкотермс" є розробка збірника міжнародних правил тлумачення торговельних термінів, що найбільш часто зустрічаються в зовнішній торгівлі. Завдяки цьому невпевненість в однаковому тлумаченні подібних термінів у окремих країнах може бути зведена нанівець або в значній мірі зменшена.

Терміни Інкотермс-90:

EXW — ФРАНКО-ЗАВОД (місце зазначене) [EX WORKS];

FCA — ФРАНКО - ПЕРЕВІЗНИК (місце зазначене) [FREE CARRIER];

FAS — ФРАНКО ВЗДОВЖ БОРТУ СУДНА (порт доставки зазначений) [FREE ALONGSIDE SHIP];

FOB — ФРАНКО-БОРТ (порт відвантаження зазначений) [FOB FREE ON BOARD (NAMED PORT OF SHIPMENT)];

CFR — ВАРТІСТЬ і ФРАХТ (порт призначення зазначений) [CFR COST AND FREIGHT (NAMED PORT OF DESTINATION)];

CIF — ВАРТІСТЬ, СТРАХУВАННЯ і ФРАХТ (порт призначення зазначений) [COST, INSURANCE, FREIGHT (NAMED PORT OF DESTINATION)];

CPT — ПЕРВЕЗЕННЯ ОПЛАЧЕНЕ ДО (місце призначення зазначене) [CARRIAGE PAID TO (NAMED PLACE OF DESTINATION)];

CIP — ПЕРЕВЕЗЕННЯ і СТРАХУВАННЯ ОПЛАЧЕНІ ДО (місце призначення зазначене) [CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO (NAMED PLACE OF DESTINATION)];

DAF — ПОСТАВКА ДО КОРДОНУ (місце зазначене) [DELIVERED AT FRONTIER (NAMED PLACE)];

DES — ДОСТАВЛЕНО ФРАНКО-СТРОП СУДНО (порт призначення зазначений) [DES DELIVERED EX SHIP (NAMED PORT OF DESTINATION)];

DEQ — ДОСТАВЛЕНО ФРАНКО-НАБЕРЕЖНА (мити сплачене) (порт призначення зазначений) [DELIVERED EX QUAY (DUTY PAID) (NAMED PORT OF DESTINATION)];

DDU — ДОСТАВЛЕНО, МИТО НЕ СПЛАЧЕНЕ (місце призначення зазначене) [DELIVERED DUTY UNPAID (NAMED PLACE OF DESTINATION)];

DDP — ДОСТАВЛЕНО, МИТО СПЛАЧЕНЕ (місце призначення зазначене) [DELIVERY DUTY PAID (NAMED PLACE OF DESTINATION)].

У "Інкотермс-90" всі терміни поділені на чотири групи і на десять напрямків. Кожний напрямок зобов'язання продавця "дзеркально" узгоджений з відповідним обов'язком покупця. Узагальнена характеристика термінів та розподіл витрат наведені у таблицях 2.6 – 2.8.

2.6. Характеристика груп "Інкотермс-90"

Група	Характеристика
Е	Продавець надає товар покупцю безпосередньо у своїх приміщеннях.
F	Продавець зобов'язується надати товар в розпорядження перевізника, який забезпечується покупцем.
C	Продавець зобов'язується укласти договір перевезення, однак без прийняття на себе ризику випадкової загибелі або пошкодження товару або будь-яких додаткових витрат після навантаження товару.
D	Продавець несе всі витрати і приймає на себе всі ризики до моменту доставки товару в країну призначення.

В зв'язку з тим, що торговельні терміни використовуються в різноманітних галузях торгівлі і різноманітних регіонах, надто важливим є точне визначення обов'язків сторін. У відношенні деяких питань необхідно звертання до торговельних звичаїв певного місця або до практики, яку сторони встановили в своїх ділових відносинах. Бажано, щоб у ході переговорів по укладанню контракту продавець і покупець інформували один одного про такі торговельні звичаї, а у випадку

непорозумінь уточнювали конкретне положення у відповідних статтях контракту. Подібні приписи контракту можуть відрізнятися від відповідного правила тлумачення "Інкотермс".

2.7. Узагальнена характеристика термінів "Інкотермс-90"

Термін	Вид транспорту	Обов'язки		Транспортний контракт	Місце поставки	Перехід ризиків	Поділ витрат	Страховання
		Експортні	Імпорتنі					
1	2	3	4	5	6	7	8	9
EXW	Всі	По*	По	По	Завод продавця	Місце поставки		—
FAS	Водний	По	По	По	Вздовж борту судна в порту	Місце поставки		—
FOB	Водний	Пр	По	По	Судно в порту	Корабельна огорожа		—
FCA	Всі	Пр	По	По	Місце передачі перевізнику	Місце поставки		—
CFR	Водний	Пр	По	Пр	Судно в порту	Корабельна огорожа	Порт призначення	—
CPT	Всі	Пр	По	Пр	Місце передачі 1-му перевізнику	Місце поставки	Місце призначення	—
CIF	Водний	Пр	По	Пр	Судно в порту	Корабельна огорожа	Порт призначення	Пр
CIP	Всі	Пр	По	Пр	Місце передачі 1-му перевізнику	Місце поставки	Місце призначення	Пр
DAF	Всі	Пр	По	Пр	Кордон	Кордон		—
DES	Водний	Пр	По	Пр	Судно в порту призначення	Місце поставки		—
DEQ	Водний	Пр	Пр	Пр	Набережна порту призначення	Місце поставки		—
DDU	Всі	Пр	По	Пр	Місце призначення	Місце призначення		—
DDP	Всі	Пр	Пр	Пр	Місце призначення	Місце призначення		—

* Умовні позначення: Пр — продавець; По — покупець.

2.8. Розподіл витрат між продавцем і покупцем

Умови "Інко-термс-90"	Витрати з доставки товару								
	Підготовка товару до відвантаження	Доставка до основного перевізника (порт)	Експортні ліцензії, дозволи, митні платежі	Перевантаження на основний транспортний засіб	Перевезення між-народним транспортом	Страшування при перевезенні	Розвантаження в пункті призначення	Імпортні ліцензії, дозволи, митні платежі	Доставка на склад одержувача
EXW	Пр	По	По	По	По	—	По	По	По
FAS	Пр	Пр	По	По	По	—	По	По	По
FOB	Пр	Пр	Пр	Пр	По	—	По	По	По
FCA	Пр	Пр	Пр	Пр	По	—	По	По	По
CFR	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр	—	По	По	По
CPT	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр	—	По	По	По
CIF	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр	По	По	По
CIP	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр	По	По	По
DAF	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр/По	—	По	По	По
DES	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр	—	По	По	По
DEQ	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр	—	Пр	Пр	По
DDU	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр	—	Пр	По	Пр
DDP	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр	—	Пр	Пр	Пр

Термін "вільно" (франко), що використовується при позначці базисних умов, означає, що покупець вільний від ризику і всіх витрат по доставці товару до пункту визначеного за словом "вільно".

У деяких випадках у момент вступу контракту в дію складно визначити точно місце призначення або місце, куди продавець повинен надати товар для здійснення перевезення. При цьому може бути вказано "ряд" місць призначення або достатньо широке місце призначення (наприклад, порти конкретного моря). У такому разі необхідно вказати, що покупець в майбутньому має право уточнити або конкретизувати місце призначення. У випадку невиконання покупцем обов'язку визначення місця призначення, на нього може бути покладена відповідальність за ризики і додаткові витрати, які виникали у зв'язку з цим. Продавець, у випадку порушення покупцем обов'язку по зазначенню пункту призначення, має право сам обрати придатний пункт.

Бажаним є, щоб митна очистка товару здійснювалася стороною, яка знаходиться в країні її проведення, або яка може уповноважити кого-небудь для цієї операції. Тому за звичаєм експортер здійснює очистку товару, що вивозиться, а імпортер — товару, який ввозиться. Однак, в "Інкотермс" передбачено і інші можливості, за яких покупець і продавець приймають на себе ризик неотримання відповідно експортної або імпортної ліцензії. Аналогічні проблеми виникають тоді, коли продавець зобов'язується поставити товар в таке місце призначення в країні покупця, якого не можна досягнути без здійснення митних процедур по ввозу, а покупець не має обов'язку по забезпеченню митної очистки товару, що ввозиться (DDU).

Можлива також ситуація, коли покупець, згідно терміну EXW хоче отримати товар на складі продавця, або згідно терміну FAS хоче отримати його вздовж борту судна при забезпеченні продавцем митної очистки. В цьому випадку у відповідному торговельному терміні повинно бути додано "з оплатою митного збору для вивозу". З іншого боку, якщо продавець готовий поставити товар на умовах DEQ або DDP, але не приймає на себе обов'язки по сплаті мита або інших офіційних видатків, пов'язаних з ввозом товару, в терміні DEQ повинно бути додано "без оплати мита", якщо ж продавець взагалі не має наміру оплачувати які-небудь збори і податки, повинно бути додано "без оплати податку на додану вартість" ("vat unpaid"). У деяких випадках продавець, приймаючи на себе обов'язок по доставці товару в приміщення покупця в країні імпорту, погоджуючись на оплату митної очистки, не приймає на себе оплату зборів. В цьому випадку термін DDU повинен бути доповнений словами "DDU з митною очисткою".

Базисні умови поставки товару визначають лише основні обов'язки продавця і покупця в частині видатків, пов'язаних з транспортуванням вантажу. Всі ж конкретні деталі, пов'язані з доставкою вантажу замовнику, включають в себе транспортні умови контракту. При укладанні договору перевезення (як договір перевезення виступає коносамент, залізнична, авто- і авіаціна накладні), продавець або покупець переносить в нього всі транспортні умови контракту, які погоджені з торговельним партнером.

В зв'язку з тим, що обов'язки продавця по упаковці можуть значно відрізнятися в залежності від виду транспорту і тривалості транспортування, необхідно передбачати обов'язок продавця по забезпеченню упаковки товару, відповідній виду транспорту, який пропонується для перевезення, за умови, що відповідні обставини транспортування були відомі йому до укладання контракту.

Інколи покупцю доцільно забезпечити перевірку товару до або під час передачі його продавцем перевізнику. За відсутності іншого врегулювання в контракті, безпосередньо покупець, оскільки це здійснюється в його інтересах, оплачує витрати по проведенню такої перевірки. Однак, якщо така перевірка проводиться з метою з'ясування дотримання обов'язкових правил у відношенні експорту товару з країни продавця, такі видатки по проведенню перевірки покладаються на продавця.

У відповідності з термінами групи "F", продавець зобов'язаний передати товар для перевезення згідно вказівкам покупця, тому в обов'язки останнього входить укладання договору перевезення і вказівка перевізника. У зв'язку з цим немає необхідності в даній групі термінів вказувати докладно, яким чином товар передається продавцем перевізнику. Також може виявитися надмірним вказівка перевізника, оскільки в обов'язки покупця входить сповіщення продавця про те, кому повинен бути переданий товар для транспортування.

В преамбулі тлумачення терміну FCA наведено визначення перевізника і транспортних документів, що має важливе значення для комерсантів. Необхідно підкреслити, що визначення перевізника включає не тільки фірму, яка безпосередньо здійснює перевезення товару, але і фірму, яка приймає зобов'язання продавця здійснити або сприяти здійсненню транспортування. При цьому ці фірми разом із зобов'язаннями приймають на себе таку ж відповідальність, що і перевізник. Іншими словами, під терміном "перевізник" розуміють як самого перевізника, так і експедитора.

Оскільки в різних країнах приписи відносно експедиторів різні, в преамбулі, з урахуванням практики, вказується, що продавець безумовно зобов'язаний слідувати вказівкам покупця у відношенні експедитора, навіть якщо цей останній відмовляється прийняти на себе відповідальність як перевізник.

Термін FCA використовується у випадках, коли продавець виконує свій обов'язок шляхом передачі товару перевізнику, означеному покупцем. Даний термін

може бути використаний також при морському перевезенні в тих випадках, коли товар не передається на судно традиційним шляхом через борт судна.

Продаж товару на умові "FOB" і "CIF" найбільш прийнятний для продавця, бо він в обох випадках знімає з себе ризик випадкової загибелі або пошкодження товару з моменту навантаження товару на судно і одержання коносаменту, а інколи — з моменту прийняття товару до навантаження в порту відправлення. Продавець одержує платіж відразу після поставки товару і пред'явлення банку відповідних документів, тобто задовго до одержання покупцем відправленого йому товару. Крім того, при умові "CIF" продавець одержує можливість фрахтувати судно на свій розсуд і завдяки цьому отримувати додатковий прибуток за рахунок різниці між вартістю фрахту, яка заявлена в ціні, і фактичною ціною сплаченою фрахтівнику, а також шляхом використання тоннажу, який зафрахтовано, для перевезення вантажів зворотним рейсом.

Природно, що традиційний FOB не придатний, коли продавець зобов'язується до прибуття судна передати товар на термінал порту, бо він не може нести ризики і оплачувати витрати з моменту, коли він не в стані контролювати товар або давати інструкції у відношенні його утримання.

Згідно термінам "C" продавець за свій рахунок зобов'язаний укласти договір перевезення на звичайних умовах. Тому у відповідному терміні необхідно вказувати той пункт, до якого він повинен оплачувати транспортування. Особлива увага повинна приділятися доповненню обов'язків продавця на умовах термінів групи "C" стосовно ризиків. Надто важливим в даній групі термінів є звільнення продавця від подальших видатків і несення ризиків після належного виконання їм зобов'язань по контракту шляхом укладання договору перевезення, передачі товару перевізнику і його страхування, згідно умовам CIF і CIP.

Багато договорів перевезення, що передбачають перевантаження товару в проміжних пунктах з метою досягнення місця призначення, зобов'язують продавця оплачувати такі видатки, як витрати по перевантаженню товару з одного транспортного засобу на інший. Якщо ж перевантаження здійснює перевізник, наприклад, для уникнення непередбачених перешкод (таких як льодостав, зіткнення, трудові конфлікти, урядові заборони, війна або інші військові дії), такі витрати відносяться на покупця.

Часті випадки, коли сторони бажають уточнити, до якого ступеню продавець забезпечує перевезення — враховуються витрати по розвантаженню або ні. Хоча такі видатки звичайно входять у вартість фрахту при перевезенні товару на регулярних судноплавних лініях, договір купівлі-продажу часто передбачає, що перевезення здійснюється або повинно здійснюватися на умовах "liner terms". В інших випадках після вказівки CFR або CIF додається з розвантаженням (landed). Використання подібних додаток у скороченому виді небажано, якщо тільки значення скорочення не є достатньо ясным і погоджене сторонами, що домовляються або слідує з норм права, які використовуються або звичаїв торгівлі. Продавцю не слідує приймати які-небудь обов'язки у відношенні прибуття товару в місце призначення, оскільки ризик будь-якого спізнення в період транспортування лежить на покупцеві. Тому будь-які зобов'язання продавця у відношенні терміну повинні мати вказівку на місце відвантаження або вивантаження, тобто "відвантаження (вивантаження) не пізніше, ніж...". Так, домовленість "CFR Київ не пізніше ніж..." є неправильним використанням терміну і тягне за собою відмінності у тлумаченні. Сторони при цьому повинні або вважати, що товар повинен прийти в Київ в обумовлений час, або вважати, що продавець повинен відвантажити товар в такий термін, щоб забезпечити його нормальне прибуття в Київ до обумовленої дати, якщо тільки із-за непередбачених обставин перевезення не буде затримане.

Сторонам договору купівлі-продажу потрібне ясне розуміння того, яким часом володіє продавець для навантаження товару на судно або інші транспортні засоби, що надаються покупцем, а покупець — часом, необхідним для одержання товару

від перевізника в місці призначення. Також важливо визначити, до якого моменту продавець несе ризики і оплачує витрати по здійсненню навантажувальних операцій згідно термінам групи "F" і розвантажувальних операцій згідно термінам групи "C". Той факт, що згідно договору перевезення, що укладений продавцем, термін чартеру — "free out" означає звільнення перевізника від виконання розвантажувальних операцій, не обов'язково тягне за собою перехід ризику і оплати вартості таких операцій на покупця за договором купівлі-продажу, бо з положень договору купівлі-продажу або із звичаїв порту може слідувати, що укладений продавцем договір перевезення включає розвантажувальні операції.

Важливе значення має ув'язка транспортних умов контракту з умовами перевезення, що виражається передусім у чіткому визначенні обов'язку сторін по навантаженню і вивантаженню вантажу. Нечіткий запис в контракті, а отже в коносаменті, може призвести до подвійної оплати витрат за одні і ті ж вантажні операції (в ціні товару продавцю і в тарифі на вантажні роботи транспорту). Тому в кожному окремому випадку укладання контракту необхідно окрім базису поставки, транспортних умов, визначити за чий рахунок буде виконуватись вивантаження товару в порту. Наприклад: ""CIF" Київ/free out перевезення за рахунок покупця". Тут є чітка вказівка, хто оплатить вивантаження. Написати просто ""CIF" Київ" явно недостатньо, тому що це буде тільки лише базисом контракту. Далі, поясненням транспортних умов є позначка free out, що свідчить про звільнення перевізника від витрат по вивантаженню в Києві. Щоб не виникла суперечка про те, хто буде нести витрати по формуванню вантажних місця в трюмі судна для підйому і перенесення через рейлінг на причал до місця складування в порту, краще зробити конкретний запис, що уточнить "вивантаження за рахунок одержувача". Отже, подібний запис у контракті, а отже в коносаменті означає не тільки умови поставки, транспортування, але і означає розподіл витрат між власником вантажу і судовласником в порту. При цьому відповідно в ціні товару покупець має право зажадати компенсації своїх витрат по вивантаженню.

Коли товари передаються продавцем перевізнику до прийняття їх на борт судна або навіть до прибуття судна в порт рекомендується використати терміни групи "F" або "C", що не передбачають передачу товару на борт судна, в частковості FCA, CPT або CIP замість FOB, CFR і CIF.

Традиційно коносамент є єдиним документом, який подається продавцем згідно термінам CFR і CIF. Коносамент виконує три основні функції: є доказом передачі товару на борт судна, доказом укладання договору перевезення, а також засобом для передачі під час транзиту прав на товар третім особам. Інші транспортні документи виконують дві перші перераховані функції, однак не забезпечують контроль за поставкою товару в пункт призначення і не надають покупцю права продати товар під час перевезення. Замість цього подібні документи вказують найменування сторони, правомочної отримати товар в місці призначення. Той факт, що необхідним для одержання товару від перевізника в місці призначення є володіння коносаментом, істотно ускладнює його заміну засобами комп'ютерного зв'язку (EDI).

Транспортні документи можуть свідчити не тільки передачу товару перевізнику, але і те, наскільки поінформований перевізник про належний стан товару. Будь-яка вказівка в транспортному документі про нестаток товару робить його "нечистим", що не допускається Правилами для документарного акредитиву. Незважаючи на вказаний юридичний характер коносаменту, в майбутньому він, напевне, буде замінений засобами комп'ютерного зв'язку (EDI).

В останні роки відбувається значне спрощення транспортних документів. Коносаменти часто замінюються необоротними документами, такими як "морська накладна", "лінійна накладна", "фрахтова розписка", тощо. Такі документи зручні для користування, за винятком випадків, коли покупець має намір шляхом передачі

транспортного документа новому покупцю продати товар, який перебуває в дорозі. В тих же випадках, коли сторонам відомо, що покупець не має наміру продавати товар в дорозі, вони можуть домовитися про звільнення продавця від обов'язку подавати коносамент або вони можуть використати терміни СРТ і СІР, в яких відсутній обов'язок надавати коносамент.

Оплачуючи товар на умовах поставки термінів групи "С", покупець повинен бути впевнений, що після одержання платежу продавець не має права давати перевізнику які-небудь нові вказівки. Ряд документів, що застосовувались, при перевезенні деякими видами транспорту (повітряним, автомобільним або залізничним), надають сторонам можливість позбавити продавця права на такі нові вказівки перевізнику шляхом подання покупцю єдиного оригіналу або дублікату накладної. Подібні накладні є умовою "про нерозпорядження". Однак, документи, які використовуються при морському перевезенні, крім коносаменту, не мають, як правило, такої "обмежувальної функції". Тому, покупцю, у випадку сумніву, не слід оплачувати товар проти необоротних документів.

Комерсанти, які бажають використати "Інкотермс" – 90, повинні обумовити про це в договорі купівлі-продажу.



2.9. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

Основные транспортные системы, используемые при организации смешанных перевозок

Организация смешанных перевозок заключается в их рационализации, системном подходе к выбору схемы, планированию, управлению и контролю.

В настоящее время в международной практике организации смешанных перевозок грузов используется ряд систем, из которых наибольшее распространение получили следующие: контейнерная, пакетная, трейлерная, фрейджерная и фидерная.

Система контейнерных перевозок грузов

Эта система является самым распространённым видом организации смешанных перевозок грузов.

Сущность системы контейнерных перевозок заключается в том, что груз перевозится с начального до конечного пункта в единой грузовой ёмкости — контейнере, который в пунктах перевалки передаётся с одного вида транспорта на другой. Представляя собой как бы съёмный кузов автомобиля или вагона, контейнер одновременно выполняет функцию внешней тары и склада для груза.

Контейнерные перевозки позволяют использовать морской, речной, воздушный, железнодорожный и автомобильный транспорт. Преимущества таких перевозок определяются многими показателями и критериями. Известно, что тарно-штучные грузы, которые в первую очередь тяготеют к системе контейнерных перевозок в обычных условиях транспортировки, следуют по схеме: автомобиль — вагон — автомобиль, т.е. практически перегружаются 6 раз. Если учесть промежуточные сортировки этих грузов при следовании их в вагонах со сборными отправлениями, а также завоз на базы хранения и передачи на другие магистральные виды транспорта, то количество грузовых операций с ними увеличится до 8-12, а в отдельных случаях и более. Неудобные для механизированной перегрузки тарно-штучные грузы перерабатываются, как правило, вручную, что приводит к дополнительным трудовым затратам, простоям подвижного состава, замедлению доставки продукции потребителю.

Контейнерная система перевозок грузов лишена многих из перечисленных недостатков. Она позволяет:

- исключить тяжёлый физический труд на грузовых операциях;
- значительно ускорить производство грузовых работ;
- сократить простои подвижного состава и время занятия им постоянных сооружений: железнодорожных путей, портовых мощностей на причалах и складах;
- почти полностью исключить утрату и повреждения грузов;
- существенно снизить затраты материалов и труда на изготовление тары;
- значительно сократить себестоимость перевозок;
- ускорить доставку грузов в пункты назначения и сократить объём грузовой массы, находящейся в процессе транспортировки.

Система контейнерных перевозок основана на строгой стандартизации и унификации технических средств, что обусловило её международный характер. В основу стандартизации и унификации технических средств положена модульная система, устанавливающая взаимосвязку размеров контейнеров и подвижного состава. Техническую базу системы контейнерных перевозок составляют: парк контейнеров, подвижной состав, используемый для перевозки контейнеров, перегрузочное оборудование и постоянные сооружения, сосредоточенные в пунктах первоначального отправления, перегрузки и выгрузки контейнеров.

Применение контейнеров позволяет комплексно механизировать и автоматизировать погрузочно-разгрузочные и складские операции и, таким образом, полностью исключить тяжёлые ручные работы, повысить производительность труда в среднем в 4-6 раз, а на морском транспорте — до 30 раз по сравнению с ручной обработкой грузов, в 7-10 раз снизить себестоимость перегрузочных работ, в 1,5-2 раза сократить затраты на тару и упаковку, повысить сохранность перевозимой продукции, ускорить на 25-30 % доставку грузов. Замена крытых складов открытыми, лучшее использование складских площадей в результате многоярусного складирования контейнеров сокращает капиталовложения в складское хозяйство с учётом необходимых средств на механизацию в 2-3 раза.

Специализированный подвижной состав, используемый в системах организации смешанных перевозок грузов

Системы организации перевозок	Вид транспорта				
	автомобильный	железнодорожный	морской	речной	авиационный
Контейнерная	автопоезд: тягач с прицепом	длиннобазовая платформа	судно-контейнеровоз	судно-контейнеровоз	грузовое воздушное судно
Пакетная	автомобиль-пакетовоз	вагон, полувагон, платформа	судно-пакетовоз	судно-пакетовоз	грузовое воздушное судно
Трейлерная	автомобиль-тягач	платформа	Судно "ро-ро"	Судно "ро-ро"	грузовое воздушное судно
Фрейджерная		локомотив	судно-паром	судно-паром	грузовое воздушное судно
Фидерная	автомобиль, автомобиль-тягач		судно-контейнеровоз, универсальное судно	суда фидер-класса	грузовое воздушное судно

В настоящее время в международной практике контейнерных перевозок различают следующие схемы их осуществления:

1. Контейнер загружается грузом на складе отправителя, который пломбирует его своей пломбой (seal). Затем контейнер перевозят и разгружают на складе грузополучателя. При этом на каждый контейнер составляется погрузочный ордер, в котором указаны: реквизиты отправителя, перевозчика и получателя, тип контейнера, номер, масса нетто по трафарету; наименование груза, масса брутто, оттиски пломб.

В данной схеме перевозчик принимает контейнер только на основе наружного осмотра (outer inspection). Причём на каждый контейнер, принимаемый к перевозке, составляется перевозочный документ. По соглашению, на несколько контейнеров может быть выдан один такой документ.

Обычно перевозчик оговаривает за собой право проверки содержимого, когда считает, что без дополнительных мер в отношении контейнера и заключённого в нём груза невозможно обеспечить его сохранную перевозку. Если такое выявляется, перевозчик вправе либо отказаться от перевозки, либо произвести дополнительные расходы, которые по предварительному соглашению несёт отправитель или получатель (грузовладелец).

Погрузочное и складское оборудование, используемое в системах организации смешанных перевозок грузов

Системы организации перевозок	Перегрузочное оборудование	Складское оборудование
Контейнерная	Мостовые, козловые и порталные краны Причальные перегружатели Контейнеровозы-штабелеры на пневмоходу Автопогрузчики с боковым и фронтальным захватами	Складские площади открытого хранения Контейнеровозы-штабелеры на пневмоходу Автопогрузчики с боковым и фронтальным захватом Закрытые склады Мостовые краны Складские машины напольного типа
Пакетная	Козловые, автомобильные и судовые краны Авто- и электропогрузчики с боковым и фронтальным захватами	Закрытые склады со специальными стеллажами Авто- и электропогрузчики с боковым и фронтальным захватами Краны-штабелеры
Трейлерная	Мостовые, козловые, порталные краны Тягачи	Открытые и закрытые складские помещения Тягачи Мостовые и козловые краны
Фрейджерная	Локомотивы Мостовые, козловые порталные краны	Открытые накопители Локомотивы-тягачи
Фидерная	Козловые, мостовые и порталные краны	Склады-накопители (открытые, закрытые)

	Причальные перегружатели Авто- и электропогрузчики с боковыми и фронтальными захватами	Авто- и электропогрузчики с боковыми и фронтальными захватами
--	---	---

Техническая исправность контейнера и целостность пломб, установленных отправителем или портом (складом), является доказательством отсутствия доступа к грузу. При исправном состоянии контейнера и пломб перевозчик сдаёт контейнер получателю или порту (складу) без его вскрытия и проверки содержимого.

В случае прибытия в место назначения неисправного, повреждённого или с нарушенными пломбами контейнера, перевозчик, по требованию получателя и при его участии, обязан вскрыть контейнер и проверить состояние, количество мест и массу груза и при необходимости составить коммерческий акт или акт-извещение.

Получатель обязан разгрузить контейнер и сдать его агенту перевозчика в состоянии, пригодном для дальнейшего использования.

2. В контейнер на складе отправителя или перевозчика загружаются несколько партий груза одного отправителя, предназначенных для доставки одному или нескольким получателям в одном месте (рендже) назначения, в том числе доставляемых в дальнейшем получателю не в контейнере, а отдельными местами.

В данной схеме отправитель сам пломбирует контейнер, но доставка груза по прибытии осуществляется в конечные места назначения уже не в контейнере.

3. Несколько партий грузов разных отправителей, предназначенные одному получателю, загружаются перевозчиком в один контейнер. Это позволяет эффективно использовать внутренний объём контейнера. Загрузка может быть осуществлена в порту, на складе (или на так называемых контейнерных грузовых станциях — КГС) перевозчиком, который пломбирует контейнер. В случае, если отправитель решил осуществить полную контейнерную перевозку, перевозчик или экспедитор высылаёт ему порожний контейнер для загрузки груза. По прибытии в пункт назначения контейнер, при его исправном состоянии, выдаётся получателю без вскрытия и проверки содержимого.

4. Контейнер следует от порта отправления до порта назначения опломбированный перевозчиком (портом, складом). В контейнере перевозятся грузы разных отправителей, При этом формирование контейнера на КГС и его загрузка осуществляется по принципу места (ренджа) назначения. Такая схема называется "порт-порт" (или "склад-склад").

Система пакетных перевозок грузов

Сущность системы пакетных перевозок, используемой в смешанных перевозках грузов, состоит в укрупнении грузовых мест преимущественно с помощью гибких обвязок и плоских поддонов, на которые укладывается груз, образуя пакеты, с параметрами достаточными для рационального использования грузоместимости и грузоподъёмности судов и других транспортных средств, перегрузочного оборудования, а также для обеспечения сохранной транспортировки грузов. Доставка пакетированных грузов осуществляется специализированными транспортными средствами, чем обеспечивается более полное использование их грузоподъёмности и грузоместимости, комплексная механизация погрузочно-разгрузочных работ, сокращение сроков обработки транспортных средств. Погрузочно-разгрузочные и складские операции в пунктах перевалки, отправки и приёмки пакетированных грузов производится с использованием специального оборудования. Пакетный способ перевозки занимает как бы промежуточное положение между контейнерной и обычной системой перевозки генеральных грузов. Однако ввиду большой эффективности его рас-

смаатривают наряду с системой контейнерных перевозок. Отличительная черта системы пакетных перевозок — её относительно низкая капиталоемкость: пакетные перевозки требуют в 8-10 раз меньше капитальных затрат по сравнению с контейнерными перевозками. К другим достоинствам системы пакетных перевозок относятся: способность охвата широкой номенклатуры перевозимых грузов, возможность комплексной механизации погрузочно-разгрузочных работ. Производительность труда при пакетном способе доставки грузов повышается в 3-4 раза. Возможность многоярусного штабелирования пакетов увеличивает в 5-7 раз коэффициент использования складских помещений. Время доставки грузов при пакетном способе перевозки грузов снижается в 8-11 раз.

Трейлерная система перевозок грузов

Трейлерная система перевозок — система доставки грузов укрупненными местами — трейлерами, т.е. автомобильными прицепами или полуприцепами с крытыми кузовами или специальными съёмными кузовами. Основными грузами для данной системы перевозок являются, кроме трейлеров, такие грузы, как автомашины, самоходная техника, габаритные и тяжеловесные грузы. Габаритные и тяжеловесные грузы (трубы, металлоконструкции и пр.) размещаются на транспортных средствах: трейлерах, роллтрейлерах, флетах, большегрузных шасси, что исключает необходимость разборки агрегатов и оборудования на отдельные узлы для их перевозки от грузоотправителя до грузополучателя. Роллтрейлеры требуют обязательной загрузки-разгрузки в пунктах перевалки, поэтому используются только для перевозки грузов в морских и речных звеньях трейлерной системы перевозок. Остальные средства укрупнения используются при континентальных перевозках с привлечением сухопутных видов транспорта — автомобильного и железнодорожного. При перегрузочных и складских операциях применяются как вертикальные крановые схемы погрузки-выгрузки, так и горизонтальные — с использованием различных тягачей.

Недостатками трейлерной системы перевозок являются низкий уровень использования грузоподъемности подвижного состава — железнодорожных платформ, морских и речных судов. Это обусловлено конструктивными особенностями транспортных средств, предназначенных для перевозки трейлеров; высокая стоимость трейлеров, тягачей, различного рода приспособлений, а также судов типа "ро-ро", которая в 2-3 раза выше стоимости ячеистых контейнеровозов такой же вместимости.

Основные достоинства трейлерной системы перевозок таковы: в целом меньшая капиталоемкость по сравнению с системой контейнерных перевозок; возможность перевозки широкой номенклатуры грузов; обеспечение свободы грузоотправителей и перевозчиков в выборе способов перевозки грузов и вариантов укрупнения в зависимости от вида, возможностей использования смежных видов транспорта, имеющихся в данном регионе, оговаривании сроков доставки грузов. Особенно эффективна трейлерная система перевозки грузов при наличии морского и речного звеньев. Так, в портах не требуется создание дорогостоящих специализированных терминалов, что значительно удешевляет обслуживание в них судов типа "ро-ро". Кроме того, при выгрузке одного и того же количества грузов из судна типа "ро-ро" производительность погрузочно-разгрузочных работ возрастает в 15 раз по сравнению с универсальным судном.

Разновидностью трейлерной системы перевозок являются контрейлерные перевозки, которые представляют собой систему перемещения контрейлеров автомобильным, железнодорожным и морским транспортом. Контрейлер представляет собой передвижной контейнер на колёсах автомобильного типа, который перевозится на железнодорожных платформах или перемещается по дорогам автотягачами. Недостатками контрейлерной системы перевозок считаются необходимость пе-

ревозить достаточно большой "мёртвый" груз (т.е. сами контрейлеры, вес которых достигает 20-30 % от полезной загрузки), а также необходимость создания и содержания парка специальных железнодорожных платформ с пониженным полом (для возможности вписывания по высоте погруженных полуприцепов в железнодорожные габариты).

С системой трейлерных перевозок при организации смешанных перевозок грузов тесно взаимодействует система перевозок на судах типа "ро-ро". Данная система ускоряет процессы погрузки-выгрузки, сокращает простои судов и время нахождения их у причалов. Это связано с тем, что судно типа "ро-ро" имеет специальную конструкцию с кормовой или носовой аппарелью, позволяющей горизонтальным способом погрузки/выгрузки без применения традиционной крановой механизации грузить и выгружать автомобили с водителями, трейлеры и другую колёсную технику самостоятельно или с помощью тягачей. Перевозки грузов на судах типа "ро-ро" осуществляются на линиях, имеющих более длинное плечо, чем при перевозках на парамах.

Фрейджерная система перевозок грузов

Фрейджерная система перевозок (или паромные переправы) — система доставки грузов укрупнёнными местами — фрейджерами, товарными вагонами. Единицей укрупнения в системе этого типа является вагон, полувагон, платформа, которые загружаются грузоотправителем и без формирования доставляются железнодорожным, морским и речным транспортом грузополучателю. Эта система характеризуется неэффективностью использования воздушных транспортных судов в фрейджерах из-за большого удельного веса тары; универсальностью железнодорожного звена и строгой специализации в морском и речном звеньях, где для перевозки фрейджеров применяются специализированные суда-паромы. Системы этого типа создаются на направлениях, где функционируют переправы прибрежных районов через проливы, заливы морей, на внутренних водных путях и водоёмах. В состав фрейджерной системы перевозок входят также технические средства, обслуживающие перевалочные и складские операции.

Фрейджерная система перевозок позволяет осуществлять перевозку наземных транспортных средств по морским и речным путям. Этот метод перевозки исторически возник в виде паромных переправ для перевозки вагонов через реки, озёра и небольшие морские проливы.

Несмотря на необходимость эксплуатации сложных дорогостоящих судов и береговых сооружений, а также расходов, связанных с перевозкой значительного "мёртвого" груза в виде тары вагонов, фрейджерные системы перевозок являются экономически эффективными. Они получили распространение в разных странах мира там, где невозможно обеспечить перевозки грузов железнодорожным транспортом или его использование ведёт к многократному увеличению расстояния перевозки.

Ещё более эффективным оказалось использование паромов при перевозках автомобилей и автопоездов. В настоящее время парк автомобильных паромов значителен и продолжает расти.

Паромная переправа экономически эффективна там, где время хода парома не продолжительно, порядка 5-6 часов; где кратковременное исключение вагонного парка из работы и стоимость перегрузочных операций на обоих берегах компенсируется дополнительным грузом, который может быть погружен и перевезён в судах вместо тары вагонов и др.

Эффективность фрейджерной системы перевозок определяется организацией перевозок на водном участке доставки грузов, поскольку грузоподъёмность судов-паромов в 2 раза меньше, чем универсального сухогрузного судна, и в 1,6 раза меньше, чем контейнеровозов. В результате себестоимость перевозки на пароме 1 т

груза увеличивается в 5 раз по сравнению с другими судами. Вместе с тем, время загрузки паромов за счёт ликвидации перегрузочных работ уменьшается более чем в 20 раз по сравнению с перегрузкой такого же количества грузов при обычных перевозках, а себестоимость береговой составляющей снижается более чем в 3 раза, стоимость же грузовых работ уменьшается до уровня 7-8 % от стоимости грузовых работ при обычной загрузке судов. Эффективность водного звена фрейджерной системы, а следовательно, и системы в целом определяется и тем, что строительная стоимость и содержание паромных комплексов не зависят от числа обслуживаемых ими паромов, в результате чего удельные затраты на 1 т груза с увеличением объёмов перевозок сокращаются, а фондоотдача увеличивается. Это позволяет особенно эффективно использовать фрейджерную систему в условиях достаточно крупного грузопотока.

Фидерная система перевозок грузов

Фидерная система перевозок — использование судоходными компаниями небольших судов для транспортировки грузов, в том числе в контейнерах, с целью их концентрации в грузовых центрах (крупных портах) или вывоза грузов небольшими отпарками из данных центров. Фидерная система перевозок в процессе доставки грузов интегрирует различные виды транспорта и, прежде всего, морской и речной и обслуживает направления на коротких и средних расстояниях с мелкопартионными потоками грузов, которые поступают из множества мелких пунктов и слабо оборудованных портов в крупные морские порты с целью их накопления для последующей отправки на линейных судах. Данная система обеспечивает также вывоз водным путём грузов мелкими партиями из грузовых центров (портов) на небольших судах в мелководные морские и речные порты. Фидерная система перевозок применяется, прежде всего, судоходными компаниями для концентрации и вывоза генеральных грузов, особенно перевозимых морским транспортом в контейнерах на регулярных судоходных линиях.

Основные цели использования фидерной системы перевозок — создание загрузки судам регулярных судоходных линий и получение дополнительных доходов от перевозок грузов, а также возможность быстрой обработки небольших судов, исключая их простои в ожидании причалов. Кроме того, данная система позволяет значительно сократить время перевозки грузов за счёт доставки их на регулярных судоходных линиях. Вместе с тем, поскольку лишь немногие грузополучатель/грузоотправители находятся вблизи внутренних водных путей, почти всегда требуются дополнительные перевозки на автомобильном и железнодорожном транспорте.

Контейнерные поезда

Уже более семи лет в структуре Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины (Укрзализныци) успешно работает Украинский государственный центр транспортного сервиса «Лиски».

Основная задача Центра — обеспечить эффективную коммерческую и техническую эксплуатацию контейнерного парка Укрзализныци в соответствии с требованиями современного рынка транспортных услуг.

В настоящее время контейнерный парк Укрзализныци, находящийся на балансе Центра, насчитывает свыше 4100 единиц контейнеров, из которых 290 ед. — 40-футовые. Центр имеет современную ремонтную базу и сеть терминалов с соответствующей инфраструктурой.

Обширная сеть терминалов и ремонтных предприятий, представительства на Одесской, Львовской и Приднепровской железных дорогах позволяют обеспечить четкое оперативное управление парком контейнеров.

На основе договоров о сотрудничестве с другими экспедиторскими организациями, Центр предоставляет своим клиентам полный комплекс услуг по доставке мелких и крупных партий контейнеропригодных грузов различными видами транспорта в страны СНГ, Балтии и Восточной Европы.

Один из самых крупных и современных контейнерных терминалов функционирует на ст. Киев-Лиски. Здесь можно обрабатывать до 500 крупнотоннажных контейнеров в сутки с последующей доставкой грузов по Киеву и всей территории Украины собственным автотранспортом по схеме «от двери до двери».

С целью сокращения сроков доставки грузов Центр организует прямые контейнерные поезда по наиболее важным направлениям. Например, контейнерный поезд Мариуполь-Киев преодолевает расстояние в 928 км за 29 часов. Ранее грузы этого направления перевозились автомобильным транспортом. Регулярность отправления указанного поезда позволила обеспечить более высокую эффективность использования железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг.

В настоящее время кроме традиционных прямых маршрутов, таких как Гамбург—Киев—Гамбург, Николаев—Москва, Будапешт—Москва, Центр активно работает по развитию новых направлений: Одесса—Клайпеда—Одесса, Одесса—Гданск—Одесса, Мариуполь—Киев.

Мощная материально-техническая база, высокое качество обслуживания клиентов, минимальные сроки доставки грузов за счет введения в обращение по важным направлениям прямых контейнерных поездов, позволили Центру "Лиски" занять лидирующее положение среди компаний, осуществляющих контейнерные перевозки в странах СНГ и Европы.

Схема получения контейнера в Ильичевском порту для экспедитора

Взаимоотношения экспедитора с другими участниками транспортного процесса определяются сложившимися схемами работы, многие из которых сохранились в новых условиях хозяйствования.

С изменением формы собственности, возможно, схемы будут изменяться с целью сокращения общего времени транспортировки и повышению эффективности работы, а также с учётом новейших достижений науки и техники.

Однако пример существующей цепи взаимоотношений на примере одного из действующих предприятий будет полезен для экспедиторов, планирующих развитие своего бизнеса и предлагающим клиентам дополнительные услуги.

Ильичёвский морской торговый порт переваливает значительный объём контейнерных грузов. В импортном направлении взаимоотношения экспедитора с портом по получению контейнера предоставлена на рис.2.4.

Ключевым условием взаимоотношений экспедитора с портом является наличие договорных обязательств. Требуется заключить договор с портом на обработку контейнеров, в котором приблизительно указываются объёмы и номенклатура обрабатываемых грузов. Кроме того, порт требует внесения некоторой суммы авансом для начала работы.

Вторым условием, во многом определяющим получение контейнера из порта, является наличие соглашения с линейным агентом перевозчика. В соглашении должны быть отражены, в частности, вопросы издания наряда на выдачу контейнера. В большинстве случаев, линейные агенты оставляют за собой право по изданию наряда на выдачу контейнера и по получению всех необходимых согласований (СЭС, ветеринарный и эпидемиологический контроль). Поскольку расходной ордер выписывается импортной группой только по предъявлению бланка наряда с разрешительными штампами всех контролирующих организаций, то получение согласования — набор услуг, которые обязан выполнить сам экспедитор или, за плату, линейный агент.



Рис. 2.4. Схема взаимоотношения экспедитора с портом по получению контейнера

Ключевым условием взаимоотношений экспедитора с портом является наличие договорных обязательств. Требуется заключить договор с портом на обработку контейнеров, в котором приблизительно указываются объёмы и номенклатура обрабатываемых грузов. Кроме того, порт требует внесения некоторой суммы авансом для начала работы.

Вторым условием, во многом определяющим получение контейнера из порта, является наличие соглашения с линейным агентом перевозчика. В соглашении должны быть отражены, в частности, вопросы издания наряда на выдачу контейнера. В большинстве случаев, линейные агенты оставляют за собой право по изданию наряда на выдачу контейнера и по получению всех необходимых согласований (СЭС, ветеринарный и эпидемиологический контроль). Поскольку расходной ордер выписывается импортной группой только по предъявлению бланка наряда с разрешительными штампами всех контролирующих организаций, то получение согласований — набор услуг, которые обязан выполнить сам экспедитор или, за плату, линейный агент.

Ещё одним важным условием взаимоотношений экспедитора и линейного агента является предоставление контейнера, для выгрузки. Так как сам контейнер, в котором находится груз клиента экспедитора, принадлежит перевозчику, то линейный агент перевозчика определяет условия предоставления этого контейнера для выгрузки. Наиболее часто линейные агенты требуют внесения залога за использование контейнера, который возвращается после возвращения порожнего контейнера. Однако могут возникнуть сложности при получении большой партии контейнеров, за каждый из которых потребуются внесение залога. В этой ситуации линейный агент может предложить экспедировать груз «до двери» клиента своим транспортом.

Целесообразность такого решения вопроса транспортировки определяется в каждом конкретном случае по-разному и одним из вариантов решения может быть расставование контейнера в порту.

Получение контейнера на терминале обычно затруднений не вызывает. Имеются особенности в прохождении таможни. Таможенный осмотр заказывает получатель, за экспедитором остается контроль.



2.10. ЗДІЙСНЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІД ЧАС ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗОВНІШНЬОТОРГОВЕЛЬНИХ І ТРАНЗИТНИХ ВАНТАЖІВ

*(Затверджено постановою Кабінету Міністрів України
від 21 вересня 1993 р. № 770. Із змінами)*

Ці Правила визначають основні умови здійснення транспортно-експедиційного обслуговування зовнішньоторговельних і транзитних вантажів (надалі, як правило, — вантажі) та порядок організації їх перевезення і є обов'язковими для всіх учасників транспортно-експедиційного процесу.

Транспортно-експедиційна діяльність

1. Транспортно-експедиційне обслуговування вантажів здійснюється суб'єктами підприємницької діяльності — експедиторами, які діють за дорученням вантажовідправників і вантажоодержувачів (надалі — вантажовласників).

Експедитори виконують свої функції без будь-якого втручання в господарську діяльність транспортних підприємств.

2. Транспортно-експедиційні послуги, які надаються експедиторами, складаються з комплексу послуг, пов'язаних з підготовкою та відправленням вантажів, проведенням взаєморозрахунків, контролем за проходженням і одержанням вантажів.

3. Експедитори відповідно до доручень вантажовласників:

- ◆ організують перевезення та перевалку вантажів залізничним, морським, річковим, автомобільним та повітряним транспортом;
- ◆ забезпечують оптимальне транспортне обслуговування, а також організують перевезення зовнішньоторговельних вантажів різними видами транспорту по територіях зарубіжних країн відповідно до умов контрактів;
- ◆ фрахтують національні та іноземні судна і забезпечують їх подачу в порти для своєчасного відправлення вантажів;
- ◆ надають послуги, пов'язані з прийманням, накопиченням, доробкою, сортуванням та комплектуванням вантажів, передають їх транспортним організаціям для перевезення;
- ◆ провадять своєчасні розрахунки з портами і транспортними організаціями за перевезення, перевалку та зберігання зовнішньоторговельних вантажів;
- ◆ оформляють документи відповідно до митних, карантинних і санітарних вимог, страхують вантажі;
- ◆ ведуть облік надходження та відправлення вантажів з портів і залізничних станцій;
- ◆ забезпечують із залученням відповідних транспортних підприємств та організацій збереження вантажів під час їх перевезення, перевалки та зберігання;
- ◆ організують експертизу вантажів у портах і на залізничних станціях;
- ◆ здійснюють оформлення товарно-транспортної документації та її розсилання;

- ◆ подають в установленому порядку транспортним підприємствам заявки на відправлення експортних, транзитних і реекспортних вантажів та наряди на відвантаження імпорتنих, транзитних і знятих з експорту вантажів;
- ◆ вирішують з транспортними організаціями та іншими власниками транспорту питання відправлення вантажів, що надійшли у некондиційному стані, з браком, у пошкодженій, неміцній, нестандартній упаковці або такій, що не відповідає вимогам цих транспортних засобів;
- ◆ складають обмірні ескізи на негабаритні та надважкі вантажі, організують фу-мігацію вантажів;
- ◆ організують перевезення особистих речей громадян.

4. Транспортні підприємства:

- організують зберігання вантажів, у тому числі реекспортних і знятих з експорту, під час їх перевезення, перевантажування і складування;
- здійснюють в установлені терміни доставку вантажів за призначенням і забезпечують своєчасне навантаження та розвантаження транспортних засобів за цінами і тарифами, визначеними чинним законодавством України;
- ведуть облік руху вантажів і запасної тари, надають необхідні відомості експедитору для подальшого інформування вантажовласників;
- проводять інвентаризацію вантажів на підставі заяв експедитора, за його участю і за його рахунок;
- забезпечують доступ до вантажосупровідних і перевізних документів, створюють рівні умови та сприяють експедиторам у здійсненні ними своїх функцій;

5. Відносини учасників транспортно-експедиційної діяльності встановлюються на основі договорів. Учасники цієї діяльності вільні у виборі предмета договору, визначенні зобов'язань, інших умов взаємовідносин, що не суперечать чинному законодавству.

6. Вантажовласники надають експедиторам відомості та документи для виконання покладених на них зобов'язань (ліцензії, сертифікати, свідоцтво, декларації тощо).

7. Кожен із учасників транспортно-експедиційного процесу вправі передати виконання частини своїх обов'язків іншому учаснику на підставі договору, в якому визначаються умови відповідних послуг і порядок їх оплати.

8. Планування перевезень вантажів всіма видами транспорту здійснюється відповідно до чинного законодавства України.

Транзитні перевезення

9. Транзитні перевезення — це перевезення через територію України вантажів (продукції, товарів), вироблених за її межами без будь-якого їх використання в Україні та передачі іншому власнику.

10. До транзитних перевезень прирівнюють також транспортування через територію України нафти, нафтопродуктів, природного газу та інших рідин і газоподібних речовин трубопроводами.

11. Транзитні перевезення здійснюються відповідно до чинного в Україні митного, транспортного та іншого законодавства, а також цих Правил.

12. Проходження транзитних вантажів, а також транспортних засобів, може здійснюватися як з перевантаженням, складуванням, роздрібненням партій, зі зміною виду транспорту, так і без таких операцій.

13. Транзитні перевезення здійснюються найбільш раціональними шляхами сполучення через відповідні пункти пропуску державного кордону. При цьому створюються рівні умови проходження вантажів (продукції, товарів) незалежно від того, якій державні вони належать, чи будь-яких інших обставин, що стосуються їхнього власника.

14. Ці правила не поширюються на транзит багажу, який перевозиться пасажирами, та на поштові відправлення, а також на транзит вантажів військового призначення.



2.11. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ АМЭУ
(Утверждены Правлением АМЭУ 25.06.98г. С изменениями и дополнениями, от 24.12.99г. Согласовано с Киевской торговой промышленной палатой. Письмо №1703-10/776 от 9.10.98)

Общие условия транспортной экспедиции (Условия) регулируют транспортно-экспедиторскую деятельность членов АМЭУ при перевозке грузов и применяются в случае, если на них имеются ссылки в договоре транспортной экспедиции или документах FIATA. Делая такие ссылки, стороны соглашаются принимать положения настоящих Условий в качестве дополнительных обязательных условий договора транспортной экспедиции. В случае несоответствия положений договора настоящим условиям будут иметь силу положения договора.

I. Термины и определения

1.1. **Транспортная экспедиция** — вид предпринимательской деятельности по организации и обеспечению перевозок грузов, осуществление которой состоит из комплекса работ, которые включают в себя технические и консультативные услуги, осуществление необходимых предварительных согласований и получение разрешений на продвижение груза, осуществление складских, упаковочных, погрузочно-разгрузочных работ, оформление, рассылку и получение товаросопроводительной и транспортной документации, страхование, взимание необходимых платежей и осуществление расчетов с участниками транспортного процесса, а также иные действия, связанные с исполнением обязательств экспедитора.

1.2. **Экспедитор** — субъект предпринимательской деятельности, действующий на основании договора транспортной экспедиции по указаниям, в интересах и за счет Заказчика и обеспечивающий исполнение комплекса операций транспортно-экспедиционного обслуживания на период перевозки грузов.

1.3. **Перевозчик** — физическое или юридическое лицо, которое осуществляет перевозку груза на коммерческой основе и принимает на себя ответственность за доставку до места назначения переданного груза собственными либо привлеченными транспортными средствами.

1.4. **Заказчик** — юридическое или физическое лицо, которое на основании договора экспедиции передает экспедитору определенные права и обязанности, связанные с перевозкой грузов, и принимает на себя определенные обязанности, направленные на обеспечение выполнения экспедитором условий этого договора.

1.5. **Договор транспортной экспедиции** — договор, по которому Заказчик поручает, а экспедитор принимает на себя обязанности за счет заказчика и за вознаграждение исполнить или организовать исполнение взаимосогласованных работ и услуг, связанных с транспортировкой в прямом или смешанном сообщении экспортных, импортных или транзитных грузов, а также имущества и личных вещей граждан как на территории Украины, так и за ее пределами.

1.6. **Письменно, в письменной форме** — означает договорные документы, письма, телеграммы, телефаксы, телексы или любые записи электронными средствами.

1.7. **Ценности** — означает ценные бумаги, бумажные деньги и монеты, оборотные документы, драгоценные камни, ювелирные изделия, антиквариат, картины, художественные изделия и подобное имущество.

1.8. **Опасный груз** — груз, который официально классифицирован как опасный, а также груз, который является воспламеняющимся или вызывающим разрушения.

1.9. **SDR** — международная условная валютная единица установленная Международным валютным фондом: ее стоимость соответствует суммарной стоимости 39% доллара США, 21% немецкой марки, 18% японской йены, 11% французского франка и 11% английского фунта стерлингов.

II. Выполнение договора транспортной экспедиции

2.1. Заказчик передает экспедитору право распоряжения грузом, документацию и инструкции, необходимые для выполнения договора, а экспедитор принимает на себя обязанности по доставке груза в соответствии с полученными инструкциями.

2.2. Экспедитор не гарантирует точную дату отправки и доставки груза, если иное предварительно не оговаривается особо.

2.3. Передача экспедитору инструкций, необходимых для выполнения договорных условий, подтверждается в договоре транспортной экспедиции.

2.4. Если в какой-либо момент исполнения работы экспедитором возникают или реально могут возникнуть препятствия или риски, которые не являются следствием вины или упущений экспедитора и избежать которых путем приложения разумных усилий невозможно, экспедитор имеет право отказаться от дальнейшего выполнения договора и обеспечить для заказчика возможность получения груза в месте, которое экспедитор считает безопасным и удобным.

В указанном случае заказчик выплачивает экспедитору вознаграждение за фактически выполненную работу и понесенные дополнительно затраты.

III. Права и обязанности экспедитора

3.1. Экспедитор имеет право:

- в случае возникновения обстоятельств, угрожающих сохранности груза, безопасности людей и окружающей среды, либо могущих привести к аварии, экспедитор должен сделать все возможное для согласования своих действий с заказчиком. При невозможности согласования, экспедитор имеет право действовать по своему усмотрению, сознавая при этом, что на него ложится бремя доказательства заказчику правомерности, необходимости и неотвратимости своих действий;

- выбирать по своему усмотрению субподрядчиков, средства транспорта и маршрут, если иное не предусмотрено договором или инструкциями заказчика;

- прекратить исполнение своих обязанностей по договору и получить оплату за фактически выполненную работу в случае, если по вине заказчика возникают обстоятельства, препятствующие надлежащему исполнению договора или если заказчик меняет первоначальные условия договора или инструкции таким образом, что их выполнение становится невозможным;

- самостоятельно проверять информацию о грузе и документах, которые передаются ему согласно договору, и в случае выявления несоответствия товара информации заказчика, возлагать на него ответственность за связанные с этим последствия (задержки, повышение тарифных ставок, расходы).

3.2. Экспедитор имеет право на удержание или задержку груза, а также иные действия с целью востребования оплаты заказчиком за оказанные или оказываемые согласно договору услуги.

В случае неоплаты заказчиком выполненных по договору услуг экспедитор имеет право возбудить судебную процедуру с исковыми требованиями о реализации задержанного груза или его части для получения причитающейся ему за оказанные экспедиторские услуги суммы.

3.3. Экспедитор обязан точно выполнять условия договора транспортной экспедиции и данные ему инструкции. С этой целью он должен обеспечить организацию работы и персонал, исходя из характера и объема осуществляемой услуги в соответствии с условиями, которые применяются на соответствующем виде транспорта.

Экспедитор обязан:

- ◆ уведомить заказчика о неполноте полученной информации и документов, а также потребовать предоставления необходимых документов и дополнительной информации;

- ◆ в случае возникновения материального ущерба немедленно сообщить об этом заказчику, проконсультироваться с ним о мерах, которые необходимо принять для получения компенсации;

- ◆ предъявить претензию к третьему лицу, по вине которого возник ущерб, в порядке, предусмотренном законодательством Украины;

- ◆ документально подтверждать все заранее не предусмотренные расходы.

IV. Ответственность экспедитора

4.1. Ответственность экспедитора наступает в случае его прямой вины в нарушении условий договора, что может выразиться в неисполнении либо ненадлежащем исполнении им своих обязанностей по договору, непринятии необходимых мер, которые повлекли для заказчика причинение материального ущерба.

В этом случае экспедитор обязан компенсировать заказчику затраты и повреждения, причиненные грузу, а также непосредственные финансовые затраты, которые возникли в результате нарушения экспедитором своих обязанностей по обеспечению перевозки грузов.

4.2. Экспедитор несет ответственность как перевозчик в случаях, когда он сам осуществляет перевозку с помощью собственных транспортных средств (исполнительный перевозчик), а также, если он выдал собственный транспортный документ или иным образом взял на себя ответственность за перевозку, что было отражено в договоре (первозчик по договору) и перевозит транспортом, который им зафрахтован для перевозки.

4.3. Объем и пределы ответственности.

4.3.1. Ответственность экспедитора за сохранность грузов ограничивается 2 SDR за 1 кг брутто-веса утраченных или поврежденных товаров, причем полный объем ответственности в любом случае не может превысить общую рыночную стоимость товаров на день принятия ответственности экспедитором.

Если товары не были доставлены на протяжении 90 дней, следующих после оговоренной сторонами даты доставки, указанные товары считаются утраченными, при отсутствии доказательств противоположного.

4.3.2. Экспедитор не несет ответственности за задержку при исполнении договора, если это не оговорено особо.

4.3.3. Если экспедитор несет ответственность за затраты в связи с задержкой в организации перевозки, такая ответственность должна быть ограничена суммой, не превышающей вознаграждение за услуги, связанные с этой задержкой.

4.3.4. Экспедитор несет ответственность за действия и недосмотр третьих лиц, нанятых им для выполнения договора перевозки или оказания других услуг в том же порядке, что и за собственные ненадлежащие действия.

4.3.5. Экспедитор не несет ответственности за действия государственных контрольных органов (пограничных, таможенных, ветеринарных, фитосанитарных, экологических, санитарных), в том случае, если им затребованы, а заказчиком предоставлены все необходимые и достаточные для осуществления этими органами своих функций документы.

Экспедитор не несет ответственности за действия третьих лиц, в том числе перевозчиков, работников складов, руководителей стивидорными работами, иных причастных к перевозке лиц, если им приняты надлежащие меры по их информированию о свойствах и особенностях перевозимого груза.

4.3.6. Экспедитор в любом случае не несет ответственность за:

- а) ошибки или упущения заказчика;
- б) обработку груза, погрузочно-разгрузочные или стивидорные работы, выполненные самим заказчиком или лицом, действующим от его имени;
- в) отсутствие или несоответствие стандартам упаковки, если эта обязанность не возложена на экспедитора по договору;
- г) ценности или опасные грузы, если экспедитор не уведомлен о них на момент заключения договора;
- е) повышенную уязвимость груза и его подверженность ухудшению, а именно: гниение, выпаривание, повышенная чувствительность к холоду, теплу, влаге и т.д., если заказчик не уведомил экспедитора об этих свойствах груза;
- ф) обстоятельства, которых экспедитор не мог избежать и последствий которых не мог предвидеть;
- г) не прямые потери, такие как упущенная выгода, потеря рынка и другие.

4.4. Экспедитор освобождается от всякой ответственности по договору транспортной экспедиции и настоящим условиям в случае, если претензия не предъявлена ему на протяжении 6 месяцев после доставки товаров либо даты, когда товары должны быть доставлены.

V. Права и обязанности заказчика

5.1. Заказчик располагает всеми правами стороны договора транспортной экспедиции.

5.2. Заказчик обязан:

- гарантировать и обеспечить получение экспедитором на момент передачи товара всей детальной информации о характеристиках товаров, их марок, веса, объема и количества, опасного характера и т.д.;
- обеспечить надлежащую упаковку, маркировку, комплектование и сепарацию грузов;
- при передаче груза предоставить экспедитору необходимую информацию о нем в соответствии с согласованным перечнем;
- выплатить экспедитору все предусмотренные договором суммы без каких-либо вычетов или задержек в счет возможных претензий или зачетов;
- выплатить по требованию экспедитора причитающиеся ему суммы в соответствии с выполненными работами, предъявленными платежными документами независимо от того, что было обусловлено платежными обязательствами заказчика какой-либо другой стороне, кроме экспедитора;
- выплатить экспедитору отдельную компенсацию за доказанные затраты на дополнительную работу, связанную с выполнением условий договора — переговоры с официальными органами, банками, страховыми обществами, составление документов, сертификатов, рекламаций и т.д.;
- если выполнение экспедитором своих обязанностей по договору прерывается по независящим от него причинам, что подтверждается соответствующими документами, заказчик оплачивает экспедитору фактически выполненную работу и выплачивает ему компенсацию за понесенные дополнительные затраты.

5.3. Информацию и инструкции заказчик передает экспедитору только в письменной форме.

5.4. В случае, если экспедитор при непредвиденных обстоятельствах действует наиболее выгодным для заказчика образом, заказчик обязан возместить ему понесенные дополнительные затраты.

5.5. Заказчик по требованию экспедитора выплачивает ему причитающиеся суммы, если экспедитор сможет доказать, что груз задержался, получил повреждение или пропал не по его вине.

5.6. Заказчик не имеет права требовать от экспедитора выполнения действий, не предусмотренных договором транспортной экспедиции и прилагаемыми к нему письменными инструкциями.

VI. Ответственность заказчика

6.1. Заказчик должен нести ответственность перед экспедитором за все убытки и дополнительные расходы, которые стали следствием неточной или неполной информации или инструкций, предоставленных заказчиком, а также за передачу экспедитору или любым другим лицам, за которых экспедитор может нести ответственность, опасных товаров, которые стали причиной смерти или телесных повреждений, повреждения имущества, причинили вред окружающей среде или какие-либо другие потери.

6.2. Заказчик обязан заботиться о том, чтобы экспедитор не нес убытки из-за последствий, которые могут быть вызваны:

а) ошибочностью, неясностью или недостаточностью данных относительно характеристики груза, недостатками упаковки и маркировки, если эта обязанность не возложена на экспедитора по договору;

б) невыполнением требований карантинных, санитарных и таможенных процедур и др.;

в) неточным выполнением технических условий и правил погрузки товара на определенное транспортное средство, если эти обязанности не возложены на экспедитора;

г) несвоевременными расчетами за предоставленные экспедитором услуги;

д) тем, что экспедитора без обоснования его вины, заставят заплатить таможенные и официальные сборы, внести залог, или, если в адрес экспедитора выставляются требования третьей стороны;

е) другими причинами, повлекшими убытки, которые экспедитор не мог предвидеть.

6.3. В случае, если заказчик отказывается от своих инструкций после того, как экспедитор начал действовать по их исполнению, убытки и затраты, возникшие вследствие этого, покрываются заказчиком.

VII. Страхование

7.1. Экспедитор осуществляет страхование груза по письменному поручению заказчика. Страхование осуществляется на основании действующего законодательства Украины и на условиях, указанных в полисе страховой фирмы.

7.2. Страхование ответственности экспедитора является обязательным условием при использовании мультимодального транспортного консамента FIATA (FBL).

VIII. Юриспруденция

8.1. Настоящие Условия и относящиеся к ним договоры и иные документы регулируются действующим законодательством Украины.

8.2. Возможные споры и разногласия в связи с исполнением договора транспортной экспедиции и настоящих Условий стороны разрешают путем переговоров.

При недостижении соглашения по спорным вопросам они разрешаются Международным коммерческим арбитражным судом при Торгово-промышленной палате Украины в соответствии с его Регламентом (Украина, г. Киев).

8.3. В случае недостижения договоренности о месте рассмотрения споров, они рассматриваются по общим правилам в соответствии с действующим законодательством Украины.



2.12. КОММЕНТАРИЙ К ОБЩИМ УСЛОВИЯМ ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ АМЭУ

Общие условия транспортной экспедиции регулируют транспортно-экспедиторскую деятельность членов АМЭУ при перевозке грузов и применяются в случае, если на них имеются ссылки в договоре транспортной экспедиции или документах FIATA. Делая такие ссылки, стороны соглашаются принимать положения настоящих Условий в качестве дополнительных обязательных условий договора транспортной экспедиции. В случае несоответствия положений договора настоящим условиям будут иметь силу положения договора.

По мере интеграции Украины в мировую торгово-транспортную систему все чаще приходится сталкиваться с проблемами, связанными с несовпадением не только организационно правовых регуляторов, но и подходов к тем или иным правоотношениям.

Противоречие между правовыми системами различных государств отрицательно действует в первую очередь на транспорт и торговлю. На преодоление этого направлены международные договоры, конвенции, а также иные документы, которые, нередко даже не признанные государствами официально, приобрели характер общепризнанного регулятора международных отношений. Такими документами являются Конвенция CMR, таковы Правила ИНКОТЕРМС, проформы БИМКО и такими документами становятся Общие условия (General Conditions) транспортной экспедиции разных стран.

В связи с тем, что в некоторых странах Центральной и Восточной Европы, а также в ряде неевропейских стран отсутствуют национальные правила по вопросам транспортно-экспедиторской деятельности, Секретариат FIATA в 1995 г. уполномочил Консультативную комиссию по юридическим вопросам (Advisory Body Legal Matters, ABLM) разработать примерную модель правил, которыми могли бы пользоваться в этих регионах Действительные члены FIATA, как исходной точкой для создания соответствующих национальных регулирующих актов.

Указанная модель в комплексе с основными положениями международного права и национального законодательства Украины легли в основу Общих условий транспортной экспедиции АМЭУ.

Председатель ABLM канадский юрист Питер Джонс отмечает:

«В нашем веке экспедиторское дело изменилось столь существенно, что обычное право и практика более не соответствуют друг другу. Так, экспедитор должен понимать, какое влияние оказывают на его отношения с клиентом положения ранее заключенного договора. В большинстве стран экспедитор имеет поддержку в виде стандартных условий сотрудничества, принятых его национальной экспедиторской ассоциацией.»

Украина относится к странам системы кодифицированного или Европейского права (в отличие от стран общего права, основанного на прецедентах), в связи с чем Общие условия могут рассматриваться как правоустанавливающие только на договорных основаниях.

«... договор включает в себя не только то, что написано в нем, — пишет П.Джонс, — но также и все последствия, которые по справедливости по своей при-

роде или по закону могут быть составной частью договора..., поэтому, положения и правила, на которые имеется ссылка в договоре, имеют ту же силу, что и положения договора, даже если в самом договоре это четко не сказано.»

FIATA советует экспедиторским фирмам направлять своим постоянным клиентам национальные Общие условия с разъяснениями о целесообразности их применения при осуществлении сотрудничества и заключении договоров.

Общие условия также подходят как образец для разработки стандарта заключения договоров транспортной экспедиции при внутригосударственном предоставлении транспортно-экспедиторских услуг.

Общие условия разработаны и действуют по тем же принципам, что и Правила комплексных документов Международной Торгово-промышленной палаты (UNCTAD/ICC), т.е. они не имеют законной силы без ссылки на них в тексте договора на проведение грузовых транспортно-экспедиторских работ.

Внедрение Общих условий в практику правоотношений в Украине — длительный процесс и в настоящее время он находится в самом начале, в таком же положении, в котором были Правила ИНКОТЕРМС в 40-х годах и документы ФИАТА в конце 50-х.

Преамбула

Она определяет и закрепляет договорный статус Общих условий (ОУ).

ОУ по своей сути не могут быть обязательным для исполнения нормативным актом, т.к. при заключении конкретных договоров отдельные их положения могут не удовлетворить клиента и привести к незаключению договора.

Поэтому ОУ применяются только по соглашению сторон при наличии ссылки на их применение в Договоре транспортной экспедиции.

Предлагая клиенту при заключении договора основываться на ОУ следует обратить его внимание на их оптимальный характер и возможность в оговорках в Договоре транспортной экспедиции зафиксировать отказ от отдельных статей ОУ, их изменение либо дополнение специальными статьями.

В случае несоответствия положений Договора транспортной экспедиции Общим условиям имеют силу положения Договора. Таким образом, в преамбуле закреплено, что в системе договорных отношений при осуществлении транспортно-экспедиторской деятельности доминирующее положение занимают мнения и пожелания сторон, которые ни коим образом не ограничиваются Общими условиями.

I. Термины

Термины разработаны на основе анализа действующего законодательства и позволяют более точно определить участников правоотношений, особенности и предмет договора, максимально приближены к терминологии нового ГК и международных документов.

Во избежании разночтения АМЭУ рекомендует применять используемую в ОУ терминологию во всех договорных и иных документах, регулирующих транспортную экспедицию.

В определении **Транспортной экспедиции** подчеркиваются основные направления и виды деятельности экспедитора, признание которых составляющими процесса транспортного экспедирования может способствовать конкретизации прав и обязанностей экспедитора во взаимоотношениях с налоговыми, таможенными и другими контролирующими органами.

Термины **Экспедитор**, **Перевозчик** и **Клиент** соответствуют аналогичным определениям в международно-правовых документах и общих условиях транспортной экспедиции других стран.

Понятие Договора транспортной экспедиции следует рассматривать в совокупности с п. II. ОУ — Выполнение договора транспортной экспедиции.

Примерная стоимость **SDR** составляет 1,3 доллара США.

II. Выполнение договора транспортной экспедиции

Основные требования, предъявляемые к международным и внутренним договорам (контрактам):

- время, место заключения, предмет договора, права и обязанности сторон, порядок расчетов, условия ответственности сторон, порядок разрешения споров и другие должны по возможности соответствовать Положению о форме внешнеэкономических договоров (контрактов), утвержденного Приказом МВЭСиТ Украины № 75 от 5.10.1995 г. поэтому в разделе «II. Выполнение договора транспортной экспедиции» эти условия не приводятся.

В целом, условия договора зависят от пожелания сторон и поэтому возможно внесение в договор любых условий, за исключением явно криминальных или нарушающих иные нормы международного и национального права.

Однако, при этом следует помнить, что согласно ст.6 Закона Украины «О внешнеэкономической деятельности» внешнеэкономический договор (контракт) может быть признан недействительным в судебном или арбитражном порядке, если он не отвечает требованиям законов Украины или международных договоров Украины. Кроме того, если международный договор подлежит регистрации в МВЭС и Т, несоблюдение установленной формы может послужить препятствием для регистрации. Применительно к внутренним и внешнеторговым договорам законодательство Украины (ст. 45 ГК) несоблюдение установленной формы соглашения может повлечь за собой его недействительность.

ОУ подчеркивают важность передачи экспедитору права распоряжения грузом (п.п. 2.1, 2.3.), что особенно важно в случаях использования экспедитором документов ФИАТА. Как известно, право собственности на имущество включает в себя права: пользования, владения и распоряжения. Деятельность экспедитора по распоряжению грузом является, как бы, промежуточным этапом в переходе права собственности от продавца к покупателю.

ОУ отражают особенности процесса экспедирования, которые имеют важное значение, но нередко остаются вне сферы внимания экспедиторов и могут повлечь неблагоприятные для них последствия (п.п. 2.2, 2.4.).

III. Права и обязанности экспедитора

1. ОУ не регламентируют конкретные действия экспедитора по организации перевозки, поскольку такая регламентация осуществляется в Договоре транспортного экспедирования.

Однако, четкая регламентация прав экспедитора в п. 3.1 ОУ позволяет определить для грузоотправителя и экспедитора объем предполагаемых действий, обеспечивает свободу выбора действий экспедитором, ограждает его от ненужного вмешательства грузоотправителя, позволяет предупредить возможные споры в случаях неисполнения условий экспедирования и перевозки по причинам, не зависящим от экспедитора.

2. Гарантированность получения оплаты за выполненные работы или оказанные услуги обеспечивается различными правовыми средствами, наиболее приемлемым из которых является удержание грузов, что закреплено в п.3.2. ОУ.

Международная практика рассматривает право на удержание груза следующим образом.

Согласно ст. 14 Стандартные условия 1992 года по мультимодальному транспортному документу ФИАТА экспедитор задерживает груз и документы, относящиеся к неоплаченной экспедитору клиентом сумме, включая оплату за хранение и возвращение груза, и может совершить такую задержку любым разумным способом, являющимся по его мнению подходящим.

В то время, когда экспедитор осуществляет такую задержку против клиента, он не может задерживать груз и документы за другие долги, чем те, которые относятся к перевозке груза по FBL, когда он передан получателю, не знающему о других долгах клиента экспедитору.

Метод осуществления задержки зависит от действующего законодательства. Обычно, экспедитору нужно своевременно направить своему клиенту предупреждение о мерах, которые он намеревается предпринять (аукцион и т.д), чтобы дать клиенту возможность защитить свои интересы.

Законодательство Украины в настоящее время нечетко регламентирует применение залога. Наиболее точно залог определен в ст.51 Устава железных дорог Украины, которая устанавливает право железной дороги на залог имущества, переданного ей для перевозки, для обеспечения гарантии надлежащей провозной оплаты и других платежей. Залоговое право действует пока груз находится в ведении железной дороги.

Если отправитель (получатель) не внесет железной дороге надлежащие платежи, железная дорога использует залоговое право и реализовывает груз после окончания предусмотренного Правилами перевозки грузов окончательного срока его хранения. Этот срок не должен превышать 30 суток.

Однако, практика показывает, что указанный порядок, находясь в противоречии с рядом других нормативных актов Украины, далеко не всегда позволяет бесконфликтно осуществить право на залог. Поэтому, при отсутствии точных правовых предписаний о порядке осуществления этого права, особенно, если возникает необходимость продажи груза, единственным вариантом, гарантирующим от обвинения в незаконности действий экспедитора, является суд.

Обязанности экспедитора, приведенные в п. 3.3. ОУ сформулированы таким образом, чтобы не создавать экспедитору дополнительных проблем и в то же время ясно продекларировать клиенту полноту обязанностей экспедитора.

IV. Ответственность экспедитора

ОУ подчеркивают основной принцип юридической ответственности: наступление ответственности экспедитора только на основании его прямой вины в нарушении условий договора (п. 4.1.), в соответствии с международными нормами устанавливают объем и пределы ответственности экспедитора за утрату или повреждение товара, оговаривают условия ответственности за задержку при исполнении договора (п.4.3.), регламентируют случаи освобождения экспедитора от ответственности (п.п.4.3.6., п.4.4.).

П.п. 4.3.4. и 4.3.5. ОУ, предусматривающие ответственность экспедитора за действия третьих лиц, не противоречат друг другу, т.к. в первом случае имеются в виду лица, нанятые экспедитором, а во втором - должностные лица и служащие госорганов и иных структур, участвующих в осуществлении перевозки.

V. Права и обязанности клиента

ОУ четко определяют важные для экспедитора положения, которые, тем не менее, редко вносятся в Договор транспортной экспедиции.

Тот факт, что права клиента определены только одним п. 5.1. ОУ, а обязанности — всеми остальными пунктами статьи 5 объясняются (в случае вопроса клиента) прежде всего тем, что его права корреспондируют с правами, обязанностями и ответственностью экспедитора и, кроме того, являясь стороной договора транспортной экспедиции, он располагает всеми предусмотренными этим договором правами.

Наличие перечня обязанностей клиента призвано обеспечить успешную перевозку груза и дать возможность экспедитору более уверенно действовать в неординарных случаях, которые могут возникнуть в процессе организации перевозки, а

также предусматривает, как правило не оговариваемые в Договоре транспортной экспедиции дополнительные выплаты.

VI. Ответственность клиента

Ст.6 ОУ закрепляет сложившиеся в практике условия ответственности клиента, которые, будучи детально регламентированными, призваны облегчить экспедитору возмещение незапланированных затрат, вызванных ненадлежащими действиями клиента.

Отдельные положения статей 5 и 6 ОУ могут вызвать негативное отношение клиентов. В зависимости от конкретных обстоятельств сделки, степени заинтересованности в ней сторон и других условий при недостижении с клиентом соглашения по определенным пунктам, возможно их исключение в порядке, указанном в разделе «I. Преамбула» настоящего комментария.

VII. Страхование

Здесь следует отметить, что если страхование грузов на случай их утраты или повреждения осуществляется экспедитором по поручению клиента, то страхование ответственности экспедитора, т.е. случаев ненадлежащего исполнения экспедитором своих обязанностей, повлекших материальный ущерб, осуществляется в большинстве случаев по желанию экспедитора. Исключением является установленное ФИАТА правило об обязательном страховании ответственности экспедитора при использовании им мультимодального транспортного коносамента — FBL.

VIII. Юрисдикция

Вопрос о юрисдикции не требует комментариев, поскольку юрисдикция ОУ определяется их территориальностью и договорным характером. Некоторую недооценку на практике вызывает арбитражная оговорка.

Наличие точной арбитражной оговорки в международных договорах часто остается вне пределов внимания руководителей экспедиторских фирм, хотя очевидно, что при возникновении спорного случая с иноземным партнером гораздо удобнее (по местонахождению, размеру материальных издержек, срокам и), чтобы рассмотрение проходило в Украине.

При разрешении споров, возникающих в связи с нарушениями условий договора транспортной экспедиции, формальная сторона, т.е. внесение в договор правильно сформулированных положений, часто является определяющей для принятия дела к арбитражному рассмотрению.

Поэтому в ч.2, п. 8.2. ОУ дана формулировка арбитражной оговорки, рекомендуемая МКАС при ТПП. Однако, стороны могут избрать и другие арбитражные суды, соблюдая при этом определенность и конкретность выбора.



2.13. МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ ОРГАНІЗАЦІЇ

Традиція європейського співробітництва в транспортній діяльності була започаткована ще до першої світової війни. При цьому в основу була покладена кооперація транспортного законодавства, що регламентувало виготовлення транспортних засобів. В цей же час були укладені перші угоди в галузі міжнародного транспортного права.

Першою транспортною організацією була постійна міжнародна асоціація дорожніх конгресів (МПАДК/РІАКС/АІРСК), заснована ще в 1909 р. у Парижі під час I Світового конгресу. Членами союзу є 67 країн. З 1970 р. союз має статус консультанта при групі ЕКОСОС/ЕСОСОС ООН. Один раз на 4 роки союз проводить Світові дорожні конгреси, які тематично готуються технічними комітетами союзу. Со-

юз не є політичною та комерційною організацією, а тому на конгресі в Марракеше (Марокко), проведеному в 1991 р., проголосив, що у своїй діяльності буде керуватися удосконаленням транспортної політики своїх членів.

У галузі залізничного транспорту діють дві спеціалізовані міжнародні організації, в рамках яких відбувається багатостороннє співробітництво держав. Це Організація співробітництва залізниць (Організація співробітництва залізниць — ОСЖД), виконавчий орган якої — Комітет ОСЖД — знаходиться у Варшаві (Польща), та Міжурядова організація міжнародних залізничних перевезень — ОТІФ) із штаб-квартирою у Берні (Швейцарія).

На території країн колишнього СРСР утворено координуючий орган — Раду залізничного транспорту держав-учасниць СНД, у якій беруть участь голови адміністрацій і органів управління залізничним транспортом держав СНД.

Крім міждержавних організацій діє ряд організацій, членами яких є залізниці як суб'єкти приватного права. Це, перш за все, Міжнародний союз залізниць (UIC) та Міжнародний комітет залізничного транспорту (СІТ).

ОСЖД має подвійний статус, оскільки, крім Народи Міністрів, одним із керівних органів цієї організації є Конференція генеральних директорів залізниць, на якій генеральні директори чи їхні представники репрезентують залізниці як суб'єкти приватного права, а прийняті Конференцією рішення не накладають зобов'язань на держави.

Важливі міжнародні організації залізниць і за участю залізниць:

Рада директорів зі спільної експлуатації поромної переправи між портами Варна (Республіка Болгарія), Поті/Батумі (Грузія) й Іллічівськ (Україна);

Співдружність європейських залізниць (ССФЕ);

Міжнародна координаційна рада з трансибірських перевезень (КСТСП);

Союз європейських залізничних промислових підприємств (UNIFE);

Союз європейських залізничних інженерних асоціацій (UEEIV);

Організація залізничної поліції і служб безпеки (COLPOFER).

На розвиток міжнародних залізничних перевезень мають вплив також організації споживачів послуг залізничного транспорту:

Міжнародна федерація асоціацій вантажних експедиторів (FIATA);

Міжнародний союз асоціацій власників спеціальних вагонів (UIP);

Міжнародний союз підприємств комбінованих автомобільно-залізничних перевезень (UIRR);

Європейська рада хімічної промисловості (CEFIC);

Інтерконтейнер-Інтерфріго.

Крім того, в світі функціонують транспортні відділи в наступних організаціях: ЕСКАТО — економічна і соціальна комісія ООН для Азії і країни Тихого океану, ЕКА — економічна комісія ООН для Африки; ЕКЗА — економічна комісія ООН для Західної Азії; ЕКПАК — економічна комісія ООН для Латинської Америки і Карибського басейну; МСЗ — міжнародний союз залізниць; МСАТ — Міжнародний союз автомобільного транспорту; МСТЗК — Міжнародний союз транспорту загального користування; МААТ — міжнародна асоціація автомобільного транспорту; ЄКМТ — Європейська конференція міністрів транспорту; КВТ ЄЕК ООН — Комітет з внутрішнього транспорту ЄЕК ООН; МОС — Міжнародна організація по стандартизації; МАФ — Міжнародна автомобільна федерація; ВОТА — Всесвітня організація туризму і автоспорту; МБК — Міжнародне бюро з контейнерів; МОП — Міжнародна організація праці; МСЗ/ІЛК — Міжнародний союз залізниць; ВФП — Всесвітня федерація профспілок; МТП — Міжнародна торгівельна палата; МДФ — Міжнародна дорожня федерація; МРМС — Міжнародна рада митного співробітництва; МІПП — Міжнародний інститут приватного права; МБП — Міжнародне бюро перевезень; МСЕО — Міжнародний союз експедиторських організацій.

Після другої світової війни міжнародне співробітництво щодо розвитку транспортного комплексу здійснюється, перш за все, в рамках Європейської економічної комісії ЄЕК ООН.

Організація Об'єднаних Націй (ООН) — міжнародна організація заснована на основі добровільного об'єднання суверенних держав з метою підтримки і зміцнення міжнародного миру, а також розвитку мирного співробітництва між державами. Статут ООН підписаний в 1945 р. на конференції у Сан-Франциско представниками 50 держав і вступив в дію 24 жовтня 1945 року (дата відзначається, як день ООН). На 1 січня 1999 р. в складі ООН було 163 держави. Головні органи ООН: Генеральна асамблея; Рада безпеки; Економічна і Соціальна рада; Рада з нагляду; Міжнародний суд; Секретаріат, який очолює Генеральний секретар. Місце перебування центральних закладів ООН — Нью-Йорк (США).

Європейська Економічна Комісія була створена в 1947 р., її членами були 32 європейські держави, в тому числі СРСР, УРСР, БРСР, а також США, Канада. В діяльності ЄЕК ООН беруть участь 55 держав Західної, Центральної, Східної Європи, Північної Америки і Центральної Азії. На ці країни припадає 64% світового виробництва і 60% сукупного експорту. Основна мета діяльності комісії — узгодження, гармонізація політики держав-учасниць щодо розвитку торгівлі, інтеграції транспортних зв'язків і охорони навколишнього середовища. Діяльністю ЄЕК керує Економічна та Соціальна рада ООН (ЕКОСОС). Основні завдання комісії — розробка заходів щодо закріплення та розширення економічних відносин як між європейськими, так і іншими країнами світу. В практичній роботі ЕЕК сприяє торгівлі між Сходом та Заходом, здійснює довгострокове економічне планування, науково-технічне співробітництво; виступає за проведення загальноєвропейських конгресів, міждержавних нарад з питань співробітництва в галузі охорони навколишнього середовища, розвитку транспорту, спрощення процедур міжнародної торгівлі тощо. Вищий орган ЕЕК — пленарна сесія. Місце знаходження секретаріату комісії — Женева (Швейцарія).

ЕКОСОС була створена в 1946 р., до неї входить 54 постійних членів, третина яких щорічно перебирається Генеральною Асамблеєю ООН. Допоміжними органами Ради є 5 регіональних комісій: ЕЗК, ЭСКАТО, ЗКА, ЗКЗА, ЗКПАК і більш ніж 20 постійних комітетів і комісій: природних ресурсів; планування розвитку; використання досягнень науки і техніки; становища жінок; народонаселення; прав людини тощо.

Вищий орган — сесія — скликається двічі на рік. Штаб-квартира знаходиться у Нью-Йорку.

Важливою міжнародною організацією, яка суттєво впливає на розвиток транспорту є МОП (Міжнародна організація праці). Вона створена в 1919 р., як автономна організація при Лізі націй. З 1946 р. — спеціалізований заклад ООН. Серед 150 членів МОП — були СРСР, УРСР, БРСР, МОП ставить за мету своєї діяльності покращення умов праці і підвищення життєвого рівня населення, встановлення економічної і соціальної стабільності (регламентація робочого часу, наприклад, розповсюдження на транспорті міжнародної угоди ЕСТР, боротьба з безробіттям, встановлення гарантованої оплати праці, захист від хвороб, нещасних випадків і професійних захворювань, охорона праці підлітків і жінок тощо.).

Метою ОТИФ є становлення єдиного правопорядку для перевезень пасажирів, багажу і вантажу в міжнародному прямому залізничному сполученні між державами-членами цієї організації.

Єдиний правопорядок означає систему уніфікованих (однакових) правових норм у різних державах. Прямим сполученням називають перевезення за одним перевізним документом (квитком — для пасажирів, накладною — для вантажів) від місця відправлення до місця призначення.

Систему правових норм для регулювання міжнародних залізничних перевезень у рамках СOTIF складають такі документи, затверджені 1999 року на п'ятій Генеральній асамблеї OTIF у рамках Протоколу про модифікацію чинної Конвенції:

Нова базова Конвенція (СOTIF);

Додаток А — Правила до договору про міжнародне перевезення пасажирів (СIV);

Додаток В — Правила до договору про міжнародне перевезення вантажів (СIM);

Додаток С — Правила перевезення небезпечних вантажів (RID);

Додаток D — Правила до договору про використання вагонів і локомотивів (СUV);

Додаток E — Правила до договору про використання інфраструктури (СUI);

Додаток F — Угода про затвердження технічних норм і прийняття єдиних технічних правил (ARTU);

Додаток G — Угода про технічний допуск залізничних технічних засобів (ATMF).

Іншою правовою системою, яка регулює міжнародні вантажні залізничні перевезення на Євразійському континенті, є Угода про міжнародне вантажне сполучення (СМГС), яка укладено між частиною держав-членів ОСЖД.

Міжнародний союз залізниць (UIC) засновано 1922 року, і відтоді він став найбільшою залізничною організацією як за кількістю членів, так і за спектром їхньої діяльності. Завданням UIC, крім сприяння міжнародному співробітництву залізничних компаній, є реалізація заходів, що забезпечують розвиток залізничного транспорту. UIC забезпечує і розвиває взаємозв'язок залізниць, насамперед, на загальноєвропейському рівні, сприяє їхній взаємодії і тим самим — підвищенню конкурентоспроможності, особливо, в міжнародних сполученнях. З цією метою під егідою UIC на залізницях-учасниках союзу впроваджуються прогресивні технологічні й організаційні методи.

UIC розробляє загальні принципи дій, спрямованих на підвищення ролі залізничного транспорту. Це досягається за допомогою:

- затвердження норм, інструкцій і рекомендацій;
- представництва членів UIC і захисту їх інтересів у сторонніх організаціях;
- розробки проектів, які відносяться до галузі пасажирських і вантажних перевезень, а також науково-дослідних робіт;
- обміну інформацією та накопиченого практичного досвіду;
- укладання угод з міжнародними організаціями і координації дій тих із них, що спеціалізуються на вирішенні специфічних проблем залізничного транспорту.

Найважливішими елементами організаційної структури UIC є:

◆ Генеральна Асамблея і Європейська Асамблея (усі залізничні компанії Європи);

◆ адміністративна рада;

◆ керівний комітет;

◆ виконавча міжнародна рада;

◆ сектор Схід-Захід і сектор високошвидкісного руху;

◆ дослідницькі організації (комісії, комітети, спеціальні групи);

Європейський науково-дослідний інститут залізничного транспорту (ERRI).

Повноваження Генеральної Асамблеї — вищої інстанції UIC — реалізуються прямо або відповідно до порядку передачі повноважень, передбачених статутом UIC.

До функцій сектора Схід-Захід належить прискорення взаємодії центрально- і східноєвропейських залізниць із західноєвропейськими.

Членство в UIC є трирівневим. Перший рівень — дійсні члени, як правило, залізниці держав. Другий рівень представляють асоційовані члени — переважно неєвропейські транспортні компанії. Третій рівень представляють підприємства й установи залізничного транспорту. Державна адміністрація залізничного транспорту України — Укрзалізниця — є дійсним членом UIC з 1992 року.

ОСЖД — Організація співробітництва залізниць створена в 1956 році і спершу охоплювала країни, які входили до Ради економічної взаємодопомоги (РЕВ/СЭВ). З припиненням діяльності СЭВ ОСЖД зберігла зв'язок між залізницями країн Центральної і Східної Європи, Китаю і Монголії, вона розширила зони свого впливу. ОСЖД плідно взаємодіє з UIC та найбільшими транспортними компаніями світу, прийнявши їх у свою систему на правах приєднаних підприємств.

Членами ОСЖД є транспортні міністерства (залізниці) країн: Азербайджану (АЗ), Албанії (ГСГ), Біларусі (БЧ), Болгарії (БДЖ), Угорщини (МАВ), В'єтнаму (ДСВН), Грузії (ГР), Ірану (РАИ), Казахстану (КЗХ), Киргизії (КРГ), Китаю (КЖД), КНДР (ЗЧ), Куби, Латвії (ЛДЗ), Литви (ЛГ), Молдови (ЧФМ), Монголії (МТЗ), Польщі (ПКП), Росії (РЖД), Румунії (ЧФР), Словаччини (ЖСР), Таджикистану (ТДЖ), Туркменії (ТРК), Узбекистану (УТИ), України (УЗ), Чехії (ЧД), Естонії (ЭВР). У статусі спостерігачів в ОСЗ перебувають залізниці Німеччини (ДВ), Греції (ЦХ), Франції (СНЦФ), Фінляндії (ВР), Югославії (ЮЖ). Статус приєднаних підприємств мають понад 20 фірм, організацій і установ.

Головна мета діяльності ОСЖД полягає в розвитку міжнародних сполучень і впровадженні досягнень науково-технічного прогресу в галузі залізничного транспорту, включаючи комбіновані перевезення.

Основними завданнями діяльності ОСЖД є:

- співробітництво при здійсненні міжнародних залізничних перевезень між країнами Європи й Азії з урахуванням комбінованих перевезень;
- співробітництво з проблем, пов'язаних із транспортною політикою, економічними, правовими й екологічними аспектами залізничного транспорту;
- ведення справ щодо правових документів, пов'язаних з міжнародними перевезеннями, серед яких: Угода про міжнародне пасажирське сполучення (СМПС), Угода про міжнародне вантажне сполучення (СМГС), договір про Правила користування вагонами в міжнародному сполученні (ППВ), договори про Міжнародний залізничний пасажирський тариф (МПТ), договори про Правила розрахунку за перевезення в міжнародному пасажирському і вантажному сполученнях;
- формування загальних принципів єдиного міжнародного транспортного права;
- розвиток співробітництва щодо визначення правил експлуатації і технічних умов, а також з модернізації ліній, на яких здійснюються міжнародні перевезення;
- вирішення економічних проблем міжнародного співробітництва залізниць-членів ОСЖД;
- співробітництво з іншими міжнародними організаціями, які займаються питаннями залізничного транспорту та комбінованих перевезень.

Вищим керівним органом ОСЖД на урядовому рівні є Нарада Міністрів. Керівним органом ОСЖД на рівні залізниць є Конференція Генеральних директорів. Нарада Міністрів і Конференція приймають рішення щодо програм робіт, необхідних витрат, місць проведення сесій і засідань, розподілу місць голів комісій і фахівців між членами ОСЖД у Комітеті.

Комітет є виконавчим органом ОСЖД. Він забезпечує діяльність ОСЖД у період між сесіями Наради Міністрів і відносно Конференції виконує функції Секретаріату. Комітет очолює голова, а його членами є представники, призначені Народою Міністрів. Комітет видає Бюлетень ОСЖД.

Робочими мовами ОСЖД є російська та китайська мови. Кожен член ОСЖД має право користуватися іншими мовами, забезпечивши переклад на будь-яку з ро-

бочих мов. У міжнародних контактах можуть застосовуватися також англійська і німецька мови.

Рада залізничного транспорту було створено у 1992 року главами урядів Співдружності Незалежних Держав. Ця Рада складається з керівників адміністрацій і органів керування залізничним транспортом країн СНД. Як асоційовані члени у роботі Ради беруть участь керівники залізничних адміністрацій Латвії та Болгарії. Залізничні адміністрації Литви й Естонії беруть участь у роботі Ради за окремими договорами.

Метою діяльності Ради є координація роботи залізничного транспорту на міжнародному рівні, узгодження умов і принципів його роботи для забезпечення функціонування і розвитку транспортно-економічних зв'язків між країнами СНД, а також третіми державами, прийняття нормативних документів.

Рішенням Ради створено робочі органи:

- тарифна конференція повноважних представників залізничних адміністрацій, основне завдання якої полягає в проведенні погодженої тарифної політики, розробленні рекомендацій щодо рівня ставок за перевезення;

- постійно діюча Комісія повноважних фахівців вагонного господарства залізничних адміністрацій, яка розробляє єдині технічні рішення, нормативи, здійснює практичні заходи, спрямовані на забезпечення працездатності вантажних вагонних парків;

- інформаційно-технічний центр з обліку вагонного та контейнерного парків, їхнього технічного стану, котрий займається інформаційним забезпеченням і цілісністю парків вантажних вагонів і контейнерів;

- комісія фахівців з інформатизації залізничного транспорту, яка розглядає питання координації розроблення та впровадження автоматизованих систем керування й інших робіт, пов'язаних з інформаційним забезпеченням виробничих процесів;

- комісія з взаємодії залізничних адміністрацій в галузі охорони здоров'я;

- рада з претензій для розгляду спірних справ про відшкодування збитків від неохоронності вантажів. Робота, що проводиться в рамках Ради, дає змогу;

- зберігати технологічну цілісність залізничної мережі України, країн СНД і Балтії;

- зберігати загальний інформаційний і тарифний простір;

- створити нормативну базу, що регулює умови перевезень пасажирів і вантажів у міждержавному залізничному сполученні;

- залучати додаткові обсяги перевезень, зокрема транзитом через територію України;

- координувати експлуатаційну діяльність залізниць з метою забезпечення економічних зв'язків України з країнами СНД і Балтії.

За час діяльності Ради прийнято погоджені рішення щодо розподілу парку вагонів і контейнерів, умов перевезень пасажирів і вантажів у міждержавному сполученні, тарифної політики, порядку взаєморозрахунків, взаємної відповідальності залізниць, безпеки руху, єдиних технічних вимог до утримування рухомого складу та колійного господарства, спільних науково-дослідних робіт.

Міжурядовою організацією спеціалізованого закладу ООН є *Міжнародна морська організація* — ІМО. Конвенція про створення ІМО підписана на конференції з питань мореплавства в Женеві в 1949 р., сама ж організація створена в 1958 р. В організацію входило 127 держав. Мета діяльності ІМО — співробітництво між державами в галузі міжнародного мореплавства і торгівлі, забезпечення можливих норм безпеки на морі, допомоги щодо відміні дискримінаційних заходів, встановлених урядом окремої держави. В межах ІМО діють комітети з безпеки на морі; юридичних питань; охорони морського середовища; технічного співробітництва. Діяльність ІМО має в основному консультативний і дорадчий характер. ІМО складає

проекти міжнародних конвенцій, скликає міжнародні конференції з питань мореплавства. Вищий орган — асамблея, що скликається раз на два роки. На асамблеї обирається керівний орган ІМО — рада. Штаб-квартира розташована в Лондоні (Великобританія);

Міжурядовим закладом при ООН є Міжнародна організація цивільної авіації — ІСАО. Вона займається питаннями співробітництва держав і розробкою стандартів в галузі цивільної авіації, узагальненням досвіду держав-членів в підготовці і підвищенні кваліфікації кадрів. Заснована в 1944 р. Почала функціонувати з 1947 р. СРСР був членом ІСАО з 1970 р. Вищий орган — асамблея. Місцезнаходження — Монреаль (Канада).

Основною робочою групою з автомобільного, морського і залізничного транспорту є Комітет по внутрішньому транспорту Європейської Економічної комісії ООН (КВТ ЄЕК ООН), створений в 1947 р. Діяльність Комітету спрямована на забезпечення дотримання в Європі правил, які регламентують дорожній рух, з метою підвищення безпеки руху на дорогах (наприклад, Конвенція про дорожній рух).

Документи КВТ розсилаються урядам, спеціалізованим закладам, урядовим і неурядовим організаціям, які беруть участь в роботі Комітету і його допоміжних органів, але вони не повинні надаватись газетам та періодичним виданням. В складі допоміжних органів КВТ є підкомітет (основна робоча група) з автомобільного транспорту, а також робочі групи з: митних питань; статистики транспорту; перевезень небезпечних вантажів; перевезення вантажів, що швидко псуються; конструкції транспортних засобів; безпеки руху тощо. Крім країн-членів ЄЕК в роботі КВТ і його допоміжних органів беруть участь урядові і неурядові міжнародні організації. Основна робоча група по автомобільному транспорту працює над заходами по спрощенню міжнародних автомобільних перевезень між країнами Східної та Західної Європи, вирішує питання перегляду положень Конвенції щодо договору міжнародних перевезень пасажирів та багажу (КАПП), приймає рішення по розширенню мережі доріг категорії "Е" для здійснення перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом в міжнародному сполученні. Робоча група з безпеки дорожнього руху періодично переглядає правові документи щодо дорожнього руху та здійснює обмін інформацією про правила дорожнього руху, що діють в країнах-членах ЄЕК. Робоча група з конструкції транспортних засобів приймає правові засади в цьому напрямку. Робоча група з митних питань, пов'язаних з транспортом, реалізує заходи щодо застосування положень Конвенції про міжнародні перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП. Робоча група з тенденцій і економіки транспорту надає країнам-членам ЄЕК інформацію щодо загальних тенденцій національної транспортної політики і готує рекомендації з розвитку транспортної інфраструктури в Європі.

В останні роки в Європі розвитку транспорту надають велику увагу транспортні організації, які започатковані в рамках ЄС.

У грудні 1991 року глави держав і урядів країн-членів ЄС в голандському м. Маастріхт ухвалили рішення про заснування Європейського Союзу. Згідно з договором, всі країни-учасниці ЄС зобов'язуються вести спільну зовнішню політику і політику безпеки. В 1999 році на зміну європейській валютній системі (ЄВС) введена єдина євровалюта. Європейський Союз не є федерацією, а тому європейські органи мають лише право регулювання, що не досягається в рамках політики окремих держав. Це положення зафіксоване в Маастріхтському договорі, як принцип субсидіарності. ЄС не прагне стати відокремленим клубом для західноєвропейців, він відкритий для інших держав Європи. З державами, в яких здійснюються реформи, в тому числі і з Україною, ЄС розпочав переговори про їх входження до Співтовариства. До ЄС сьогодні входять: Німеччина, Франція, Італія, Бельгія, Голландія, Люксембург, Великобританія, Ірландія, Данія, Греція, Іспанія, Португалія. З 1 січня 1992 року на території країн-членів ЄС почав діяти європейський *внутрішній*

ринок. В межах Співтовариства скасовано митні й економічні кордони. З 1993 року на всій території ЄС, з його 340 мільйонним населенням, діє вільне пересування товарів, осіб, капіталу і послуг. Країни-члени передали до компетенції ЄС значну частину своїх суверенних прав і завдань. Він веде спільну політику, зокрема в таких галузях, як аграрний сектор (для 96% всієї продукції), торгівля з третіми державами, сприяння відсталим регіонам, транспортна, науково-дослідна, технологічна та екологічна політика, а також співробітництво в зовнішньо-політичних питаннях.

В Маастріхтському договорі міститься спеціальна угода про створення, розширення загальноєвропейських транспортних коридорів та мереж автострад.

В Комісії Європейського співробітництва за діяльність транспорту відповідає Генеральна дирекція VII, для чого була створена Робоча група автострад (РГА/MWG).

РГА працює за наступними напрямками: висвітлює проблеми транспортної мережі і дослідження в області транспорту; проводить стандартизацію технологій ділянок автострад; організовує менеджмент транспорту на загальноєвропейських транспортних магістралях; впроваджує заходи щодо охорони навколишнього середовища; землеулаштування; фінансування програм тощо.

Актуальним є розробка РГА документу про подальше співробітництво під назвою "Trans-European networks towards a master plan for the road network and road traffic" ("Зальноєвропейські мережі — шлях до головної схеми дорожньої мережі і транспортних засобів").

Крім того в Європі створені і функціонують наступні транспортні міжнародні організації: Європейська конференція міністрів транспорту (ЕКМТ/СЕМТ), штаб-квартира в Парижі, створена в 1953 р.; Європейське товариство (ЄЕС), штаб-квартира в Брюсселі, створене в 1957 р.; Організація економічного товариства та розвитку (ОЕСР/ОЕСД), штаб-квартира в Парижі, створена в 1961 р., яка виникла на базі організації Європейського економічного співтовариства (ОЕЗС), заснованою в 1948 р. Європейський Союз (ЄС/EU), допомагає розвиватися співробітництву в європейській економічній зоні між ЄС і країнами Європейської асоціації вільної торгівлі (ЕАСТ/EFTA).

Результатом діяльності цих організацій було підписання угод з технологічного обладнання транспортних засобів, регулювання дорожнього руху, уніфікації та вдосконалення транспортного законодавства різних країн.

Організацією міжнародних автомобільних перевезень у світі займаються як урядові, так і неурядові організації. Урядові організації створюються шляхом укладання відповідних міжурядових угод, а неурядові — за рішенням національних асоціацій, союзів, бюро тощо, які об'єднуються за професійною ознакою.

Обов'язкова умова функціонування неурядових організацій полягає в тому, щоб законність їх рішень визнавалась і на державному рівні. Дуже часто рішення неурядових міжнародних організацій отримують офіційне ухвалення міждержавних або національних урядових організацій. Для успішної діяльності таких неурядових організацій органи державного управління створюють спеціальні гарантійні фонди. Неурядові міжнародні організації часто мають статус консультативних органів при міжурядових об'єднаннях, наприклад, при комісіях і радах ООН.

Принципи побудови міжнародних неурядових організацій можуть мати як комерційний, так і некомерційний характер. В іншому випадку їх діяльність не спрямована на отримання прибутку і забезпечується за рахунок відрахувань учасників.

В 1997 році Україна стала учасником Європейської Конференції міністрів транспорту (ЕКМТ), яка займається розвитком і узгодженням транспортної політики країн-учасниць. ЄКТМ забезпечує функціонування системи багатосторонніх квот на дозволи для транспортного обслуговування країн-учасниць.

Міжнародний союз автомобільного транспорту (МСАТ) є неурядовою некомерційною організацією і був заснований у березні 1948 року у Женеві професійними

автошляховими і автотранспортними об'єднаннями і асоціаціями європейських країн. Зараз членами МСАТ є всі держави Європи, багато країн Азії, Північної і Південної Америки — всього понад 120 національних союзів автоперевізників.

Згідно із ст. 2 Статуту МСАТ головна мета його діяльності — захист, розвиток і процвітання у всіх країнах національного і автомобільного міжнародного транспорту, захист інтересів професійних транспортників і полегшення їх праці.

Вищим органом МСАТ є загальні збори його членів. В Президію входять президент МСАТ і 8 її членів. Поточна діяльність по управлінню роботою Союзу здійснюється генеральним секретаріатом, який очолює генеральний секретар.

Міжнародний союз автомобільного транспорту складається із трьох секцій, які очолюють відповідні бюро: пасажирських перевезень; вантажних перевезень; перевезень за особистий рахунок.

Рішення готуються за участю груп експертів, які працюють в комісіях і робочих групах: міжнародній, технічній, юридичній, з дорожньої безпеки, митних та інших питань.

МСАТ виступає як представник перевізників при розгляді і уніфікації правових норм щодо організації праці і відпочинку водіїв, безпеки дорожнього руху тощо. Важливе місце займає в діяльності МСАТ робота по спрощенню митних формальностей. МСАТ займається упорядкуванням податків і зборів від перевезень.

Як професійне об'єднання автотранспортників МСАТ приділяє велику увагу вирішенню практичних питань роботи водіїв: технічному обслуговуванню і ремонту, розміщенню водіїв і пасажирів у готелях, наданню медичної допомоги тощо.

МСАТ відповідає за організацію перевезень згідно Митної Конвенції про міжнародні перевезення вантажів з використанням книжок МДП, забезпечуючи національні асоціації перевізників необхідною документацією. Таким чином, МСАТ є неурядовою організацією щодо міжнародних автомобільних перевезень і бере участь у вирішенні питань митного оформлення, які входять в одну з найбільш пріоритетних сфер контролю державними службами за діяльністю транспортних організацій.

Міжнародна федерація експедиторських асоціацій (ФІАТА) є неурядовою некомерційною організацією. Вона створена в 1926 році у Відні і зараз об'єднує транспортно-експедиторські фірми з 150 країн. Штаб-квартира цієї організації знаходиться в Цюриху. Як професійне об'єднання експедиторських фірм, які забезпечують організацію перевезень вантажів в міжнародному сполученні, ФІАТА є консультативним органом при Раді ООН з торгівлі і розвитку (ЮНКТАД).

ФІАТА представляє транспортно-експедиторські фірми в різних міжнародних органах і забезпечує захист інтересів експедиторів на міжнародному рівні, займається поширенням і підвищенням якості транспортно-експедиторських послуг, організовує підвищення кваліфікації експедиторів.

Керує ФІАТА Генеральна асамблея, яка скликається раз в два роки. Щорічно збирається для організації поточної роботи Виконавчий комітет, в якому кожна країну-учасницю представляє чотири делегати.

Дев'ять технічних комітетів ФІАТА розробляють рекомендації щодо уніфікації транспортних документів і типових умов експедиціонування та страхування. В їх роботі велика увага приділяється раціональній організації навантажувальних — розвантажувальних операцій, взаємодії при перевезенні вантажів різними видами транспорту.

ФІАТА організовує щорічну виставку і займається видавничою діяльністю, за допомогою якої здійснюється обмін інформацією та розповсюджуються раціональні методи і технології транспортно-експедиційного обслуговування.

Координаційна транспортна нарада (КТН) держав-учасниць СНД започаткована 30 грудня 1991 р. в Мінську на нараді прем'єр-міністрів урядів 11 незалежних держав СНД, де була підписана угода щодо принципів та умов взаємовідносин в галузі транспорту.

Положення про КТН було затверджене рішенням Президії Міждержавного економічного комітету (МЕК) Економічного союзу від 26 грудня 1995 року. На КТН були покладені функції формування єдиного транспортного простору, розробки концепції визначення узгодженої тарифної політики на транспорті, розробки та реалізації програми спільного використання транспортних інфраструктур, розробки концепції розвитку транспорту на основі прогнозу потреб в транспортних послугах, інвестиційної політики, розробки єдиних принципів побудови тарифів, проектів законодавчих та підзаконних актів, стандартів і норм. Крім того, ним визначається порядок функціонування на території сторін, що домовляються, всіх видів транспорту незалежно від форм власності, створення правових, економічних і організаційних умов для добросовісної конкуренції і взаємного інвестування капіталів, формування та проведення на транспортно-дорожньому комплексі єдиної науково-технічної політики, в тому числі в галузі екології і безпеки руху, розробки і укладення угод про надання на взаємній основі технічної допомоги транспортним засобам, членам їх екіпажів і пасажиром, що постраждали від аварій або дорожньо-транспортних пригод тощо.

КТН розглядає на своїх сесіях питання, що відносяться до автомобільного, повітряного, морського, внутрішнього водного транспорту і дорожнього господарства. Сесія КТН відбувається два рази на рік.

7 липня 1994 року в м. Алма-Ата КТН була прийнята Концепція основних напрямків скоординованої транспортної політики держав-учасниць СНД, яка покладена в основу діяльності цього органу.

8 рамках КТН створена підгалузєва міждержавна нарада державних автотранспортних адміністрацій і асоціацій міжнародних автомобільних перевізників. Основними задачами цієї наради є:

- розробка положень щодо надання технічної допомоги, сервісного обслуговування, заправки паливом транспортних засобів;
- підготовка пропозицій, пов'язаних з упорядкуванням процедур перетину кордонів і скорочення простоїв;
- уніфікація вимог щодо професійної підготовки менеджерів та водіїв;
- інформаційне забезпечення органів управління автомобільним транспортом держав-учасниць СНД;
- науково-технічне співробітництво в галузі автомобільного транспорту;
- узгодження тарифної політики на транспорті.



2.14. FIATA – МЕЖДУНАРОДНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ ЭКСПЕДИТОРСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ

FIATA — INTERNATIONAL FEDERATION OF FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATIONS — Международная федерация экспедиторских ассоциаций была создана в Вене 31 мая 1926 года с целью расширения сферы деятельности и защиты интересов экспедиторской индустрии во всем мире. В настоящее время экспедиторами осуществляется до 75% всех транспортных перевозок в мире.

FIATA сегодня — это одна из самых крупных неправительственных международных организаций в области транспорта, которая насчитывает свыше 2700 членов и представляет интересы свыше 40000 экспедиторских фирм в 151 стране мира.

FIATA имеет консультативный статус в Социально-экономическом совете ООН (ECOSOC), Комиссии ООН по торговле и развитию (UNCTAD), Европейской экономической комиссии ООН (UN/ECE) и Социально-экономической комиссии ООН по Азии и Тихоокеанскому бассейну (UN/ESCAP).

FIATA представляет интересы экспедиторской индустрии в ряде Международных организаций.

Организация FIATA

FIATA включает в себя институты, консультативные органы и рабочие группы, каждая из которых занимается различными аспектами международных перевозок грузов.

Институты, которые обычно встречаются дважды в год, выполняют техническую работу Федерации. В FIATA в настоящее время входят три института:

- Институт авиаперевозок (Airfreight Institute — AFI),
- Институт по упрощению торговых процедур и таможенных формальностей (Customs and Facilitation Institute — CFI),
- Мультимодальный транспортный институт (Multimodal Transport Institute — MTI).

Каждый институт включает в себя постоянно-действующие рабочие группы. AFI включает три группы: по делам грузовых агентств, по делам услуг по перевозкам грузов, по обучению с IATA авиагрузовым перевозкам и одну по регулированию с ICAO перевозок опасных грузов. CFI включает одну по таможенным вопросам и одну по упрощению торговли. MTI имеет три по морским, железнодорожным и автомобильным перевозкам. Рабочие группы отчитываются перед своими институтами и проводят встречи по необходимости.

По делам, влияющим на отрасль экспедирования в целом, существуют четыре консультативных органа:

- по опасным грузам,
- по юридическим вопросам,
- по связям с общественностью,
- по профессиональному обучению.

Они сотрудничают с институтами и рабочими органами и при необходимости проводят встречи.

FIATA ежегодно проводит Всемирные конгрессы. Такие международные мероприятия сводят вместе экспедиторскую отрасль и транспортный мир. Они служат осуществлению деятельности Федерации, являются общественными мероприятиями и последними, но не менее значимыми местами для ведения бизнеса. Количество участников обычно колеблется между 800 - 1500 человек.

Связи FIATA с другими организациями

FIATA поддерживает стабильные рабочие связи с международными правительственными и неправительственными организациями. Она активно участвует в работе и постоянно представляет экспедиторскую индустрию в следующих международных органах:

- ЮНКТАД (UNCTAD), Женева — через Комиссию по морским перевозкам;
- ЕЭС (ECE), Женева — через Комитет по внутренним перевозкам, Основную рабочую группу по железнодорожному транспорту, Рабочую группу по автотранспорту, Рабочую группу по таможенным вопросам, влияющим на транспорт; Рабочую группу по упрощению международных торговых процедур, ЭДИФАКТ (EDIFACT);
- Социально-экономической комиссии по Азии и Тихоокеанскому бассейну ЭСКАП (ESCAP), Бангкок — через Комитет по морским перевозкам, транспорту и связи; Собрание исполнительных директоров национальных экспедиторских ассоциаций; Рабочую группу по подготовке экспедиторов;
- Комитет по таможенным вопросам (ССС), Брюссель — через Постоянную техническую комиссию и Комитет по единым системам;
- Международной торговой палатой (ИСС), Париж — через Комиссии морского и воздушного транспорта; Комиссию по международной торговой практике и Комиссию по практике и технике банковских операций;
- Международной ассоциации авиационного транспорта ИАТА (ИАТА), Женева — через Консультативный совет ИАТА/ФИАТА и Международную программу подготовки авиаперевозчиков ИАТА/ФИАТА;
- Международный союз железнодорожного транспорта (ИРУ), Париж — через Постоянную контактную группу ИРУ/ФИАТА;
- Международный союз автотранспорта (УИС), Женева — через Постоянную рабочую группу УИС/ФИАТА.

Также ФИАТА поддерживает тесные контакты со следующими организациями:

- ЮНСИТРАЛ (UNCITRAL), Вена;
- Организация по экономическому развитию и торговле (ОЭСД), Париж;
- Европейская конференция министров транспорта (ЕСМТ), Париж;
- Центральный офис по международному железнодорожному транспорту (ОСТИ), Берн;
- Международный комитет железнодорожного транспорта (СИТ), Берн;
- Международный союз авто- и железнодорожного транспорта (UIRR);
- Интерконтейнер, Базель;
- Международная ассоциация специалистов по тарифам (ИВТ), Вена;
- Международная палата морских перевозчиков (ИКС), Лондон;
- Евро-Японский комитет национальных ассоциаций судовладельцев (СЕНСА), Лондон;
- Балтийская и международная морская конференция (ВИМСО), Копенгаген;
- Международная ассоциация портов и гаваней (ИАРН), Токио;
- Европейский совет морских перевозчиков (ЕСС), Гаага;
- Федерация национальных ассоциаций морских брокеров и агентов (ФОНАСБА), Лондон;
- Международное контейнерное бюро (ВИС), Париж;
- Международная ассоциация по координации грузообработки (ИНСА), Лондон;
- Международный комитет по морскому страхованию (УМИ), Цюрих;
- Международный морской комитет (ИМС), Антверпен;
- Международный институт по унификации частного законодательства (УНИДРОИТ), Рим.

Перечень сотрудничающих организаций можно продолжить.

Задачи ФИАТА

Деятельность ФИАТА направлена на решение следующих задач:

- объединять экспедиторскую индустрию во всем мире;

- представлять, развивать и защищать интересы индустрии, принимая участие в качестве советников и экспертов в работе и встречах международных органов, касающихся транспортных перевозок;
- освещать возможности экспедиторов в оказании услуг через средства массовой информации для широкого круга пользователей;
- повышать авторитет экспедиторской индустрии профессионализмом и качеством;
- повышать качество услуг, предоставляемых экспедиторами, через разработку, совершенствование и внедрение единых форм экспедиторских документов, стандартных торговых условий и т. д.;
- проводить изучение и исследование экспедиторской индустрии;
- находить практические решения технических вопросов силами институтов, рабочих групп и консультативных органов;
- изыскивать меры, направленные на повышение эффективности экспедиторских перевозок в целом;
- оказывать помощь в вопросах профессиональной подготовки экспедиторов; в вопросах страховой ответственности экспедиторов; в вопросах организации электронного обмена данными;
- способствовать развитию кооперации между экспедиторами разных стран;
- объединять экспедиторскую индустрию на съездах;
- поднимать и обсуждать ключевые вопросы на форумах и симпозиумах;
- способствовать этической стандартизации и международной солидарности внутри экспедиторской индустрии;
- способствовать установлению связей с перевозчиками и их организациями;
- способствовать развитию международной торговли между странами мира.

Услуги членам FIATA

Членам FIATA предоставляются следующие услуги:

- помощь в представлении торговой политики экспедиторской отрасли в международных организациях;
- оказание помощи по взаимодействию с национальными правительствами или государственными органами (например, таможенными органами) по вопросам отмены ограничений или дискриминации и улучшения общего состояния национальной экспедиторской индустрии;
- оказание помощи во взаимодействии с организациями перевозчиков по частным вопросам;
- помощь по внедрению документов FIATA;
- помощь по внедрению страхования ответственности экспедиторов;
- помощь по внедрению общих торговых условий, а также общая помощь в вопросах законодательства, касающихся международного транспорта;
- помощь в организации профессиональной подготовки;
- предоставление информации по вопросам общественных связей;
- помощь по внедрению средств электронного обмена данными;
- изучение частных ситуаций экспедиторской индустрии;
- обсуждение проблем (торговых, технических, законодательных и др.) в институтах, рабочих группах и консультативных органах;
- публикация изданий FIATA: "FIATA REVIEW", "FIATA INFORMATION" и др.;
- публикация пособий, технических брошюр и др.;
- возможности обсуждения ключевых вопросов на форумах и семинарах;
- возможности встреч на съездах.

Достижения FIATA

Главное достижение FIATA состоит в том, что экспедиторская индустрия, являясь организатором транспорта, сегодня общепризнана как незаменимое связующее звено между производством и потреблением.

Международные организации прислушиваются к мнению FIATA и обращаются к ней за консультациями по вопросам, включаемым в международные конвенции по транспорту.

FIATA при необходимости высказывает свою точку зрения по вопросам, касающимся экспедиторской индустрии.

Большим достижением является программа подготовки экспедиторов по воздушным перевозкам, разработанная совместно с Ассоциацией воздушных перевозок (IATA).

Федерация оказывает помощь большому числу национальных ассоциаций в организации профессиональной подготовки в их странах.

Совместно с Международным союзом железных дорог FIATA разработала "Руководство по железнодорожному транспорту" ("Guide on Railway Transport"), которое стало доступным экспедиторам многих стран.

Консультативный орган по профессиональной подготовке работает над "Пособием по морскому транспорту" ("Guide on Sea Transport"), а совместно с Союзом автодорожного транспорта — над "Пособием по автодорожному транспорту" ("Guide on Road Transport").

FIATA была и остается привлеченной к разработке коммерческих терминов, известных как "INCOTERMS", опубликованных Международной торговой палатой (ICC).

Достижением является также и то, что такой документ FIATA, как «Оборотный мультимодальный транспортный коносамент FIATA» (FBL) и «Необоротный мультимодальный транспортный коносамент FIATA» (FIATA FWB) являются единственными из многих транспортных документов, утвержденными Международной торговой палатой. Эти документы содержат логотип ICC и упоминаются в ст. 25 d UCP, «Унифицированные формы для документарных аккредитивов» ICC.

Институт авиационных перевозок FIATA (AFI) совместно с IATA разработал и занимается внедрением «Авиатранспортной накладной» (AIRWAY BILL), которая может использоваться экспедиторами как документ доставки по принципу "аэропорт-аэропорт" или "дверь в дверь". Эта накладная признана ICC и рассматривается как банковский документ.

В 1980 году Федерация внесла комментарии, озаглавленные "Развитие комбинированного авто-железнодорожного транспорта", в Европейскую экономическую комиссию с последующим внесением их в 1982 году в "Контроль за транспортными операциями при перевозках".

Совместно с Международным союзом автотранспорта (UIC) и Международным союзом железнодорожного транспорта (IRU) FIATA представила в ЕСЕ издание "Торговая практика для потребителей и поставщиков комбинированных транспортных услуг».

После ряда лет переговоров FIATA добилась того, чтобы железные дороги предоставляли экспедиторам комиссионное вознаграждение. Детально это положение изложено в совместной публикации Международного союза железнодорожного транспорта (IRU) и FIATA под названием "Рекомендации IRU и FIATA по выплате комиссионного вознаграждения".

В 1989 году в Рабочую группу по экономике и развитию транспорта ЕСЕ был представлен документ под названием "Роль экспедиторов в транспортной цепи".

В 1996 году FIATA разработала Модель правил предоставления услуг транспортного экспедирования.

В 1998 году был подписан Меморандум о взаимопонимании между FIATA и Всемирной таможенной организацией, в котором затронуты важные аспекты перевозки грузов в международном сообщении.

За последние годы были достигнуты определенные результаты по юридическим вопросам в обеспечении страховой ответственности экспедиторов.

Наиболее значительным успехом в деятельности FIATA являются документы и формы FIATA. С наступлением "электронного века" FIATA активно работает над внедрением электронных форм своих документов. Все эти формы согласовываются с разработками ООН (UN) и соответствуют стандартам UN/EDIFACT. При необходимости эти документы можно переносить на бумагу способом печати или передавать электронными средствами связи.

Преимущества ассоциированных членов FIATA

1. Список членов — бесплатно

Название и адрес Вашей компании публикуются в списке членов FIATA. Такой список правомочных транспортно-экспедиторских предприятий обновляется и перепечатывается каждый год и рассылается всем ассоциированным членам бесплатно.

2. Реклама в списке членов FIATA

Только ассоциированные члены FIATA имеют возможность рекламировать (в дополнение к дополнительному включению в список) свои услуги в списке членов FIATA, который распространяется приблизительно в 150 странах всего мира.

3. FIATA — ОБЗОР и ИНФОРМАЦИЯ — непосредственно

Ассоциированные члены FIATA получают непосредственно FIATA ОБЗОР (содержащий доклады о деятельности FIATA, программы Конгрессов и т.д.) и FIATA ИНФОРМАЦИЮ о форумах, симпозиумах, а также другую информацию.

4. Публикации и статьи FIATA по специальным расценкам

Ассоциированные члены FIATA могут приобретать издания FIATA (такие как код аббревиатуры FIATA, глоссарий по транспорту и транспортно-экспедиционным терминам FIATA, справочник по таможенной оплате FIATA) — их довольно много — а также статьи FIATA по специальным расценкам.

5. Индивидуальные услуги FIATA для ассоциированных членов

Ассоциированные члены FIATA также пользуются индивидуальными услугами, которые FIATA по возможности оказывает своим ассоциированным членам

6. Сертификат членства в FIATA

Каждый ассоциированный член FIATA получает официальный членский сертификат после оплаты годового взноса.

7. Использование логотипа FIATA

Последнее, но не менее важное: кроме национальной ассоциации только ассоциированные члены FIATA имеют право изображать логотип FIATA на канцелярских принадлежностях, транспортных средствах компании и фирменных бланках (но не на транспортных документах) — знак отличия члена FIATA .



2.15. ОТРИМАННЯ РЕКОМЕНДАЦІЇ АМЕУ ДЛЯ ВСТУПУ АСОЦІЙОВАНИМ ЧЛЕНОМ ДО FIATA

(Затверджені Правлінням АМЕУ, 10.06.99р).

1. Питання про видачу дійсному члену АМЕУ рекомендації Асоціації міжнародних експедиторів України для вступу асоційованим членом до FIATA розглядається Правлінням АМЕУ.

2. Рекомендація Асоціації міжнародних експедиторів України для вступу асоційованим членом до FIATA здійснюється з метою сприяння дійсному члену АМЕУ:

- ◆ входження у міжнародне інформаційне середовище в галузі зовнішньоекономічної діяльності та інтеграції у світовий ринок транспортно-експедиційних послуг;

- ◆ участі у міжнародних програмах спрощення та стандартизації документації і процедур зовнішньоторговельних операцій, включаючи електронний обмін даними;

- ◆ отримання від FIATA індивідуальних послуг;

- ◆ сприяння діяльності АМЕУ у зв'язках з членами FIATA;

- ◆ підвищення ролі українських експедиторів на світовому ринку транспортно-експедиційних послуг.

3. Необхідними умовами для надання дійсному члену АМЕУ (далі — Заявнику) рекомендації на вступ в асоційовані члени FIATA є:

- ◆ дворічний бездоганний стаж членства заявника в АМЕУ (рекомендації для вступу асоційованим членом до FIATA можуть видаватись без дотримання цієї вимоги наступним заявникам:

- дочірнє підприємство організацій, що мають статус асоційованого члена FIATA;

- реорганізоване підприємство — асоційований член FIATA в минулому чи нове підприємство, але з тим самим керівним складом);

- ◆ наявність в штаті заявника фахівця з дипломом FIATA в галузі експедування;

- ◆ наявність двох клопотань-рекомендацій (членів Правління АМЕУ, почесних членів АМЕУ та (або) керівників асоційованих членів FIATA);

- ◆ очне знайомство членів Правління АМЕУ та (або) представників Виконавчої адміністрації АМЕУ з умовами та рівнем роботи заявника як міжнародного експедитора.

4. Для розгляду заяви на засіданні Правління заявник подає до Виконавчої адміністрації АМЕУ наступні документи:

- заява Правлінню АМЕУ щодо видачі рекомендації на вступ до FIATA асоційованим членом (заява пишеться у довільній формі, у тексті заяви повинно бути дане зобов'язання щодо дотримання заявником вимог, передбачених Статутом FIATA; заява підписується керівником підприємства-заявника та завіряється печаткою);

- копія свідоцтва про державну реєстрацію підприємства-заявника;

- довідка-характеристика про стан виробничої та фінансово-економічної діяльності підприємства-заявника за 2 останніх роки як міжнародного експедитора;

- клопотання-рекомендації згідно вимог п.3 цих Правил;

- копія диплома FIATA в галузі експедування;

- висновки комісії АМЕУ.

5. Правління АМЕУ розглядає подані документи заявника у його присутності на черговому засіданні і приймає відповідне рішення, що фіксується у протоколі засідання Правління.

6. Виконавча адміністрація АМЕУ видає заявникові анкету-рекомендацію FIATA та зразок супроводжувального до неї листа (додається), перевіряє заповнену та завірену печаткою заявника анкету і підтверджує свою рекомендацію.

7. Заявник надсилає у FIATA заповнену та завірену анкету-рекомендацію і супроводжувальний лист з проханням виставити рахунок на вступний внесок і повідомляє про це АМЕУ у 10-денний термін.

Адреса FIATA: 24, Baumackerstrasse

P.O. Box

CH-8050 ZURICH/SWITZERLAND

8. Після одержання вступного внеску FIATA реєструє заявника як асоційованого члена FIATA та надсилає йому сертифікат встановленого зразка і пакет документів FIATA.

9. Припинення асоційованого членства в FIATA здійснюється рішенням FIATA у випадках:

- порушення Статуту FIATA;
- порушення правил використання документів і форм FIATA, що визнано FIATA як протиправне;
- виключення з членів національної асоціації, за її клопотанням, згідно ст.4.6.3 Статуту FIATA.



2.16. ДОКУМЕНТЫ И ФОРМЫ FIATA. КОМЕНТАРИИ

Общие положения

Право контролировать печатание и распределение документов FIATA ограничивается организациями — членами FIATA.

Национальные организации экспедиторов ответственны за печатание документов на английском, французском и немецком языках, по тексту и размещению в соответствии с прилагаемыми образцами. Если необходимо, разрешается также добавлять текст на национальном языке организации в документе, в дополнение к одному из трех языков FIATA.

Требуется, чтобы члены-организации помечали документы, которые они распространяют, буквенными обозначениями, соответствующими коду страны ООН, например, Австрия — AT, Япония — JP, Канада — CA.

Серийный номер, в отличие от форм FIATA SDT и FFI, требуется для всех документов.

Прежде чем выпускать документы FIATA, члены-организации должны представить образцы документов в Секретариат FIATA для утверждения.

Документы FIATA распределяются национальными организациями-членами FIATA — среди компаний — их членов в соответствии с официальными инструкциями и пояснительными записками по их применению. Для контроля выпуска этих документов национальные организации ведут регистр членов-компаний, которые получили копии документов, с указанием их серийных номеров.

FIATA имеет право копирования FIATA FCR, FIATA FCT, FWR, FBL и SDT. Воспроизведение документов отдельными компаниями в любой форме строго запрещено.

FIATA FCR — Сертификат экспедитора о получении груза

Сертификат экспедитора о получении груза был введен FIATA для использования международными экспедиторами в рамках Организации FIATA. Документ

FIATA FCR дает возможность экспедитору предоставить грузоотправителю специальный документ, служащий официальным подтверждением того, что экспедитор принял ответственность за груз.

FIATA FCR может быть вручен грузоотправителю немедленно после того, как партия груза получена экспедитором.

Заполняя FIATA FCR, экспедитор удостоверяет, что он владеет определенной партией груза с безотзывными инструкциями для отправки грузополучателю, указанному в документе, или для того, чтобы удерживать груз в своем распоряжении. Эти инструкции могут быть отменены, только если оригинал FIATA FCR вручен экспедитору, выдавшему его, и только если он может произвести такую отмену или изменение.

FIATA FCR в первую очередь используется, если поставщик продает груз “экспорт” и ему нужно доказательство того, что он выполнил свои обязательства перед покупателем, для чего он предъявляет FIATA FCR. В случае аккредитива продавец при таких условиях сможет предъявить FIATA FCR, выданный экспедитором, чтобы получить оплату по цене продажи груза, переданного в распоряжение экспедитора, от покупателя по условиям аккредитива. Продавец более не может распоряжаться грузом, переданным экспедитору, как только документ FIATA FCR вручен покупателю.

FIATA FCR — это необоротный документ. Поскольку доставка партии груза грузополучателю не зависит от вручения этого документа, то выпускается только один оригинал. Если потребуются еще копии, то для них следует использовать формы со специальным отпечатком “копия необоротная”.

При выдаче FIATA FCR экспедитор должен гарантировать:

1) что он или его агент (филиал, промежуточный экспедитор) принял указанную в нем партию груза и что право распоряжения этим грузом принадлежит исключительно ему;

2) что груз находится в очевидном внешнем хорошем порядке и состоянии;

3) что подробности, указанные в документе, явно соответствуют инструкциям, которые он получил;

4) что условия документов по фрахту (коносамента и др.) не противоречат обязательствам, которые он принял на себя в соответствии с документом FIATA FCR.

FIATA FCR на обратной стороне содержит общие национальные экспедиторские условия страны, где он выпущен. Документ может использоваться только экспедиторами, которые в своей экспедиторской деятельности соответствуют этим общим условиям.

Рекомендуется, чтобы экспедитор покрывал свою ответственность страхованием в соответствии с требованиями FIATA FCR.

FIATA FCT — Сертификат экспедитора о транспортировке груза

Сертификат экспедитора о транспортировке груза был введен FIATA для применения международными экспедиторами в рамках организаций FIATA.

Выдавая грузоотправителю документ FIATA FCT, экспедитор принимает на себя обязательство доставить груз к назначению через посредство назначенного ним агента. FIATA FCT может быть передан грузоотправителю немедленно после того, как партия груза будет передана экспедитору для отправки.

Выдавая FIATA FCT, экспедитор удостоверяет, что он принял на себя ответственность за отправку и доставку определенной партии груза в соответствии с инструкциями, которые он получил от грузоотправителя, как указано в документе.

Экспедитор несет ответственность за доставку партии груза в место назначения через посредство агента по доставке, назначенного ним, держателю документа, в соответствии с условиями, указанными на обороте FIATA FCT.

FIATA FCT имеет “блокирующую” функцию. Экспедитор несет ответственность только за экспедирование и доставку груза. FIATA FCT, в отличие от FBL, — это не документ, подвергающий экспедитора ответственности как перевозчика, но его ответственность управляется применяемыми условиями экспедирования.

FIATA FCT поэтому важен во всех случаях, когда нужно организовать транспортировку для доставки грузополучателю. Продавец сможет получить оплату цены продажи от своего банка против FIATA FCT “деньги против документов”.

FIATA FCT — это оборотный документ, когда он выдан “to Order” (“по указанию”) (см. также Док. ICC 470/251 ст.24).

FIATA FCT- это оборотный документ, поскольку доставка партии груза может быть произведена только против предоставления оригинала документа, индоссированного соответствующим образом.

При выдаче документа FIATA FCT экспедитор должен гарантировать:

1) что он или его агент (филиал, промежуточный экспедитор) принял указанную в документе партию груза и что право распоряжения грузом принадлежит исключительно ему;

2) что груз находится в очевидном хорошем порядке и состоянии;

3) что подробности документа ясно соответствуют инструкциям, которые он получил;

4) что условия документов по фрахту (коносаменты и других) не противоречат обязательствам, которые он принял в соответствии с документом FIATA FCT;

5) что ответственность за страхование партии груза согласована;

6) что ясно определено, выдан ли один оригинал или более.

Рекомендуется отправлять документы FIATA FCT только заказной почтой.

FIATA FCT содержит на обороте общие национальные условия экспедирования той страны, где он был выпущен. Документ может использоваться только экспедиторами, которые в своей экспедиторской деятельности соответствуют этим общим условиям.

Следует уделять максимальное возможное внимание подготовке этих документов, поскольку сведения, содержащиеся в них, должны точно отражать все подробности партии груза, и обеспечить, чтобы сбор за подготовку документа выпускающим его экспедитором был согласован и оправдан.

FWR — Складское свидетельство FIATA

Экспедитор часто предоставляет складские услуги. Выполняя это, ему нужно выдавать свидетельство на груз.

FWR — это складское свидетельство для применения в складских операциях экспедитора. Это стандартный документ, главным образом используемый на национальном уровне.

FWR — это не “гарантийная квитанция”, которая представляет собой формальный документ, признанный в качестве гарантии в соответствии с применимым законодательством. Когда владельца склада просят выдать “гарантийную квитанцию”, то FWR для этого использовать нельзя. Если выпуск юридически признанного документа этого типа не требуется, то FWR может быть использовано почти во всех случаях. Его коммерческий характер практически такой же, как у “гарантийной квитанции”. FWR указывает точные сведения по правам держателей-индоссированию документа, переходу собственности, и по соглашению о том, что представление складской расписки означает хорошую доставку груза. Для всех практических целей такие юридические функции, предусматриваемые применением FWR, признаны большинством юрисдикций.

FWR- необоротный документ, если только на него не нанесена пометка “оборотный”.

Следует решать индивидуально в каждой стране, какие стандартные условия должны применяться к складскому свидетельству FIATA. В странах, где экспедиторы используют стандартные условия, которые включают также положения в отношении деятельности владельцев складов, должны применяться такие стандартные условия.

Используя документы и формы FIATA, вы участвуете в распространении унифицированной правильной и единой практики всемирной экспедиторской отрасли и вносите вклад в репутацию и имидж нашей профессии.

Стандартные условия (1992), регулирующие Мультимодальный транспортный коносамент FIATA (FBL)

Определения

“*Экспедитор*” означает оператора мультимодального транспорта, который выпускает этот FBL и указан на его лицевой стороне и принимает на себя ответственность за осуществление контракта на мультимодальную перевозку, как перевозчик.

“*Торговец*” означает и включает Грузоотправителя, Грузополучателя, Держателя этого коносамента, Получателя и Владельца груза.

“*Грузоотправитель*” означает лицо, заключающее контракт на мультимодальную перевозку с Экспедитором.

“*Грузополучатель*” означает лицо, уполномоченное получить груз от Экспедитора.

“*Принятый в распоряжение*” означает, что груз был передан и принят для перевозки Экспедитором в месте приема, указанном в этом FBL.

“*Груз*” означает любую собственность, включая живых животных, а также контейнеры, паллеты или подобные транспортные средства или упаковку, не предоставленную Экспедитором, независимо от того, будет ли такая собственность перевозиться на палубе или под палубой.

1. Применение

Несмотря на заголовок “Мультимодальный транспортный коносамент FIATA” (FBL), эти условия также применяются в случае, если используется только один вид транспорта.

2. Выпуск данного FBL

2.1. Выпуская этот FBL, Экспедитор:

а) обязуется выполнять и/или от своего имени контролировать выполнение всей перевозки, от места, в котором груз принят в распоряжение (места приема, удостоверенного в этом FBL), до места доставки, указанного в этом FBL.

б) принимает на себя ответственность, как указано в этих условиях.

2.2. В соответствии с условиями данного FBL Экспедитор несет ответственность за действия и упущения своих служащих или агентов, действующих в объеме их найма, или любого другого лица, услугами которого он пользуется при выполнении контракта, свидетельством которого является данный FBL, как если бы такие действия и упущения были его собственными.

3. Оборотность и право на груз

3.1. Данный FBL выпускается в оборотной форме, если только на нем нет отметки “необоротный”. Он создает право на груз, и его держатель, путем индоссирования этого коносамента, получает полномочия получать или передавать упомянутый в нем груз.

3.2. Информация, содержащаяся в этом FBL, является свидетельством “из первых рук” того, что Экспедитор принял в распоряжение груз, как описывает эта информация, если только противоположное указание, например, “вес, погрузка и счет

по данным грузоотправителя”, “контейнер упакован грузоотправителем” (или подобные выражения) не сделано в печатном тексте или не внесено в данный FBL.

Однако доказательство противоположного будет недопустимо, если FBL был передан для рассмотрения грузополучателю, который добросовестно на него полагался и действовал в соответствии с ним.

4. Опасные грузы и гарантии возмещения ущерба

4.1. Торговец должен действовать в соответствии с правилами, обязательными по национальному законодательству или по международной конвенции, в отношении перевозок грузов опасного характера, и должен в любом случае информировать Экспедитора письменно о точном характере опасности, прежде чем груз опасного характера будет принят в распоряжение Экспедитором, и указать ему, если это необходимо, какие меры предосторожности следует предпринять.

4.2. Если Торговец не предоставит такую информацию и Экспедитор не будет знать об опасном характере груза и о необходимых мерах предосторожности, которые следует предпринять, и если в любое время обнаружится, что груз может составлять угрозу для жизни или имущества, то он может быть в любом месте выгружен, уничтожен или оставлен ненарушенным, в зависимости от того, как потребуют обстоятельства, без компенсации. Торговец должен возместить Экспедитору стоимость всех убытков, повреждений, ответственности или расходов, возникших из-за того, что Экспедитор принял груз в свое распоряжение, или производил его перевозку, или осуществлял любой сервис этого груза.

Бремя доказательства того, что Экспедитор знал о точном характере опасности, возникающей при перевозке упомянутого груза, возлагается на Торговца.

4.3. Если груз будет представлять опасность для жизни или имущества, то он может подходящим образом быть выгружен, или оставлен в любом месте, или уничтожен, или оставлен ненарушенным. Если такая опасность не была вызвана виной или халатностью Экспедитора, он не будет нести ответственности, и Торговец должен возместить ему ущерб из-за всех потерь, повреждений, ответственности и расходов, возникших из-за этого.

5. Описание груза и упаковка и инспекция Торговца

5.1. Грузоотправитель гарантирует Экспедитору точность, в то время, когда груз был принят в распоряжение Экспедитором, всех сведений, относящихся к общему характеру груза, его маркировке, нумерации, весу, объему и количеству, и, если это применимо, к опасному характеру груза, которые предоставляются ним или по его поручению для внесения в FBL.

Грузоотправитель гарантирует Экспедитору возмещение всех убытков, повреждений и расходов, возникших из-за любой неточности или неадекватности таких сведений.

Грузоотправитель несет ответственность, даже если FBL был передан ним.

Право Экспедитора на возмещение таких убытков никаким образом не ограничивает его ответственности по этому FBL перед другими лицами, кроме Грузоотправителя.

5.2. Экспедитор не несет ответственность ни за какие потери, повреждения или расходы, вызванные дефектной или недостаточной упаковкой груза или неадекватной погрузкой или упаковкой в контейнеры или другие транспортные средства, если такая погрузка или упаковка осуществлялась Торговцем или по его поручению другим лицом, кроме Экспедитора, или из-за дефекта или непригодности контейнеров или других транспортных средств, предоставленных Торговцем, или поставленных Экспедитором, если дефект или непригодность контейнера или другого транспортного средства были бы очевидны при разумной инспекции Торговцем.

Торговец гарантирует Экспедитору возмещение убытков от всех потерь, повреждений, ответственности и расходов, вызванных таким образом.

6. Ответственность Экспедитора

6.1. Ответственность Экспедитора за груз по этим условиям охватывает период от времени, когда Экспедитор принял груз в свое распоряжение, до времени его доставки.

6.2. Экспедитор несет ответственность за потерю или повреждение груза, а также за задержку доставки, если событие, которое вызвало потерю, повреждение или задержку доставки, произошло, когда груз был в его распоряжении, как определено пунктом 2.1.а, если Экспедитор не докажет, что причиной такой потери, повреждения или задержки или вкладом в них не явилась вина или халатность его самого, его служащих или агентов или каких-либо других лиц, указанных в пункте 2.2.

Однако Экспедитор несет ответственность за потери, явившиеся следствием задержки доставки, только если Грузоотправитель сделал декларацию заинтересованности в своевременной доставке, которая была принята Экспедитором и указана в этом FBL.

6.3. Время прибытия не гарантируется Экспедитором. Однако задержка доставки имеет место, если груз не был доставлен к явным образом согласованному времени, или, при отсутствии такого соглашения, - ко времени, которое было бы разумно потребовать от добросовестного Экспедитора, с учетом обстоятельств данного случая.

6.4. Если груз не был доставлен в течение 90 последующих дней после такой даты доставки, как определено в пункте 6.3., то заявляющий претензию может, при отсутствии доказательства противоположного, считать груз утраченным.

6.5. Когда Экспедитор устанавливает, что по обстоятельствам данного случая потерю или повреждение можно объяснить одной или несколькими причинами или событиями, указанными в подпунктах а-е данного пункта, то следует предположить, что потеря или повреждение были вызваны таким образом, всегда при условии, однако, что заявляющий претензию имеет право доказать, что потеря или повреждение на самом деле не были полностью или частично вызваны одной или несколькими из следующих причин или событий:

а) действием или упущением Торговца, или другого лица, кроме Экспедитора, действующего по поручению Торговца или от которого Экспедитор принял груз в распоряжение;

б) недостаточностью или дефектным состоянием упаковки, или маркировки, и/или нумерации;

с) перевалкой, погрузкой, штивкой или выгрузкой груза Торговцем или любым другим лицом, действующим по поручению Торговца;

д) неотъемлемыми свойствами груза;

е) забастовкой, локаутом, остановкой или запрещением работы.

6.6. Защита для перевозки по морю или по внутренним водным путям.

Невзирая на пункты 6.2., 6.3. и 6.4., Экспедитор не несет ответственность за потери, повреждения или задержку доставки грузов, перевозимых морем или по внутренним водным путям, когда такие потери, повреждения или задержка в отправке во время такой перевозки были вызваны:

а) действиями, халатностью или ошибкой капитана, моряка, штурмана или служащих перевозчика при навигации или управлении судном;

б) пожаром, если он только не был вызван по действительной вине или при соучастии перевозчика, однако, всегда при условии, что если потери или повреждения возникли из-за непригодности судна к морской перевозке, то Экспедитор мо-

жет доказать, что в начале рейса было проявлено должное усердие для того, чтобы сделать судно пригодным к морской перевозке.

7. Оговорки “Парамаунт”

7.1. Данные условия имеют действие только в той степени, в которой они не противоречат обязательным положениям международных конвенций или национального законодательства, применимым для контракта, свидетельством которого является настоящий FBL.

7.2. Гаагские Правила, содержащиеся в Международной конвенции по унификации определенных правил, относящихся к коносаментам, датированные в Брюсселе 25 августа 1924г., или, в тех странах, где они уже действуют — Правила Гаага-Висби, содержащиеся в Брюссельском Протоколе от 23 февраля 1968г., — как введенные в действие в стране отправки, должны применяться ко всем перевозкам грузов по морю, а также к перевозкам грузов по внутренним водным путям, и такие положения должны применяться ко всем грузам, перевозимым на палубе или под палубой.

7.3. Перевозка грузов в соответствии с Морским Актом США (COGSA) должна применяться к перевозке грузов по морю, на палубе или под палубой, если это обязательно применимо к данному FBL или будет применимо для грузов, кроме перевозимых на палубе в соответствии с указанием в данном FBL.

8. Ограничение ответственности Экспедитора.

8.1. Оценка компенсации за потерю или повреждение груза должна осуществляться со ссылкой на стоимость этого груза в месте или во время доставки грузополучателю или в месте и во время, когда груз должен быть доставлен в соответствии с данным FBL.

8.2. Стоимость груза должна определяться в соответствии с текущей обменной ценой товара или, если такой цены нет, — в соответствии с текущей рыночной ценой, или, если таких цен нет, — со ссылкой на обычную стоимость груза того же наименования и того же качества.

8.3. В соответствии с положениями подпунктов 8.4.- 8.9. включительно, Экспедитор ни в коем случае не должен быть или стать ответственным ни за какие потери или повреждения груза в сумме, превышающей эквивалент 666,67 SDR за упаковку или место, или 2 SDR за килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза (то, что больше), если только характер и стоимость груза не были задекларированы Грузоотправителем и приняты Экспедитором до того, как он принял груз в свое распоряжение, или при оплате ставки фрахта *ad valorem* и указания такой стоимости в FBL, тогда такая декларированная стоимость будет являться делом.

8.4. Когда контейнер, паллет или подобное средство транспортировки загружаются более чем одной упаковкой или местом, то упаковки или другие отгрузочные места, пронумерованные в FBL как упакованные в такое транспортное средство, считаются упаковками или отгрузочными местами. За исключением вышесказанного, упаковкой или местом считается такое средство транспортировки.

8.5. Несмотря на вышеуказанные положения, если мультимодальная перевозка, в соответствии с контрактом, не включает перевозку грузов по морю или по внутренним водным путям, то ответственность Экспедитора будет ограничена суммой, не превышающей 8,33 SDR за килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза.

8.6. а) Когда потеря или повреждение груза произошло во время одной определенной стадии мультимодальной перевозки, в отношении которой применяемая международная конвенция или обязательный национальный закон предусматривают другие пределы ответственности, если был заключен отдельный контракт на пе-

ревозку именно для этой определенной стадии транспортировки, то предел ответственности Экспедитора за такую потерю или повреждение будет определяться со ссылкой на положения такой конвенции или обязательного национального закона.

б) Если характер и стоимость груза не были продекларированы Торговцем и не включены в данный FBL, и ставка фрахта *ad valorem* оплачена, то ответственность Экспедитора в соответствии с COGSA, где это применимо, не будет превышать 500 USD за упаковку, или, в случае, если груз поставлялся неупакованным, - за обычную фрагтовую единицу.

8.7. Если Экспедитор несет ответственность за потерю, последовавшую из-за задержки в доставке, или за явившиеся следствием потери или повреждения, другие, кроме потерь и повреждения груза, ответственность Экспедитора будет ограничена суммой, не превышающей эквивалента удвоенной суммы фрахта в соответствии с мультимодальным контрактом на мультимодальную перевозку по данному FBL.

8.8. Совокупное обязательство Экспедитора не должно превышать пределов ответственности за полную утрату груза.

8.9. Экспедитор не наделен возможностью ограничения ответственности, если доказано, что потеря, повреждение или задержка доставки явились результатом личного действия или упущения Экспедитора, сделанного с намерением вызвать такую потерю, повреждение или задержку, или же ненамеренно и со знанием того, что возможным результатом могут явиться такие потери, повреждение или задержка.

9. Применимость к действиям по гражданскому правонарушению

Эти условия применимы для всех претензий против Экспедитора, относящихся к исполнению контракта, свидетельством которого является данный FBL, основана ли претензия на контракте либо на гражданском правонарушении.

10. Ответственность служащих и других лиц.

10.1. Эти условия применяются, когда претензии, относящиеся к исполнению контракта, заявляются против любого служащего, агента или другого лица (включая любого независимого подрядчика), услуги которого использовались для выполнения контракта, основаны ли такие претензии на контракте или на гражданском правонарушении, и совокупное обязательство Экспедитора и таких служащих, агентов или других лиц не превосходит пределов, указанных в пункте 8.

10.2. Заключая этот контракт, свидетельством которого является данный FBL, Экспедитор, до степени, определенной этими положениями, действует не только от своего имени, но также и как агент или поверенный для таких лиц, и такие лица в этой же степени являются или считаются являющимися сторонами этого контракта.

10.3. Однако, если доказано, что такая утрата или повреждение груза произошла из-за личного действия или упущения такого лица, ссылка на которое делается в Пункте 10.1, сделано ли это с намерением вызвать повреждение или ненамеренно и со знанием того, что повреждение будет являться вероятным результатом, то такое лицо не будет иметь права воспользоваться возможностью ограничения ответственности, предусмотренной в пункте 8.

10.4. Совокупность сумм, возмещаемых Экспедитором и лицами, ссылка на которых дана в пунктах 2.2. и 10.1, не должна превосходить пределы, предусмотренные в данных условиях.

11. Метод и маршрут транспортировки.

Без уведомления Торговца Экспедитор имеет свободу выбора перевозки груза на палубе или под палубой, а также выбора или замены средств, маршрута или

процедуры, осуществляемой при перевалке, штивке, хранении и транспортировке груза.

12. Доставка

12.1. Груз считается доставленным, когда он вручен или передан в распоряжение Грузополучателя или его агента в соответствии с данным FBL, или когда груз передан любым властям или любой другой стороне, которым, в соответствии с законами или правилами, применимыми в месте доставки, груз должен быть передан, или в другом таком месте, в котором Экспедитор имеет право обратиться к Торговцу по приему доставки.

12.2. Экспедитор также имеет право хранить груз на полный риск Торговца, и Экспедитор при этом не несет ответственности, и стоимость такого хранения должна быть оплачена, по требованию, Торговцем Экспедитору.

12.3. Если в любое время происходит воздействие (или имеется вероятность такового) на перевозку по данному FBL любым препятствием или риском любого рода (включая состояние груза), не являющееся результатом какой-либо вины или халатности Экспедитора либо лица, на которое делается ссылка в пункте 2.2., и которого невозможно было избежать осуществлением разумных действий, Экспедитор может:

♦ прекратить перевозку груза по данному FBL и, где это разумно возможно, передать груз или какую-либо часть его в распоряжение Торговца в любом месте, которое Экспедитор может счесть безопасным и удобным, после чего перевозка считается выполненной и ответственность Экспедитора в отношении такого груза прекращается.

В любом случае Экспедитор имеет право на полную сумму фрахта по этому FBL, и Торговец должен оплатить любые дополнительные расходы, возникшие из вышеупомянутых обязательств.

13. Фрахт и сборы

13.1. Фрахт должен быть оплачен наличными без какого-либо уменьшения или задержки по причине любой претензии, контрпретензии или задолженности, либо предварительно, либо в месте назначения. Фрахт считается заработанным Экспедитором в тот момент, когда груз принят в его распоряжение, и не должен возвращаться ни в коем случае.

13.2. Фрахт и все другие суммы, указанные в данном FBL, должны быть оплачены в валюте, указанной в данном FBL, или, по выбору Экспедитора, — в валюте страны отправки или назначения по самой высокой банковской ставке обмена, для предоплаты фрахта - в дату отправки, и для фрахта, оплачиваемого в месте назначения - в дату, когда Торговец получает уведомление о прибытии груза на место назначения, или в дату отзыва заказа на доставку (та ставка, которая выше), или, по выбору Экспедитора - в дату данного FBL.

13.3. Все пошлины, налоги и сборы или другие расходы, относящиеся к грузам, должны быть оплачены Торговцем.

Когда оборудование предоставляется Экспедитором, Торговец должен оплатить весь демаредж и расходы, которые не вызваны виной или небрежностью Экспедитора.

13.4. Торговец должен возместить Экспедитору пропорционально сумме фрахта любые расходы из-за отклонения маршрута, или задержки, или любое другое увеличение затрат любого характера, вызванное войной, военными действиями, эпидемиями, забастовками, правительственными директивами или форс-мажором.

13.5. Торговец гарантирует правильность декларирования содержимого, страхования, веса, размеров или стоимости груза, но Экспедитор имеет свободу инспекции содержимого и проверки веса, размеров или стоимости. Если при такой ин-

спекции будет обнаружено, что декларация неверна, то согласовано, что сумма, равная либо пятикратной разности между верной цифрой и оплаченной суммой фрахта, либо удвоенной разности между верной цифрой, меньшей суммы фрахта, и суммой фрахта (та сумма, которая меньше), должна быть выплачена в качестве ликвидированного убытка Экспедитору для возмещения его расходов на инспекцию и расходов на фрахт по другим грузам, несмотря на то, что в данном FBL в качестве оплаченной суммы фрахта могла быть указана другая сумма.

13.6. Несмотря на то, что Экспедитор мог принять инструкции о получении сумм фрахта, сборов или других расходов от любого другого лица по перевозке по данному FBL, Торговец остается ответственным за эти денежные операции при получении доказательств требования и отсутствия оплаты по любой причине.

14. Право залога

Экспедитор имеет право залога груза и любых документов, относящихся к нему, при любой сумме задолженности Экспедитору от Торговца в любое время, включающей плату за хранение и стоимость возмещения, и Экспедитор может применять такое право залога любым разумным способом, который он может счесть подходящим.

15. Общая авария

Торговец должен гарантировать Экспедитору возмещение убытков по всем претензиям, которые могут быть к нему предъявлены, по общей аварии, и предоставить такие гарантии, которые могут быть потребованы Экспедитором в этой связи.

16. Уведомление

Если уведомление об утрате или о повреждении груза, определяющее общий характер такой утраты или повреждения, не будет дано в письменном виде грузополучателем Экспедитору, когда груз будет доставлен грузополучателю в соответствии с пунктом 12, то такая передача является очевидным свидетельством доставки Экспедитором груза, как он описан в данном FBL.

16.2. Когда утрата или повреждение не очевидны, тот же эффект очевидного свидетельства будет применяться, если письменное уведомление не будет дано в течение 6 последующих дней после дня, когда груз был доставлен грузополучателю в соответствии с пунктом 12.

17. Предельный срок

Экспедитор, если очевидным образом не согласовано иное, освобождается от всякой ответственности по этим условиям, если иск не заявлен в течение 9 месяцев после доставки груза, или даты, когда груз должен был быть доставлен, или даты, когда, в соответствии с пунктом 6.4., доставка груза давала бы грузополучателю право считать груз утраченным.

18. Частичная недействительность

Если будет принято решение о том, что какой-либо пункт этого документа или часть пункта считаются недействительными, то на действительность данного FBL и остальных пунктов или их части это не распространяется.

19. Юрисдикция и применяемое законодательство

Действия против Экспедитора могут предприниматься лишь в месте, где Экспедитор имеет свое место бизнеса, как указано на обратной стороне данного FBL, и решения должны приниматься в соответствии с законодательством той страны, в которой это место бизнеса расположено.

Логотип ICC означает, что ICC сочла этот документ соответствующим Правилам UNCTAD/ICC для мультимодальных транспортных документов. Логотип ICC не требует индоссирования ICC этого документа и никаким образом не означает участия ICC ни в каких возможных юридических действиях вследствие применения этого документа.

FBL может также выдаваться как морской коносамент

Документ оборотный, если только на нем нет маркировки “необоротный”. Он был признан Международной Торговой Палатой (ИСС) соответствующим Правилам UNCTAD/ИСС по мультимодальным транспортным документам, опубликованным ИСС в ее брошюре №481. Поэтому FBL содержит логотип ИСС наряду с символом национальной ассоциации экспедиторов.

Далее, на Обратный мультимодальный транспортный коносамент FIATA дана ссылка в “Руководстве по операциям с документарными аккредитивами для унифицированных обычаев и практики по документарным аккредитивам (UCP 500)” ИСС (Публикация ИСС №515) как приемлемый экспедиторский транспортный документ.

Экспедитор, действующий как мультимодальный транспортный оператор (МТО) или морской перевозчик, выпускающий FBL, отвечает за осуществление транспортировки. Экспедитор не только принимает на себя ответственность за доставку груза до места назначения, но также и за действия всех перевозчиков и третьих сторон, привлеченных им к выполнению всей перевозки.

Выпуская FBL, экспедитор принимает на себя базовый предел ответственности 666.67 SDR за упаковку или место, или 2 SDR за килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза,- то, что больше (ст.8.3 условий FBL), или, если мультимодальная транспортировка не включает перевозку груза по морю или по внутренним водным путям,- базовый предел ответственности 8,33 SDR по весу брутто (ст.8.5 условий FBL). Когда потерю или повреждение груза можно отнести к определенной стадии транспортировки в мультимодальной транспортной операции, ответственность экспедитора ограничивается в соответствии с управляющим национальным или международным законом, применимым к этой стадии транспортировки (ст.8.6.а условий FBL).

Выпуская FBL, экспедитор должен гарантировать:

- 1) что он принял указанный в нем груз и что право распоряжения грузом полностью принадлежит ему;
- 2) что груз находится в очевидном хорошем порядке и состоянии;
- 3) что сведения в документе соответствуют инструкциям, которые он получил;
- 4) что ответственность за страховое покрытие по грузу согласована с грузоотправителем;
- 5) что ясно указано, сколько оригиналов FBL выпускается.

Экспедиторы, выдающие коносаменты FBL, должны гарантировать свою ответственность в соответствии с условиями FBL.

FIATA SDT — Декларация грузоотправителя на перевозку опасных грузов

Помимо рассмотренных документов, которые были разработаны FIATA для распространения унифицированных правил в экспедиторских документах, FIATA также решила дать в распоряжение экспедитора специальную форму декларации грузоотправителя, относящуюся к перевозке опасных грузов: FIATA SDT.

Если экспедитор имеет дело с перевозкой опасных грузов, ему нужна подробная информация по классификации груза в соответствии с ADR для автомобильной перевозки, RID — для железнодорожной перевозки, и IMDG/ИМО- для морской перевозки. Классификация указана на обороте формы.

Декларация Грузоотправителя на перевозку опасных грузов- FIATA SDT — позволяет экспедитору идентифицировать груз и выяснить вопрос ответственности в случае аварийного случая или повреждения.

Поэтому важно, чтобы FIATA SDT не заполнялась экспедитором. Во всех случаях FIATA SDT должна заполняться и подписываться грузоотправителем, а затем вручаться экспедитору.

FFI — Экспедиторские инструкции FIATA

Экспедиторы главным образом разрабатывают и печатают свои собственные формы экспедиторских инструкций, которые должны заполняться их клиентами. Однако формы инструкций различных экспедиторов неодинаковы.

Поэтому FIATA решила, что было бы желательно для экспедиторов согласовать общую схему и разработала Модель унифицированных инструкций по экспедированию. Форма соответствует Схеме ООН для торговых документов, что направлено на создание международной основы для стандартизации документов, используемых в международной торговле.

Форма предназначена для применения в соответствующей последовательности и для сочетания функций в ряде форм, составляющие части которых служат различным целям в процедурах обработки грузов.

Организации — члены FIATA могут приспособить эту форму инструкций к своим национальным требованиям, однако главное, чтобы такие изменения производились в рамках схемы ООН.

FIATA рекомендует своим членам — национальным организациям — принять и ввести эту форму инструкций, поскольку она является важным инструментом для улучшения профессиональных стандартов и послужит для повышения профессиональной целостности нашей отрасли.

КОММЕНТАРИИ

FIATA FCR — экспедиторский сертификат (расписка) получения груза

FIATA FCR — форма сертификата получения груза экспедитором, выступающим в роли агента грузоотправителя (получателя).

Выдавая документ FCR, экспедитор свидетельствует, что он принимает в свое распоряжение некий конкретный груз вместе с безотзывными инструкциями по его отправке, содержащими перечень и порядок транспортно-экспедиторских услуг, предоставляемых экспедитором заказчику. С момента выдачи FCR право распоряжения грузом принадлежит исключительно экспедитору.

Клиентом экспедитора может быть либо экспортер, либо иностранный покупатель. Если экспедитор является агентом экспортера, то экспортер дает экспедитору инструкции по экспедированию груза и после получения FCR не имеет права отменить данные им инструкции.

Если экспедитор является агентом иностранного покупателя, то инструкции, данные экспедитору, после выдачи FCR могут быть изменены или аннулированы только в случае, если оригинал данного документа FCR будет возвращен выдавшему его экспедитору, и если экспедитор еще будет в состоянии исполнить вносимые в эти инструкции изменения или подчиниться обстоятельствам, возникающим вследствие их аннулирования.

Продавец-отправитель получает FCR как подтверждение того, что он выполнил свои обязательства перед покупателем по контракту купли/продажи и может путем предоставления в банк FCR получить оговоренную в контракте сумму.

Для покупателя, который осуществляет оплату за товар, FCR является гарантией того, что груз находится уже вне контроля продавца, но под контролем экспедитора.

Выдавая документ FIATA FCR, экспедитор гарантирует, что:

- a) им самим или его агентом принят указанный в данном документе товар и экспедитор обязуется распоряжаться им в соответствии с инструкциями грузовладельца по отправке;
- b) по внешнему виду указанный товар находится в надлежащем состоянии и отвечает требованиям перевозки;
- c) информация в данном документе соответствует полученным им инструкциям по отправке груза;
- d) никакие условия транспортных документов (коносамента, накладной и т.д.) не вступают в противоречие с обязательствами, принятыми экспедитором вследствие выдачи документа FCR;

В FCR имеются специальные графы для указания инструкций по оплате за фрахт и других затрат, информации о характеристиках груза и пр.

FCR является нетоварораспорядительным документом, т.е. он не может быть ни переуступлен, ни куплен, ни продан, не подлежит передаче и не подпадает под правило передаточной надписи.

FCR является необоротным документом, он выдается экспедитором в одном оригинальном экземпляре и не возвращается экспедитору после окончания перевозки. Передача товара грузополучателю не ставится в зависимость от предъявления FCR по месту доставки.

В случае, если возникает необходимость в дополнительных копиях документа FCR, следует использовать отпечатки с оригиналов или оригиналы бланков со штампом "Копия, не являющаяся оборотным документом".

Форма FIATA FFI — инструкции клиента по экспедированию груза

FIATA FFI — форма инструкций по экспедированию (разработана FIATA в 1984 году), которая служит для облегчения составления и выдачи грузовладельцем экспедитору полного и четкого заказа на транспортно-экспедиторские услуги.

В FIATA FFI указывается и содержится информация, используемая экспедитором при оформлении любых транспортно-экспедиторских операций. Например, условия купли-продажи, оплаты, страхования, характеристики груза, страна происхождения, условия документарного аккредитива, наличие инструкций по обращению с грузом (в случае перевозки опасных, негабаритных грузов), прилагаемые и требуемые дополнительно документы и др. могут не содержаться более ни в одном из транспортных документов. В случае не использования FFI экспедитору необходимо собирать всю эту информацию из других документов.

FIATA FFI заполняется и заверяется клиентом экспедитора, передается экспедитору вместе с другими документами, такими как таможенная декларация, сертификат о происхождении груза, коммерческие счета-фактуры, транспортные документы и др., и *может являться основой для оформления договора транспортной экспедиции.*

Форма бланка FFI разработана в соответствии с системой кодировки ООН для торгово-коммерческой документации и имеющей своей целью создание основ для стандартизации документов, используемых в международной торговле и транспортных системах.

В большинстве граф формы проставлен четырехзначный условный номер (код). Этот условный код предназначен для использования в качестве идентификатора соответствующих терминов и заголовков формы, может применяться вместо полного наименования соответствующего термина и позволяет избежать возможной случайной или преднамеренной путаницы при использовании полных наименований. Применение таких условных кодов позволяет устранить возможность двусмысленного толкования инструкций, а также существующие языковые барьеры при обозначении различных терминов и понятий. Эти номера не имеют никакой дополнительной смысловой нагрузки за исключением тех понятий, которые они обозначают.

Такие характеристики формы FIATA FFI делают возможной ее передачу с помощью EDI (электронного обмена данными) в соответствии со стандартом систем обмена электронными данными для управления, коммерции и транспорта EDIFACT, который разработан и рекомендуется для использования Европейской экономической комиссией (ЕЭК) ООН и другими международными организациями.

Учитывая вышеизложенные преимущества данной формы, экспедиторским компаниям рекомендуется обеспечить бланками FIATA FFI своих клиентов, проинструктировав их о порядке заполнения документа и использовать преимущества этой формы в своей работе.

Типовая форма FIATA FFI представляет собой важный инструмент, позволяющий повысить уровень профессиональных стандартов в экспедиторской отрасли и, кроме того, способствует упрощению и унификации торгово-коммерческих документов, что предусмотрено рекомендациями UNCTAD (Конференцией по торговле и развитию ООН), ЕЭК ООН.



2.17. ПОЛЬЗОВАНИЕ ДОКУМЕНТАМИ И ФОРМАМИ FIATA

(Утверждены решением Правления АМЭУ.

Протокол № 4 от 24.12.99 г.)

Введение

Правила и рекомендации по пользованию документами и формами FIATA (в дальнейшем — Правила) определяют порядок получения, хранения, оформления и использования документов и форм FIATA экспедиторскими фирмами — действительными членами Ассоциации международных экспедиторов Украины (АМЭУ).

Правила разработаны на основе руководящих материалов Международной федерации экспедиторских ассоциаций (FIATA), перечень которых приведен в конце этого документа.

Правила являются неотъемлемой частью Соглашения между АМЭУ и действительным членом АМЭУ о пользовании документами и формами FIATA.

АМЭУ как действительный член FIATA получила от последней разрешение на тиражирование и распространение документов и форм FIATA среди действительных членов АМЭУ.

Правильно используя документы и формы FIATA, её члены участвуют в распространении унифицированной и единой практики всемирной экспедиторской отрасли, вносят вклад в высокую репутацию документов и форм FIATA, повышают авторитет фирмы и создают имидж профессии экспедитора.

1. Общие положения

1.1. Основным документом, определяющим отношения между экспедитором и заказчиком, является договор транспортной экспедиции. Документы FIATA оформляются на основании договора транспортной экспедиции и других относящихся к перевозке груза документов, предоставляемых грузовладельцем.

1.2. Экспедитор, выдавая документ FIATA, обязан проинструктировать своего заказчика о правилах использования документа, обязанностях и ответственности сторон, наступающих в связи с его выдачей.

1.3. В соответствии с п. 2.2.8 Соглашения о пользовании документами и формами FIATA (Приложение 1[♦]), выдавая документ FIATA, экспедитор не несет от-

[♦] Приложение не приведено

ветственность за возможные нарушения сторонами, причастными к сделке, правил использования этого документа, если сможет доказать отсутствие своей вины в этих нарушениях.

1.4. Документы и формы FIATA являются унифицированными транспортно-экспедиционными документами, способствующими регулированию прав, обязанностей и ответственности участников договора транспортной экспедиции в процессе перехода права собственности от продавца к покупателю при осуществлении международных грузовых перевозок.

Применение документов и форм FIATA облегчает выполнение транспортных, таможенных, банковских, коммерческих и других операций, связанных с международными перевозками грузов, позволяет ускорить оборот денежных средств, сократить сроки перевозки.

1.5. Основные функции документов и форм FIATA:

- гарантия надежности экспедиторской фирмы и высокого качества предоставляемых ею услуг,
- регулирование и унификация процесса транспортировки и экспедирования грузов на всех его этапах и в целом,
- осуществление ускоренных финансовых расчетов между покупателем и продавцом, в том числе с использованием документарного аккредитива.

1.6. Текстовая часть документов и форм FIATA отпечатана на английском языке. Перевод текстовой части приводится в настоящих Правилах. Документы и формы FIATA (кроме FBL) на обратной стороне содержат Общие условия транспортной экспедиции АМЭУ.

1.7. К документам FIATA относятся:

- ♦ сертификат экспедитора о получении груза (FIATA Forwarders Certificate of Receipt — FIATA-FCR);
- ♦ сертификат экспедитора о транспортировке груза (FIATA Forwarders Certificate of Transport — FIATA-FCT);
- ♦ складское свидетельство (FIATA Warehouse Receipt — FWR);
- ♦ необоротная мультимодальная транспортная накладная (FIATA Multimodal Transport Waybill — FWB). Данный документ в настоящих Правилах не рассматривается. В случае заключения лицензионного соглашения между FIATA и АМЭУ относительно пользования FWB описание документа будет издано как дополнение к настоящим Правилам.
- ♦ мультимодальный транспортный коносамент (FIATA Multimodal transport Bill of Lading — FBL).

1.8. К формам FIATA относятся:

- ❖ форма экспедиторских инструкций (FIATA Forwarding Instructions — FFI);
- ❖ декларация грузоотправителя о транспортировке опасных грузов (Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods — FIATA-SDT).

2. Использование документов и форм FIATA

2.1. Сертификат экспедитора о получении груза (FIATA FCR)

2.1.1. FIATA FCR — сертификат получения груза экспедитором, действующим в качестве агента грузоотправителя (получателя), подтверждающий принятие экспедитором груза в свое распоряжение.

2.1.2. Выдавая FIATA FCR, экспедитор свидетельствует, что он получил определенный груз, вместе с безотзывными инструкциями по распоряжению им, для отправки грузополучателю или для хранения до получения распоряжений грузополучателя.

Эти инструкции могут быть изменены или отменены, только в случае, если оригинал FIATA FCR будет возвращен выдавшему его экспедитору и при условии,

если последний будет иметь возможность следовать таким измененным инструкциям или их отмене.

FIATA FCR выдается экспедитором после получения им партии груза.

2.1.3. Экспедитор несет ответственность за организацию транспортировки груза в соответствии с условиями, указанными на обороте FIATA FCR.

2.1.4. Грузоотправитель, получив и предъявив FIATA FCR грузополучателю, таким образом доказывает, что им выполнены полностью (EXW, FCA, CPT) либо частично (FOB) обязательства перед грузополучателем.

После вручения FIATA FCR грузополучателю грузоотправитель не имеет права каким-либо другим образом распорядиться грузом, не получив обратно от грузополучателя FIATA FCR и не вернув его экспедитору.

2.1.5. Для грузополучателя, который осуществляет оплату за товар, FIATA FCR является гарантией того, что груз находится уже вне контроля грузоотправителя, но под контролем экспедитора, выдавшего FCR.

2.1.6. При выдаче FIATA FCR экспедитор гарантирует, что:

а) он или его агент принял указанную в FCR партию груза и что право распоряжения этим грузом принадлежит исключительно ему;

б) груз находится во внешне хорошем состоянии и соответствует требованиям транспортировки;

в) подробности, указанные в документе, соответствуют инструкциям, которые он получил;

г) условия документов по фрахту (коносамента и других) не противоречат обязательствам, которые он принял на себя в соответствии с документом FIATA FCR.

2.1.7. FIATA FCR — необоротный документ, который не возвращается экспедитору после доставки груза получателю.

2.2. Сертификат экспедитора о транспортировке груза (FIATA FCT)

2.2.1. FATA FCT — сертификат экспедитора, действующего в качестве агента грузоотправителя (получателя), свидетельствующий, что экспедитор принял груз в свое распоряжение для последующей транспортировки.

2.2.2. Выдавая FIATA FCT, экспедитор удостоверяет, что он принял на себя ответственность за отправку и доставку определенного груза в соответствии с инструкциями, полученными от грузоотправителя. FIATA FCT выдается экспедитором после получения им партии груза.

2.2.3. Экспедитор несет ответственность за организацию транспортировки груза к месту назначения в соответствии с условиями, указанными на обороте FIATA FCT, при этом он несет ответственность за действия своего агента по месту назначения и за тщательный выбор привлекаемых им к транспортировке третьих лиц.

2.2.4. Выдавая документ FIATA FCT, экспедитор гарантирует, что:

а) он или его агент принял указанную в документе партию груза и что право распоряжения грузом принадлежит исключительно ему;

б) груз находится во внешне хорошем состоянии и соответствует требованиям транспортировки;

в) подробности документа соответствуют инструкциям, которые он получил;

г) условия документов по фрахту (коносамента и других) не противоречат обязательствам, которые он принял в соответствии с документом FIATA FCT;

д) ответственность за страхование партии груза согласована;

е) определено количество выданных оригиналов документа.

2.2.5. Грузоотправитель может путем предоставления одного из оригиналов FCT в банк получить оговоренную в контракте купли-продажи сумму.

2.2.6. FIATA FCT — это оборотный документ, поскольку доставка груза может быть завершена только после предоставления получателем экспедитору (его агенту) индоссированного соответствующим образом оригинала документа.

2.3. Складское свидетельство FIATA (FWR)

2.3.1. FWR — это свидетельство, применяемое экспедитором при осуществлении складских операций, содержащее унифицированные характеристики, порядок и условия хранения груза.

2.3.2. Информация в документе FWR указывает точные сведения о правах держателя индоссированного документа, а также содержит информацию о грузе, условиях его складирования, обязанностях и ответственности экспедитора, передаче прав и передаче груза.

2.3.3. Выдавая FIATA FWR, экспедитор гарантирует, что:

- a) он принял указанную в FWR партию груза и право распоряжения этим грузом принадлежит исключительно ему;
- b) груз находится во внешне хорошем состоянии;
- c) содержание документа соответствует характеристикам полученного им груза;
- d) ответственность за страхование хранения партии груза согласована с лицом, сдающим груз на хранение.

2.3.4. FWR не является «гарантийной квитанцией» («resepisse warrant»), представляющей собой формальный документ, признанный в качестве гарантии в соответствии с действующим законодательством. Поэтому, выдача FWR вместо «гарантийной квитанции» недопустима. Если же выпуск юридически признанного документа этого типа не требуется, то FWR может быть использован почти во всех случаях. Его коммерческий характер практически такой же, как у «гарантийной квитанции».

2.4. Мультимодальный транспортный коносамент FIATA (FBL)*

2.4.1. FBL — мультимодальный транспортный коносамент FIATA, оборотный документ экспедитора, принимающего на себя обязанности и ответственность перевозчика.

2.4.2. Выдавая FBL, экспедитор принимает на себя ответственность за доставку груза до места назначения и за действия всех перевозчиков и третьих сторон, привлеченных им к выполнению всей перевозки.

2.4.3. Выдавая FBL, экспедитор гарантирует, что:

- a) он принял указанную в нем партию груза и что право распоряжения грузом принадлежит исключительно ему;
- b) он принял на себя обязанности по транспортировке груза в соответствии с полученными инструкциями;
- c) груз находится во внешне хорошем состоянии;
- d) сведения в документе соответствуют инструкциям, которые он получил;
- e) **ответственность за страховое покрытие по грузу согласована с грузоотправителем;**

f) указано, сколько оригиналов FBL выдается.

2.4.4. В отличие от остальных документов FIATA (FCR, FCT, FWR), на бланке подлинного документа FBL не напечатано типографским способом «ORIGINAL» («ОРИГИНАЛ»). Поэтому, при оформлении оригинала документа FBL в большом

* Правила применения FBL определены Стандартными условиями (1992), регулируемыми Мультимодальный транспортный коносамент FBL (приложение 2 к настоящим Правилам). FBL признан Международной торговой палатой как соответствующий Правилам UNCTAD/ICC (Комиссии ООН по торговле и развитию/Международной торговой палаты) по мультимодальным транспортным документам, опубликованным ICC в ее брошюре №481. Поэтому, FBL содержит логотип ICC наряду с символом национальной ассоциации экспедиторов.

верхнем правом поле, в верхней его части (над названием экспедиторской фирмы, оформляющей документ), необходимо впечатать или проставить специально изготовленным штампом заглавными буквами латинского алфавита слово «ORIGINAL».

Копии документа FBL оформляются на таком же бланке, что и оригинал (голубого цвета), однако вместо слова «ORIGINAL» впечатывается или проставляется специально изготовленным штампом строчными буквами латинского алфавита фраза «Сору, non negotiable».

Как в первом, так и во втором случае необходимо следить за тем, чтобы печатанное слово или фраза не наложилась на название фирмы и последнее осталось отчетливо читаемым.

2.4.5. В форму и содержание бланка FBL не могут вноситься никакие изменения или дополнения.

2.4.6. В текст FBL запрещается вносить какие-либо рукописные или печатные оговорки или дополнения, которые могут привести к изменению условий данного документа, за исключением оговорок, касающихся принятого груза или фактическим обстоятельствам его перевозки.

2.5. Особенности использования FBL

2.5.1. Право на пользование FBL предоставляется только тем действительным членам АМЭУ, которые являются ассоциированными членами FIATA или имеют сертификат соответствия системы качества экспедиторских услуг требованиям ISO (Международной организации по стандартам) 9000.

2.5.2. Экспедиторские фирмы, использующие FBL, обязаны застраховать ответственность экспедитора в соответствии с условиями применения FBL (см. п.6 и приложения 2, 3, 4 к настоящим Правилам).

2.5.3. В соответствии с лицензионным соглашением между FIATA и АМЭУ от 30 марта 1996 года *АМЭУ и его члены не имеют права на передачу бланков FBL своим филиалам и представительством в других странах.*

2.6. Форма экспедиторских инструкций FIATA (FFI)

2.6.1. FFI — форма инструкций по экспедированию, которая необходима для облегчения грузовладельцу составления и выдачи экспедитору полного и четкого заказа на транспортно-экспедиторские услуги.

2.6.2. В FFI указывается и содержится информация, используемая экспедитором при оформлении любой транспортно-экспедиторской операции. В случае не использования FFI экспедитору необходимо собирать всю эту информацию из нескольких документов.

2.6.3. Форма бланка FFI разработана в соответствии с системой кодировки ООН для коммерческой документации, что направлено на создание международной основы для стандартизации документов, используемых в мировой торговле.

2.6.4. Характеристики формы FFI позволяют ее передачу с помощью EDI (электронного обмена данными) в соответствии со стандартом систем EDIFACT (Обмена электронными данными для управления, коммерции и транспорта), который разработан и рекомендуется для использования Европейской экономической комиссией (ЕЭК) ООН и другими международными организациями.

2.6.5. FFI заполняется и заверяется клиентом экспедитора, передается экспедитору вместе с другими документами, такими как таможенная декларация, сертификат о происхождении груза, коммерческие счета-фактуры, транспортные документы и др.

2.6.6. В большинстве граф формы проставлен четырехзначный условный номер (код). Этот условный код предназначен для использования в качестве идентификатора соответствующих терминов и заголовков формы, может применяться вместо полного наименования соответствующего термина и позволяет избежать возможной случайной или преднамеренной путаницы при использовании полных наименова-

ний. Применение таких условных кодов позволяет устранить возможность двусмысленного толкования инструкций, а также существующие языковые барьеры при обозначении различных терминов и понятий. Эти номера не имеют дополнительной смысловой нагрузки за исключением тех понятий, которые они обозначают.

3. Право пользования и порядок получения бланков документов и форм FIATA

3.1. Для получения экспедиторской фирмой-действительным членом АМЭУ права пользования документами и (или) формами FIATA необходимо:

- прохождение ответственным лицом фирмы обучения пользованию документами и формами FIATA и/или получение от Рабочей группы АМЭУ по вопросам пользования документами и формами FIATA права пользования этими документами и формами;
- наличие приказа о назначении ответственного лица за использование фирмой документов и форм FIATA (если это не руководитель фирмы);
- заключение Соглашения с АМЭУ о пользовании документами и формами FIATA;
- страхование ответственности экспедитора при пользовании документами FIATA (после утверждения программы и условий страхования в АМЭУ);
- для пользования документами FBL необходимо выполнение условий, указанных в п. 2.5. настоящих Правил.

3.2. Порядок получения бланков:

- 1) заявка на получение оформляется на бланке фирмы с подписью руководителя, печатью и направляется в Исполнительную администрацию АМЭУ;
- 2) при повторном заказе предоставляется отчет об использовании бланков (см. п.4.5);
- 3) бланки выдаются под роспись с регистрацией в специальном журнале АМЭУ уполномоченному представителю экспедиторской фирмы, который должен иметь при себе доверенность на получение бланков и документ, удостоверяющий его личность.

4. Хранение, учет и отчетность

4.1. Бланки документов и форм FIATA должны храниться в экспедиторской фирме как документы строгой отчетности, для чего должны быть созданы необходимые условия, исключающие возможность их хищения, злоумышленного использования или уничтожения.

4.2. В Исполнительной администрации АМЭУ ведется учет выдаваемых бланков документов и форм (с указанием даты выдачи, наименования и номера фирмы, которой выдаются бланки, количества выдаваемых бланков, номера и даты выдачи доверенности, фамилии и инициалов получателя).

4.3. В экспедиторской фирме учет бланков документов FIATA ведется в специальном журнале по следующей форме.

Форма ведения учета бланков документов FIATA в экспедиторской фирме

№п/п	Название документа	Дата выдачи	Номер документа	Количество оригиналов + копий	Организация, должность, фамилия и подпись лица, получившего оригинал документа (в случае нескольких оригиналов — всех лиц)	Примечания
------	--------------------	-------------	-----------------	-------------------------------	--	------------

4.4. Отчет об использовании бланков осуществляется фирмой:

- ◆ при повторном заказе бланков;
- ◆ по требованию Исполнительной администрации АМЭУ;

- ◆ по истечении 3 месяцев с даты предыдущего отчета.

4.5. Отчет предоставляется в Исполнительную администрацию АМЭУ на бланке фирмы в произвольной форме. В отчете должно быть указано количество полученных, использованных и испорченных бланков. Отчет составляется на основании данных, вносимых в журнал учета бланков документов FIATA. Отчет заверяется подписью и печатью руководителя фирмы.

5. Оформление документов и форм FIATA

5.1. В целях идентификации всем документам FIATA при оформлении присваиваются идентификационные номера.

Номер состоит из двух чисел, разделенных черточкой (XXX-XXX...X):

- первое число обозначает регистрационный номер, присвоенный АМЭУ экспедиторской фирме, который является одинаковым для всех документов FIATA, используемых данной фирмой;
- второе число является порядковым номером документа данного типа, который присваивается документу при его оформлении.

5.2. На каждом документе или форме FIATA в правом верхнем поле бланка печатается название экспедиторской фирмы и ее полные реквизиты, включая номера телефонов, факсов.

5.3. Действительным членам АМЭУ по их желанию при подписании Соглашения может быть предоставлено право на воспроизведение на бланках документов и форм их фирменного знака (логотипа). Организация работы и материальные затраты, связанные с печатанием названия (логотипа) фирмы и ее реквизитов, ложатся на экспедиторскую фирму, пользующуюся документами и формами FIATA.

5.4. Право подписи документов и форм FIATA имеют только лица, которым предоставлены соответствующим образом оформленные полномочия.

5.5. Копии документа или формы FIATA (всех, кроме FBL, см. п.2.4.4) при необходимости изготавливают с полностью оформленного документа фотокопировальным способом с отметкой о количестве сделанных копий в журнале ведения учета бланков документов FIATA (см. п.4.3).

6. Страхование ответственности экспедитора при пользовании FBL

Особенностью использования FBL является то, что, заключив договор транспортной экспедиции с грузовладельцем и выдав оформленный должным образом FBL, экспедитор принимает на себя полную ответственность перед грузовладельцем за своевременную доставку и сохранность груза с момента принятия груза и до момента, определяемого договором. Экспедитор несет ответственность как за действия и бездействие своих служащих и агентов в рамках предоставленных им полномочий и обязанностей, так и за действия и бездействие всех прочих лиц, которые привлекаются им для осуществления данного договора транспортной экспедиции, как если бы эти действия были совершены или это бездействие было допущено самим экспедитором.

С целью защиты интересов грузовладельца и экспедитора применяется страхование ответственности экспедитора, т. е. страхование рисков, которые могут возникнуть в процессе деятельности экспедитора.

В соответствии со Стандартными условиями (1992), регулирующими Мультимодальный транспортный коносамент FIATA (FBL) и положениями настоящих Правил для получения права на использование FBL каждая экспедиторская фирма — действительный член АМЭУ обязана осуществить страхование своей ответственности (см. приложения 2, 3, 4 к настоящим Правилам).

При этом следует иметь в виду, что указанное страхование не заменяет страхования груза.

При выборе страховой компании экспедиторской фирме следует обратить внимание на:

- ее платежеспособность;
- наличие перестраховочной схемы;
- условия страхования.

Лимиты ответственности, условия страхования и размер страховой премии (платежа страхователя страховщику) определяются договором между экспедиторской фирмой (страхователем) и страховой компанией (страховщиком).

Копия страхового полиса должна быть предоставлена в Исполнительную администрацию АМЭУ в числе других документов при подписании Соглашения.

7. Рекомендации по пользованию документами и формами FIATA

7.1. В связи с тем, что на обратной стороне документов и форм FIATA (за исключением FBL) отпечатаны Общие условия транспортной экспедиции (ОУ) АМЭУ, предусматривающие оптимальные условия осуществления транспортно-экспедиционной деятельности, рекомендуется внедрить ОУ в практику работы с клиентами. Для этого следует постоянно обращать внимание клиентов на четкую отрегулированность в ОУ правоотношений, возникающих в процессе транспортной экспедиции, и возможность в связи с этим сослаться на ОУ при заключении договора транспортной экспедиции.

7.2. Заполнение и выдачу документов и форм FIATA следует осуществлять с максимально возможной внимательностью и аккуратностью, поскольку содержащиеся в них отдельные конкретные детали должны точно и полно отображать всю без исключения информацию о грузоотправителе, грузополучателе, экспедиторской фирме, характеристики партии груза, инструкции грузовладельца по его доставке, маршруте транспортировки, праве распоряжения грузом, а также прочие необходимые сведения, определяющие вид каждого из документов и форм.

7.3. Внося в соответствующие графы документов FIATA названия определенных фирм, экспедитору следует убедиться в праве этих фирм быть указанными в этих графах. Поэтому, экспедитору рекомендуется требовать от принципала (заказчика, грузоотправителя) контракт купли-продажи, аккредитив и проверять соответствие условий в них содержанию документов FIATA.

7.4. При использовании FIATA FCR обращать внимание принципала на невозможность отмены или изменения полученных экспедитором безотзывных инструкций, кроме случая возврата экспедитору оригинала выданного им FCR.

7.5. За оформление и выдачу документа FIATA экспедиторская фирма — действительный член АМЭУ может взимать установленный ею сбор.

7.6. Отправлять документы и формы по почте рекомендуется с уведомлением об их получении.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Стандартные условия (1992), регулирующие Мультимодальный транспортный коносамент FIATA

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

- «Экспедитор» означает мультимодальный транспортный оператор, который выдает этот FBL и указан на его лицевой стороне и принимает на себя ответственность за осуществление контракта на мультимодальную перевозку, как перевозчик.
- «Торговец» означает и включает Грузоотправителя, Грузополучателя, Держателя этого коносамента, Получателя и Владельца груза.
- «Грузоотправитель» означает лицо, заключающее контракт на мультимодальную перевозку с Экспедитором.

- «Грузополучатель» означает лицо, уполномоченное получить груз от Экспедитора.
- «Принятый в распоряжение» означает, что груз был передан и принят для перевозки Экспедитором в месте приема, указанном в этом FBL.
- «Груз» означает любую собственность, включая живых животных, а также контейнеры, паллеты или подобные транспортные средства или упаковку, не предоставленную Экспедитором, независимо от того, будет ли такая собственность перевозиться на палубе или под палубой.

1. Применение

Несмотря на заголовок «Мультимодальный транспортный коносамент FIATA (FBL)», эти условия также применяются в случае, если используется только один вид транспорта.

2. Выдача данного FBL

2.1. Выдавая этот FBL, Экспедитор:

а) обязуется выполнять и/или от своего имени контролировать выполнение всей перевозки, от места, в котором груз принят в распоряжение (места приема, удостоверенного в этом FBL), до места доставки, указанного в этом FBL.

б) принимает на себя ответственность, как указано в этих условиях.

2.2. В соответствии с условиями данного FBL Экспедитор несет ответственность за действия и упущения своих служащих или агентов, действующих в объеме их найма, или любого другого лица, услугами которого он пользуется при выполнении контракта, свидетельством которого является данный FBL, как если бы такие действия и упущения были его собственными.

3. Обратность и право на груз

3.1. Данный FBL выдается в оборотной форме, если только на нем нет отметки «необоротный». Он устанавливает право на груз, и его держатель, путем индоссирования этого коносамента, получает полномочия получать или передавать упомянутый в нем груз.

3.2. Информация, содержащаяся в этом FBL, является свидетельством «из первых рук» того, что Экспедитор принял в распоряжение груз, как описывает эта информация, если только противоположное указание, например, «вес, погрузка и счет по данным грузоотправителя», «контейнер упакован грузоотправителем» (или подобные выражения) не сделано в печатном тексте или не внесено в данный FBL.

Однако доказательство противоположного будет недопустимо, если FBL был передан для рассмотрения грузополучателю, который добросовестно на него полагался и действовал в соответствии с ним.

4. Опасные грузы и гарантии возмещения ущерба

4.1. Торговец должен действовать в соответствии с правилами, обязательными по национальному законодательству или по международной конвенции, в отношении перевозок грузов опасного характера, и должен в любом случае информировать Экспедитора письменно о точном характере опасности, прежде чем груз опасного характера будет принят в распоряжение Экспедитором, и указать ему, если это необходимо, какие меры предосторожности следует предпринять.

4.2. Если Торговец не предоставит такую информацию и Экспедитор не будет знать об опасном характере груза и о необходимых мерах предосторожности, которые следует предпринять, и если в любое время обнаружится, что груз может составлять угрозу для жизни или имущества, то он может быть в любом месте выгружен, уничтожен или обезврежен, в зависимости от того, как потребуют обстоятельства, без компенсации. Торговец должен возместить Экспедитору стоимость всех убытков, повреждений, ответственности или расходов, возникших из-за того, что

Экспедитор принял груз в свое распоряжение, или производил его перевозку, или осуществлял любое обслуживание этого груза.

Бремя доказательства того, что Экспедитор знал о точном характере опасности, возникающей при перевозке упомянутого груза, возлагается на Торговца.

4.3. Если груз будет представлять опасность для жизни или имущества, то он может подходящим образом быть выгружен, или оставлен в любом месте, или уничтожен, или обезврежен. Если такая опасность не была вызвана виной или халатностью Экспедитора, он не будет нести ответственности, и Торговец должен возместить ему ущерб из-за всех потерь, повреждений, ответственности и расходов, возникших из-за этого.

5. Описание груза и упаковка и инспекция Торговца

5.1. Грузоотправитель гарантирует Экспедитору точность, в то время, когда груз был принят в распоряжение Экспедитором, всех сведений, относящихся к общему характеру груза, его маркировке, нумерации, весу, объему и количеству, и, если это применимо, к опасному характеру груза, которые предоставляются ним или по его поручению для внесения в FBL.

Грузоотправитель гарантирует Экспедитору возмещение всех убытков, повреждений и расходов, возникших из-за любой неточности или неадекватности таких сведений.

Грузоотправитель несет ответственность, даже если FBL был передан ним.

Право Экспедитора на возмещение таких убытков никаким образом не ограничивает его ответственности по этому FBL перед другими лицами, кроме Грузоотправителя.

5.2. Экспедитор не несет ответственность ни за какие потери, повреждения или расходы, вызванные дефектной или недостаточной упаковкой груза или неадекватной погрузкой или упаковкой в контейнеры или другие транспортные средства, если такая погрузка или упаковка осуществлялась Торговцем или по его поручению другим лицом, кроме Экспедитора, или из-за дефекта или непригодности контейнеров или других транспортных средств, предоставленных Торговцем; или поставленных Экспедитором, если дефект или непригодность контейнера или другого транспортного средства были бы очевидны при разумной инспекции Торговцем. Торговец гарантирует Экспедитору возмещение убытков от всех потерь, повреждений, ответственности и расходов, вызванных таким образом.

6. Ответственность Экспедитора

6.1. Ответственность Экспедитора за груз по этим условиям охватывает период от времени, когда Экспедитор принял груз в свое распоряжение, до времени его доставки.

6.2. Экспедитор несет ответственность за потерю или повреждение груза, а также за задержку доставки, если событие, которое вызвало потерю, повреждение или задержку доставки, произошло, когда груз был в его распоряжении, как определено пунктом 2.1.a, если Экспедитор не докажет, что причиной такой потери, повреждения или задержки или вкладом в них не явилась вина или халатность его самого, его служащих или агентов или каких-либо других лиц, указанных в пункте 2.2. Однако Экспедитор несет ответственность за потери, явившиеся следствием задержки доставки, только если Грузоотправитель сделал декларацию заинтересованности в своевременной доставке, которая была принята Экспедитором и указана в этом FBL.

6.3. Время прибытия не гарантируется Экспедитором. Однако задержка доставки имеет место, если груз не был доставлен к согласованному явным образом времени, или, при отсутствии такого соглашения, — ко времени, которое было бы разумно потребовать от добросовестного Экспедитора, с учетом обстоятельств данного случая.

6.4. Если груз не был доставлен в течение 90 последующих дней после такой даты доставки, как определено в пункте 6.3., то истец может, при отсутствии доказательства противоположного, считать груз утраченным.

6.5. Когда Экспедитор устанавливает, что по обстоятельствам данного случая потерю или повреждение можно объяснить одной или несколькими причинами или событиями, указанными в подпунктах а)-е) данного пункта, то следует предположить, что потеря или повреждение были вызваны таким образом, но всегда при условии, что истец имеет право доказать, что потеря или повреждение на самом деле не были полностью или частично вызваны одной или несколькими из следующих причин или событий:

а) действием или упущением Торговца, или другого лица, кроме Экспедитора, действующего по поручению Торговца или от которого Экспедитор принял груз в распоряжение;

б) недостаточностью или дефектным состоянием упаковки, или маркировки, и/или нумерации;

с) перевалкой, погрузкой, штивкой или выгрузкой груза Торговцем или любым другим лицом, действующим по поручению Торговца;

д) внутренними дефектами груза;

е) забастовкой, локаутом, остановкой или запрещением работы.

6.6. Защита при перевозке по морю или по внутренним водным путям.

Невзирая на пункты 6.2., 6.3. и 6.4., Экспедитор не несет ответственность за потери, повреждения или задержку доставки грузов, перевозимых морем или по внутренним водным путям, когда такие потери, повреждения или задержка в отправке во время такой перевозки были вызваны:

а) действиями, халатностью или ошибкой капитана, моряка, штурмана или служащих перевозчика при навигации или управлении судном;

б) пожаром, если он только не был вызван по действительной вине или при соучастии перевозчика, однако, всегда при условии, что если потери или повреждения возникли из-за непригодности судна к морской перевозке, то Экспедитор может доказать, что в начале рейса было проявлено должное усердие для того, чтобы сделать судно пригодным к морской перевозке.

7. Оговорки «Парамаунт» («Первостепенной важности»)

7.1. Данные условия имеют действие только в той степени, в которой они не противоречат обязательным положениям международных конвенций или национального законодательства, применимым для контракта, свидетельством которого является настоящий FBL.

7.2. Гаагские Правила, содержащиеся в Международной конвенции по унификации определенных правил, относящихся к коносаментам, датированные в Брюсселе 25 августа 1924г., или, в тех странах, где они уже действуют — Правила Гаага-Висби, содержащиеся в Брюссельском Протоколе от 23 февраля 1968г., — как введенные в действие в стране отправки, должны применяться ко всем перевозкам грузов по морю, а также к перевозкам грузов по внутренним водным путям, и такие положения должны применяться ко всем грузам, перевозимым на палубе или под палубой.

7.3. Перевозка грузов в соответствии с Морским Актом США (COGSA) должна применяться к перевозке грузов по морю, на палубе или под палубой, если это обязательно применимо к данному FBL или будет применимо для грузов, кроме перевозимых на палубе в соответствии с указанием в данном FBL.

8. Ограничение ответственности Экспедитора

8.1. Оценка компенсации за потерю или повреждение груза должна осуществляться со ссылкой на стоимость этого груза в месте или во время доставки грузопо-

лучателю или в месте и во время, когда груз должен быть доставлен в соответствии с данным FBL.

8.2. Стоимость груза должна определяться в соответствии с текущей обменной ценой товара или, если такой цены нет, — в соответствии с текущей рыночной ценой, или, если таких цен нет, — со ссылкой на обычную стоимость груза того же наименования и того же качества.

8.3. В соответствии с положениями подпунктов 8.4.-8.9. включительно, Экспедитор ни в коем случае не должен быть или стать ответственным ни за какие потери или повреждения груза в сумме, превышающей эквивалент 666,67 SDR за упаковку или место, или 2 SDR за килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза (в зависимости от того, какая сумма больше), если только характер и стоимость груза не были задекларированы Грузоотправителем и приняты Экспедитором до того, как он принял груз в свое распоряжение, или при оплате ставки фрахта *ad valorem* и указания такой стоимости в FBL, тогда такая декларированная стоимость будет являться пределом.

8.4. Когда контейнер, паллет или подобный предмет транспортировки загружаются более чем одной упаковкой или местом, то упаковки или другие отгрузочные места, пронумерованные в FBL как упакованные в такой предмет транспортировки, считаются упаковками или отгрузочными местами. За исключением вышесказанного, такой предмет транспортировки считается упаковкой или местом.

8.5. Несмотря на вышеуказанные положения, если мультимодальная перевозка, в соответствии с контрактом, не включает перевозку грузов по морю или по внутренним водным путям, то ответственность Экспедитора будет ограничена суммой, не превышающей 8,33 SDR за килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза.

8.6. а) Когда потеря или повреждение груза произошло во время одной определенной стадии мультимодальной перевозки, в отношении которой применяемая международная конвенция или обязательный национальный закон предусматривают другие пределы ответственности, если был заключен отдельный контракт на перевозку именно для этой определенной стадии транспортировки, то предел ответственности Экспедитора за такую потерю или повреждение будет определяться со ссылкой на положения такой конвенции или обязательного национального закона.

б) Если характер и стоимость груза не были продекларированы Торговцем и не включены в данный FBL, и ставка фрахта *ad valorem* оплачена, то ответственность Экспедитора в соответствии с COGSA, где это применимо, не будет превышать 500 USD за упаковку, или, в случае, если груз поставлялся неупакованным, - за обычную фрахтовую единицу.

8.7. Если Экспедитор несет ответственность за потерю, последовавшую из-за задержки доставки, или за явившиеся следствием потери или повреждения, другие, кроме потерь и повреждения груза, ответственность Экспедитора будет ограничена суммой, не превышающей эквивалента удвоенной суммы фрахта в соответствии с мультимодальным контрактом на мультимодальную перевозку по данному FBL.

8.8. Совокупное обязательство Экспедитора не должно превышать пределов ответственности за полную утрату груза.

8.9. Экспедитор не имеет права на ограничение ответственности, если доказано, что утрата, повреждение или задержка доставки явились результатом личного действия или упущения Экспедитора, сделанного с намерением вызвать такую утрату, повреждение или задержку, или же ненамеренно и со знанием того, что возможным результатом могут явиться такие утрата, повреждение или задержка.

9. Применимость к действиям по гражданскому правонарушению

Эти условия применимы для всех претензий против Экспедитора, относящихся к исполнению контракта, свидетельством которого является данный FBL, основана ли претензия на контракте либо на гражданском правонарушении.

10. Ответственность служащих и других лиц

10.1. Эти условия применяются, когда претензии, относящиеся к исполнению контракта, заявляются против любого служащего, агента или другого лица (включая любого независимого подрядчика), услуги которого использовались для выполнения контракта, основаны ли такие претензии на контракте или на гражданском правонарушении, и совокупное обязательство Экспедитора и таких служащих, агентов или других лиц не превосходит пределов, указанных в пункте 8.

10.2. Заключая этот контракт, свидетельством которого является данный FBL, Экспедитор, до степени, определенной этими положениями, действует не только от своего имени, но также и как агент или поверенный для таких лиц, и такие лица в этой же степени являются или считаются сторонами этого контракта.

10.3. Однако, если доказано, что такая утрата или повреждение груза произошла из-за личного действия или упущения такого лица, ссылка на которое делается в Пункте 10.1, сделано ли это с намерением вызвать повреждение или ненамеренно и со знанием того, что повреждение будет являться вероятным результатом, то такое лицо не будет иметь права на ограничение ответственности, предусмотренной в пункте 8.

10.4. Совокупность сумм, возмещаемых Экспедитором и лицами, ссылка на которых дана в пунктах 2.2. и 10.1, не должна превосходить пределы, предусмотренные в данных условиях.

11. Метод и маршрут транспортировки

Без уведомления Торговца Экспедитор имеет свободу выбора перевозки груза на палубе или под палубой, а также выбора или замены средств, маршрута или процедуры, осуществляемой при перевалке, укладке, хранении и транспортировке груза.

12. Доставка

12.1. Груз считается доставленным, когда он вручен или передан в распоряжение Грузополучателя или его агента в соответствии с данным FBL, или когда груз передан любым властям или любой другой стороне, которым, в соответствии с законами или правилами, применимыми в месте доставки, груз должен быть передан, или в другом таком месте, в котором Экспедитор имеет право обратиться к Торговцу для осуществления доставки.

12.2. Экспедитор также имеет право хранить груз на полный риск Торговца, и Экспедитор при этом не несет ответственности, и стоимость такого хранения должна быть оплачена, по требованию, Торговцем Экспедитору.

12.3. Если в любое время происходит воздействие (или имеется вероятность такового) на перевозку по данному FBL любым препятствием или риском любого рода (включая состояние груза), не являющееся результатом какой-либо вины или халатности Экспедитора либо лица, на которое делается ссылка в пункте 2.2., и которое невозможно было избежать осуществлением разумных действий, Экспедитор может прекратить перевозку груза по данному FBL и, где это разумно возможно, передать груз или какую-либо часть его в распоряжение Торговца в любом месте, которое Экспедитор может счесть безопасным и удобным, после чего перевозка считается выполненной и ответственность Экспедитора в отношении такого груза прекращается. В любом случае Экспедитор имеет право на полную сумму фрахта по этому FBL, и Торговец должен оплатить любые дополнительные расходы, возникшие из вышеупомянутых обязательств.

13. Фрахт и сборы

13.1. Фрахт должен быть оплачен наличными без какого-либо уменьшения или задержки по причине любой претензии, контрпретензии или задолженности, либо предварительно, либо в месте назначения. Фрахт считается заработанным Экспедитором в тот момент, когда груз принят в его распоряжение, и не должен возвращаться ни в коем случае.

13.2. Фрахт и все другие суммы, указанные в данном FBL, должны быть оплачены в валюте, указанной в данном FBL, или, по выбору Экспедитора, — в валюте страны отправки или назначения по самой высокой банковской ставке обмена, для предоплаты фрахта - в дату отправки, и для фрахта, оплачиваемого в месте назначения - в дату, когда Торговец получает уведомление о прибытии груза на место назначения, или в дату отзыва заказа на доставку (в зависимости от того, какая сумма больше), или, по выбору Экспедитора — согласно дате данного FBL.

13.3. Все пошлины, налоги и сборы или другие расходы, относящиеся к грузам, должны быть оплачены Торговцем.

Когда оборудование предоставляется Экспедитором, Торговец должен оплатить весь демередж и расходы, которые не вызваны виной или небрежностью Экспедитора.

13.4. Торговец должен возместить Экспедитору пропорционально сумме фрахта любые расходы из-за отклонения от маршрута, или задержки, или любое другое увеличение затрат любого характера, вызванное войной, военными действиями, эпидемиями, забастовками, правительственными директивами или форс-мажором.

13.5. Торговец гарантирует правильность декларирования содержимого, страхования, веса, размеров или стоимости груза, но Экспедитор имеет свободу инспекции содержимого и проверки веса, размеров или стоимости. Если при такой инспекции будет обнаружено, что декларация неверна, то согласовано, что сумма, равная либо пятикратной разности между верной цифрой и оплаченной суммой фрахта, либо удвоенной разности между верной цифрой, меньшей суммы фрахта, и суммой фрахта (та сумма, которая меньше), должна быть выплачена в качестве ликвидированного убытка Экспедитору для возмещения его расходов на инспекцию и расходов на фрахт по другим грузам, несмотря на то, что в данном FBL в качестве оплаченной суммы фрахта могла быть указана другая сумма.

13.6. Несмотря на то, что Экспедитор мог принять инструкции о получении сумм фрахта, сборов или других расходов от любого другого лица по перевозке по данному FBL, Торговец остается ответственным за эти денежные операции при получении доказательств требования и отсутствия оплаты по любой причине.

14. Право на удержание груза

Экспедитор имеет право на удержание груза и любых документов, относящихся к нему, при любой сумме задолженности Экспедитору от Торговца в любое время, включающей плату за хранение и стоимость возмещения, и Экспедитор может применять такое право на удержание груза любым разумным способом, который он может счесть подходящим.

15. Общая авария

Торговец должен гарантировать Экспедитору возмещение убытков по всем претензиям, которые могут быть к нему предъявлены, по общей аварии, и предоставить такие гарантии, которые могут быть потребованы Экспедитором в этой связи.

16. Уведомление

16.1. Если уведомление об утрате или о повреждении груза, определяющее общий характер такой утраты или повреждения, не будет дано в письменном виде грузополучателем Экспедитору, когда груз будет доставлен грузополучателю в соответствии с пунктом 12, то такая передача является очевидным свидетельством доставки Экспедитором груза, как описано в данном FBL.

16.2. Когда утрата или повреждение не очевидны, тот же эффект очевидного свидетельства будет применяться, если письменное уведомление не будет дано в течение 6 последующих дней после дня, когда груз был доставлен грузополучателю в соответствии с пунктом 12.

17. Срок исковой давности

Экспедитор, если очевидным образом не согласовано иное, освобождается от всякой ответственности по этим условиям, если иск не предъявлен в течение 9 месяцев после доставки груза, или даты, когда груз должен был быть доставлен, или даты, когда, в соответствии с пунктом 6.4., доставка груза давала бы грузополучателю право считать груз утраченным.

18. Частичная недействительность

Если будет принято решение о том, что какой-либо пункт этого документа или часть пункта считаются недействительными, то на действительность данного FBL и остальных пунктов или их части это не распространяется.

19. Юрисдикция и применяемое законодательство

Действия против Экспедитора могут предприниматься лишь в месте, где Экспедитор имеет свое местонахождение, как указано на обратной стороне данного FBL, и решения должны приниматься в соответствии с законодательством той страны, в которой это местонахождение расположено.

Логотип ICC означает, что ICC сочла этот документ соответствующим Правилам UNCTAD/ICC для мультимодальных транспортных документов. Логотип ICC не требует индоссирования ICC этого документа и никаким образом не означает участия ICC ни в каких возможных юридических действиях вследствие применения этого документа.

Приложение 3
Док. FIATA 10/33. 10.12.1981

Рекомендации FIATA по введению страхования ответственности экспедиторов (SVS/AREX)

В практике международных перевозок грузов принято их страхование от транспортных рисков.

Однако транспортные риски не являются единственными. Кроме них существует необходимость выполнения огромного числа процедур, например таких как: подписание контрактов транспортировки, складирование, страхование, обработка груза, таможенная очистка, контроль за грузом, возможная формулировка оговорок и исков против перевозчиков, выдача документов, контроль за правильностью осуществления выплат и др.

Все эти операции, как правило, осуществляются экспедитором, и риски, возникающие при их выполнении, не покрываются транспортным страхованием. Неправильные инструкции, неверно указанный адрес, несоблюдение необходимых формальностей, иные ошибки и упущения (которые являются непредвиденными) зачастую приводят к очень серьезным последствиям.

С другой стороны, экспедитор, как и перевозчик, имеет право на разумное ограничение своей ответственности. Он определяет пределы своей ответственности в своих общих торговых условиях. Но как и перевозчик, экспедитор может застраховать риски, возникающие в процессе своей деятельности, путем страхования ответственности.

Стоимость такого вида страхования относится к общим расходам экспедитора и включается в стоимость его услуг, оплачиваемых клиентом.

Система SVS/AREX предлагает клиентам возможность страхования от экспедиторских рисков, оплачивая очень небольшой взнос за каждую поставку.

Страховщики предоставляют клиенту страховую защиту от ошибок и упущений экспедитора на основе его юридической ответственности, не прибегая к пределам ответственности, определяемым стандартными торговыми условиями.

Данный вид страхования является необходимым дополнением к транспортному страхованию грузов. Поэтому, клиент имеет возможность выбора между ограниченной ответственностью экспедитора (в пределах его стандартных условий торговли) и полной ответственностью при условии небольшого взноса.

Принимая данный вид страхования, клиент сам выступает в качестве страхователя, и он имеет право предъявления регресса непосредственно страховщикам. Даже в случае неплатежеспособности экспедитора он не понесет убытки.

Кроме того, страховщик, удовлетворив требования клиента, отказывается от регресса экспедитору, за исключением «франшизы», указанной в полисе.

Экспедитор может таким образом рассчитать стоимость своих услуг и гарантировать их качество, не принимая во внимание наиболее опасные непредвиденные риски, которые могут возникать при международных грузоперевозках.

Клиент оплачивает нетто-цену за оказанную услугу и в то же время он застрахован от экспедиторских рисков.

Поэтому, данный вид страхования выгоден как для экспедитора, так и для его клиента. Опыт тех стран, где такое страхование уже применяется, показал, что клиенты удовлетворены. Именно по этой причине FIATA рекомендует своим членам ввести данную систему страхования экспедиторских рисков (SVS/AREX).

Приложение 4
Док. FIATA 10/33a. 30.09.1983

Общие сведения относительно страхования ответственности экспедиторов

Деятельность экспедиторов часто сопряжена с большими трудностями и сложностями. Ответственность за убытки, причиненные в результате ошибок или упущений, может быть достаточно велика и зачастую непредвидима. В большинстве случаев такие риски не охватываются страхованием перевозок (грузов).

Вот некоторые примеры возникновения таких убытков:

- неприменение страхования, несмотря на соответствующие инструкции;
- доставка груза не в соответствии с инструкциями;
- ошибки при осуществлении таможенных операций (декларация и т.д.);
- часть партии груза оставлена без экспедиторского обеспечения;
- доставка груза не в то место назначения;
- ошибка при выборе средств транспортировки;
- реэкспорт без соблюдения необходимых процедур, связанных с возвращением пошлин и налогов;
- невыполнение оговорок (против перевозчиков);
- доставка груза без взимания оплаты, которая должна производиться против доставки (т.е. оплаты стоимости груза).

Следовательно, очевидным становится страхование такой ответственности. Это в интересах как самого экспедитора, так и его принципала, а дополнительная безопасность в значительной мере положительно скажется на репутации данной профессии.

Существуют три различных системы страхования ответственности:

1. Экспедитор работает на основе своих стандартных условий торговли и ограничивает свою ответственность таким способом. Он покрывает всего лишь эту ограниченную ответственность посредством страхования.

2. Несмотря на работу на основе своих условий торговли, экспедитор обращается к страховым компаниям с просьбой о страховании его полной ответственности

(не принимая во внимание ограничения, определенные его условиями торговли). И даже если по некоторым причинам его условия торговли не будут применяться (например, по решению суда), его полная ответственность покрывается страхованием.

В обоих упомянутых случаях экспедитор уплачивает страховые взносы и включает это в стоимость своих услуг. Принципал сам не прибегает к этому страхованию, однако он не должен беспокоиться относительно платежеспособности экспедитора, поскольку ответственность последнего обеспечивается страхованием. И хотя оно охватывает другие риски, это страхование до известной степени подобно страхованию ответственности перевозчиков.

3. Системы страхования ответственности экспедиторов SVS (в немецкой транскрипции) и AREX (во французской транскрипции) страхуют непосредственно принципала от убытков, возникающих вследствие ошибок и упущений его экспедитора.

Страховые взносы уплачиваются по отдельным накладным. В то же время страховые компании берут на себя обязательства не обращаться к ограничениям ответственности, предусмотренным стандартными условиями торговли экспедиторов.

Таким образом, принципал полностью застрахован от рисков, возникающих в процессе экспедиторской деятельности, и может обращаться напрямую к страховым компаниям, потому что он является застрахованной стороной. Выгода от такого страхования для экспедитора заключается в отсутствии обращений страхователя к нему.

FIATA рекомендует своим членам (см. Док. 10/33) систему страхования, изложенную в пункте 3. Если же национальное законодательство или другие причины не позволяют применить данную систему, то рекомендуется воспользоваться системой страхования ответственности, указанной в пункте 2.

Обучение экспедиторов на курсах АМЭУ по программе FIATA

Ассоциацией международных экспедиторов Украины (АМЭУ) успешно защищена национальная образовательная программа (Приложение 1) подготовки экспедиторских кадров по стандартам FIATA (сертификат FIATA от 29.09.96 г.).

Программой предусмотрено изучение теоретического курса, проведение практических занятий и сдача экзаменов. Слушателям, успешно сдавшим экзамены, выдается диплом Федерации FIATA в области экспедирования грузов.

Его получение является важным шагом по направлению к общемировым стандартам знаний в этой области, наличия хорошо обученных специалистов на фирме, профессионализм которых оценивается торговыми партнерами.

Данный диплом признается всеми международными транспортно-экспедиционными компаниями всех стран мира как доказательство профессиональной компетентности.

Курсы профессионального обучения экспедиторов проводятся АМЭУ 2 раза в год.



2.18. ДОГОВОР ТРАНСПОРТНОЙ ЭСПЕДИЦИИ (Рекомендации АМЭУ)

г. Киев

01 февраля 2002г.

Украинский государственный центр транспортного сервиса (УГЦТС) «ЛИС-КИ», именуемое в дальнейшем «Экспедитор», в лице директора Иванова Ивана Сидоровича, действующего на основании Устава, с одной стороны, и Дирекция железнодорожных перевозок, именуемая в дальнейшем «Заказчик», в лице директора Сидорова Сидора Ивановича, действующего на основании Устава, с другой стороны, заключили настоящий договор о нижеследующем:

1. Предмет договора

1.1 Предметом договора является обеспечение Экспедитором по поручению и за счет Заказчика транспортно-экспедиторского обслуживания экспортных, импортных, транзитных и других грузов и имущества Заказчика, а также оказание других, не предусмотренных настоящим договором услуг, которые стороны могут оказывать друг другу по взаимному согласованию.

2. Обязанности сторон

2.1 Обязанности Экспедитора:

2.1.1. На основании выданных Заказчиком поручений и доверенностей представляет интересы Заказчика и действует от его имени во взаимоотношениях с перевозчиками, экспедиторами, портами, таможенными органами и другими организациями по перевозке, перевалке, хранению и ТЭО грузов Заказчика.

2.1.2. По поручениям Заказчика обеспечивает проведение таможенных процедур, декларирует его товары и имущество.

2.1.3. По поручениям Заказчика организывает отправку грузов морским, речным, железнодорожным и автомобильным транспортом.

2.1.4. По поручениям Заказчика производит расчеты с транспортными и экспедиторскими организациями, таможенными и другими органами в пределах исполняемых поручений по согласованным с Заказчиком ставкам и расценкам. Выставляет счета Заказчику для покрытия этих расходов с учетом своего комиссионного вознаграждения.

2.1.5. По поручениям Заказчика высылает товаросопроводительные и расчетные документы банкам, инофирмам, информирует инофирмы об отгрузках грузов.

2.1.6. По отдельным поручениям Заказчика организует проведение работ по переупаковке, перемаркировке, ремонту тары, взвешиванию груза, определению качества товара, отбору образцов, оформлению документации, сдаче груза на месте и другим операциям, связанным с обработкой грузов Заказчика.

2.1.7. По заявке и инструкциям Заказчика Экспедитор оформляет на груз документы и формы FIATA. Инструкции Заказчика по экспедированию груза, на который Экспедитором выданы документы FIATA, могут быть изменены или аннулированы только в том случае, если оригинал данного документа FIATA будет возвращен Экспедитору и Экспедитор будет еще способен выполнить изменения, которые вносятся в эти инструкции.

2.1.8. Сохраняет коммерческую тайну, содержащуюся в данных, представленных Заказчиком.

2.1.9. Оказывает услуги при условии 100% предоплаты всех расходов и комиссионного вознаграждения, если иное не предусмотрено дополнительным соглашением сторон.

2.2. Обязанности Заказчика:

2.2.1. Привлекает Экспедитора в качестве оператора к организации и осуществлению перевозок и ТЭО своих грузов. Выдаёт Экспедитору доверенности на право представления интересов Заказчика при осуществлении этих операций.

2.2.2. Выдаёт поручения и инструкции независимо от способа выдачи: почтой, телексом, телеграфом, телефаксом, электронной почтой.

2.2.3. При выдаче поручений и разнарядок предоставляет Экспедитору всю необходимую информацию о характере и свойствах груза, а также инструкции по обработке, перевалке, хранению и перевозке отдельных видов грузов, а в случае перевозок опасных грузов — указания по их классификации по ММКР/МОПОГ/ДОПОГ.

2.2.4. Обеспечивает Экспедитора специальными инструкциями по погрузо-разгрузочным работам, хранению и перевозкам грузов.

2.2.5. Обеспечивает своевременное поступление Экспедитору ввозных /вывозных/транзитных документов, ветеринарных, санитарных, карантинных, экологических, радиологических, качественных сертификатов, сведений и документов, необходимых для осуществления таможенного контроля, чертежи, эскизы на негабаритное, тяжеловесное и длинномерное оборудование и грузы, и других товаросопроводительных документов.

2.2.6. Выдаёт Экспедитору поручения и данные по декларированию на отгрузку экспортных грузов не позднее, чем за 3 суток до начала погрузки, а по грузам, подлежащим затарке в контейнера — не позднее, чем за 10 суток. По импортным грузам выдаёт разнарядки и данные для декларирования не позднее, чем за 3 дня до прибытия груза.

2.2.7. Поручения на декларирование, на отгрузку экспортных грузов и разнарядки на импортные грузы, не имеющие всех необходимых реквизитов, обеспечивающих возможность подготовки грузов к отправке, считаются не врученными Экспедитору, о чем он немедленно информирует Заказчика.

2.2.8. Возмещает Экспедитору фактические расходы по отправке почтой отгрузочной документации и расходы телеграфной, телефонной, телефаксной и электронной связи.

2.1.9. Сохраняет коммерческую тайну, содержащуюся в данных, представленных Экспедитором.

2.2.10. Оплачивает Экспедитору фактические расходы, включая комиссионное вознаграждение, в соответствии со ставками и расценками, согласованными с Заказчиком.

3. Порядок расчетов

3.1. Услуги Экспедитора, предоставляемые по настоящему договору, оплачиваются Заказчиком предварительной оплатой на основании выставленных счетов.

3.2. Прямые расходы на организацию транспортного процесса и комиссионное вознаграждение Экспедитора оплачиваются Заказчиком путем перевода оговоренных сумм на расчетный счет экспедитора или наличным расчетом.

3.3. Заказчик оплачивает счета Экспедитора в течение 3-х банковских дней с дня его получения с переводом указанных в счете сумм на счета Экспедитора или наличным расчетом.

3.4. За необоснованный отказ или уклонение от оплаты счетов Экспедитора, Заказчик уплачивает штраф в размере 5% от неоплаченной суммы. За просрочку платежа Заказчик уплачивает Экспедитору пеню в объеме 0.5% от суммы платежа за каждый день просрочки.

4. Ответственность сторон

4.1 Общие положения

4.1.1. Стороны несут взаимную ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по настоящему договору.

4.1.2. В случае причинения ущерба по вине одной из сторон, виновная сторона обязана возместить ущерб другой стороне в полном объеме.

4.1.3. Ущерб, причиненный простоем транспорта (свыше 2 суток), возмещается стороной, виновной в простое.

4.2 Ответственность Экспедитора

4.2.1. Экспедитор несет материальную ответственность за убытки, причиненные Заказчику вследствие ненадлежащего выполнения условий настоящего договора или ненадлежащего оформления транспортных документов по вине Экспедитора.

4.2.2. Экспедитор не несет ответственности за порчу, повреждение груза и другие убытки (простой транспортных средств и т.д.), вызванные несвоевременным получением инструкций и необходимых документов от Заказчика, а также неправильным или неполным указанием данных в поручениях, разрядках, инструкциях.

4.2.3. Экспедитор не несет ответственности за соблюдение сроков доставки груза при отсутствии его вины, если иное не предусмотрено дополнительным соглашением.

4.2.4. Экспедитор не несет ответственности за утрату или повреждение грузов Заказчика, вызванную действиями или бездействием перевозчиков, портов, складов, баз, перевалочных комплексов и других транспортных организаций.

4.3 Ответственность Заказчика

4.3.1. Заказчик отвечает за убытки, возникшие у Экспедитора в результате неправильной, несвоевременной, неполной информации относительно свойств груза и правил его перевозки.

4.3.2. Заказчик возмещает все расходы, фактически понесенные Экспедитором по исполнению его поручения в случае аннулирования поручения, непредъявления груза или простоя транспортных средств по вине Заказчика, включая штрафы, предъявленные транспортными организациями к Экспедитору, и уплачивает соответствующее комиссионное вознаграждение за уже оказанные услуги.

5. Форс -мажор

5.1. Стороны освобождаются от ответственности за частичное или неполное выполнение обязательств по настоящему договору, если это произошло вследствие обстоятельств непреодолимой силы (пожара, наводнения, землетрясения или вступления в силу нормативных документов, препятствующих выполнению договора).

5.2. Стороны обязаны немедленно, не позднее 24-часового срока, информировать друг друга о начале и прекращении форс-мажорных обстоятельств, указанных в п.5.1 настоящего договора и подтвержденных соответствующими документами.

5.3. В случае продления форс-мажорных обстоятельств свыше 3 месяцев, каждая из сторон вправе отказаться от дальнейшего исполнения договора, уведомив об этом другую сторону в течение 3 дней после принятия решения.

6. Претензии и арбитраж

6.1. Претензии, могущие возникнуть из настоящего договора, должны быть предъявлены в течение 2-х месяцев со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии.

6.2. Каждый случай убытка, за который другая сторона требует возмещения, должен быть документально обоснован. К претензии прилагается расчет и подтверждающие документы.

6.3. Сторона, получившая претензию, обязана рассмотреть ее и ответить по существу не позднее 1 месяца с дня получения.

6.4 Взаимные требования должны быть документально обоснованы и разрешаться в претензионном порядке. При этом стороны приложат все усилия, чтобы решить возникшие вопросы путем взаимного соглашения. В случае недостижения такого соглашения, спор подлежит рассмотрению в Международном коммерческом арбитражном суде при Торгово-промышленной палате Украины (г.Киев) в соответствии с его Регламентом.

7. Прочие условия

7.1. Настоящий договор вступает в силу с дня его подписания и действует до 31 декабря 2002 года.

7.2. Если за 30 дней до истечения срока действия договора ни одна из сторон не известит другую сторону в письменной форме о расторжении договора, срок его действия продлевается на следующий год.

7.3. Договор может быть расторгнут по инициативе одной из сторон с уведомлением об этом другой стороны за 60 дней, или по соглашению сторон.

7.4. Все изменения и дополнения к настоящему договору имеют юридическую силу, если они совершены в письменной форме и подписаны обоими сторонами, в том числе и посредством факсимильной и других видов связи.

7.5. Все приложения и дополнения к настоящему договору являются его неотъемлемой частью.

7.6. Стороны договорились, что условия данного договора не подлежат разглашению.

7.7. Настоящий договор составлен в двух экземплярах, имеющих одинаковую юридическую силу. Первый экземпляр хранится у Экспедитора, второй — у Заказчика.

8. Юридические адреса и реквизиты сторон

Экспедитор
Директор

Заказчик
Директор

Дополнения к договору транспортной экспедиции

Договор транспортной экспедиции, прежде всего, должен соответствовать «Положению о форме внешнеэкономических договоров (контрактов)», утвержденному Приказом МВЭСТорга Украины № 75 от 5.10.1995 г. (См. комментарий к разделу II Общих условий транспортной экспедиции АМЭУ).

24 декабря 1999 г. Правлением АМЭУ принято решение обязать экспедиторские фирмы, выдающие документы FIATA FCR, внести в договоры транспортной экспедиции положения относительно условий действия FIATA FCR, обязанностей экспедитора и его заказчика в связи с выдачей FIATA FCR, а именно:

— в статью "Обязанности Экспедитора" — внести пункт следующего содержания:
"По требованию Заказчика Экспедитор выдает документ FIATA FCR и разъясняет, что:

- выдавая FIATA FCR, Экспедитор удостоверяет принятие груза в свое распоряжение вместе с безотзывными инструкциями для его отправки грузополучателю, указанному в документе, или для удержания в своем распоряжении до получения инструкций грузополучателя. Безотзывные инструкции могут быть отменены или изменены, только если оригинал FIATA FCR возвращен Экспедитору, и только если он еще может произвести такую отмену или изменение,*

- с передачей грузополучателю документа FIATA FCR отправитель на время действия этого документа передает экспедитору право распоряжения грузом, указанным в FIATA FCR."*

— в статью "Обязанности Заказчика" — внести пункт:

◆ "Заказчик признает условия функционирования документа FIATA FCR, приведенные в ст. ____ "Обязанности Экспедитора", п. ____, и обязуется не препятствовать Экспедитору в выполнении последним своих обязательств, связанных с выдачей FCR";

— в статью "Ответственность Сторон" — внести пункт:

• "В случае нарушения Заказчиком требований ст.ст. ____ настоящего Договора он обязан устранить допущенное нарушение и компенсировать Экспедитору понесенные в связи с этим нарушением потери".

Указанные дополнения конкретизируют права и обязанности экспедитора и заказчика и могут, при необходимости, обеспечить гражданско-правовую защиту интересов экспедитора.

Английский вариант дополнений к договору

В статью «**Responsibilities of Freight Forwarder**»:

«*By the order of Consumer the Freight Forwarder issues FIATA FCR and explains that:*

• *by issuing FIATA FCR the Freight Forwarder confirms that he has received in his disposal the specific consignment together with irrevocable instructions for its dispatch to the consignee said in the document, or for keeping at his own disposal till receiving the instructions from the consignee. Irrevocable instructions can be cancelled or altered only if the original FIATA FCR is returned to the Freight Forwarder, and then only provided he is still in a position to comply with such cancellation or alteration,*

• *by handing over FIATA FCR to the consignee, consignor hands over to the Freight Forwarder, for the time of validity of the document, the right of disposal over the consignment said in FIATA FCR.»*

В статью «**Responsibilities of Customer**»:

◆ «*Customer recognizes the conditions of functioning of FIATA FCR, mentioned in Article «Responsibilities of Freight Forwarder», p. ____ and is obliged not to hinder the Freight Forwarder to perform the responsibilities of the latter, related to FIATA FCR.»*

В статью «**Liability of Parties**»:

• «*In case of violation by a Customer of provisions of Article _____ of this Contract he is obliged to eliminate the violation and compensate the Freight Forwarder the losses related to that violation.»*



2.19. ПОЛОЖЕННЯ ПРО ФОРМУ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНИХ ДОГОВОРІВ (КОНТРАКТІВ)

*(Затверджено наказом Міністерства економіки
та з питань європейської інтеграції України
від 6 вересня 2001 р. № 201)*

Це Положення розроблено відповідно до статті 6 Закону України "Про зовнішньоекономічну діяльність" та пункту 9 постанови Кабінету Міністрів України і Національного банку України від 17 липня 1995 р. № 523 "Про стан виконання Указу Президента України від 18 червня 1994 року № 319 "Про невідкладні заходи щодо повернення в Україну валютних цінностей, що незаконно знаходяться за її межами". Воно застосовується при укладанні договорів купівлі/продажу товарів (надання послуг, виконання робіт) та товарообмінних договорів між українськими суб'єктами підприємницької діяльності та іноземними суб'єктами підприємницької діяльності незалежно від форм власності та видів діяльності.

Зовнішньоекономічний договір (контракт) — матеріально оформлена угода двох або більше суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та їх іноземних контрагентів, та спрямована на встановлення, зміну або припинення їх взаємних прав та обов'язків у зовнішньоекономічній діяльності.

Договір (контракт) укладається відповідно до Закону України "Про зовнішньоекономічну діяльність" та інших законів України з урахуванням міжнародних договорів України. Суб'єкти підприємницької діяльності при складанні тексту договору (контракту) мають право використовувати відомі міжнародні звичаї, рекомендації міжнародних органів та організацій, якщо це не заборонено прямо та у виключній формі Законом України "Про зовнішньоекономічну діяльність" та іншими законами України.

Зовнішньоекономічний договір (контракт) укладається суб'єктом зовнішньоекономічної діяльності або його представником у простій письмовій формі, якщо інше не передбачено міжнародним договором України чи законом. Повноваження представника на укладення зовнішньоекономічного договору (контракту) може впливати з доручення, статутних документів, договорів та інших підстав, які не суперечать Закону України "Про зовнішньоекономічну діяльність". Дії, які здійснюються від імені іноземного суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності суб'єктом зовнішньоекономічної діяльності України, уповноваженим на це належним чином, вважаються діями цього іноземного суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності.

Договір (контракт) може бути визнано недійсним у судовому порядку, якщо він не відповідає вимогам законів України або міжнародних договорів України.

Права та обов'язки сторін зовнішньоекономічної угоди визначаються матеріальним та процесуальним правом місця її укладання, якщо сторони не погодили інше, і відображаються в умовах договору (контракту).

1. До умов, які повинні бути передбачені в договорі (контракті), якщо сторони такого договору (контракту) не погодилися про інше щодо викладення умов договору і така домовленість не позбавляє договір предмета, об'єкта, мети та інших істотних умов, без погодження яких сторонами договір може вважатися таким, що неукладений, або його може бути визнано недійсним внаслідок недодержання форми згідно з чинним законодавством України, відносяться:

1.1. Назва, номер договору (контракту), дата та місце його укладення.

1.2. Преамбула.

У преамбулі зазначається повне найменування сторін — учасників зовнішньоекономічної операції, під якими вони офіційно зареєстровані, із зазначенням країни, скорочене визначення сторін як контрагентів ("Продавець", "Покупець", "Замовник", "Постачальник" тощо), особа, від імені якої укладається зовнішньоекономічний договір (контракт), та найменування документів, якими керуються контрагенти при укладенні договору (контракту) (установчі документи тощо).

1.3. Предмет договору (контракту).

У цьому розділі визначається, який товар (роботи, послуги) один з контрагентів зобов'язаний поставити (здійснити) іншому із зазначенням точного найменування, марки, сорту або кінцевого результату роботи, що виконується.

У разі бартерного (товарообмінного) договору (контракту) або контракту на переробку давальницької сировини визначається також точне найменування (марка, сорт) зустрічних поставок (або назва товару, що є кінцевою метою переробки давальницької сировини).

Якщо товар (робота, послуга) потребує більш детальної характеристики або номенклатура товарів (робіт, послуг) досить велика, то все це зазначається у додатку (специфікації), який має бути невід'ємною частиною договору (контракту), про що робиться відповідна відмітка в тексті договору (контракту).

Для бартерного (товарообмінного) договору (контракту) згаданий додаток (специфікація), крім того, балансується іще за загальною вартістю експорту та імпорту товарів (робіт, послуг).

У додатку до договору (контракту) про переробку давальницької сировини зазначається відповідна технологічна схема такої переробки.

Технологічна схема переробки давальницької сировини повинна відображати:

- усі основні етапи переробки сировини та процес перетворення сировини в готову продукцію;
- кількісні показники сировини на кожному етапі переробки з обґрунтуванням технологічних втрат сировини;
- втрати виконавця переробки на кожному етапі переробки.

1.4. Кількість та якість товару (обсяги виконання робіт, надання послуг).

У цьому розділі визначається, залежно від номенклатури, одиниця виміру товару, прийнята для товарів такого виду (у тоннах, кілограмах, штуках тощо), його загальна кількість та якісні характеристики.

У тексті договору (контракту) про виконання робіт (надання послуг) визначаються конкретні обсяги робіт (послуг) та термін їх виконання.

1.5. Базисні умови поставки товарів (приймання-здавання виконаних робіт або послуг).

У цьому розділі зазначається вид транспорту та базисні умови поставки (у відповідності до Міжнародних правил інтерпретації комерційних термінів чинної редакції), які визначають обов'язки контрагентів щодо поставки товару і встановлюють момент переходу ризиків від однієї сторони до іншої, а також конкретний строк поставки товару (окремих партій товару).

У випадку укладення договору (контракту) про виконання робіт (надання послуг) у цьому розділі визначаються умови та строки виконаних робіт (послуг).

1.6. Ціна та загальна вартість договору (контракту).

У цьому розділі визначається ціна одиниці виміру товару та загальна вартість товарів або вартість виконаних робіт (наданих послуг), що поставляються згідно з договором (контрактом), крім випадків, коли ціна товару розраховується за формулою, та валюта контракту. Якщо згідно з договором (контрактом) поставляються товари різної якості та асортименту, ціна встановлюється окремо за одиницю товару кожного сорту, марки, а окремим пунктом договору (контракту) зазначається його загальна вартість. У цьому разі цінові показники можуть бути зазначені в додатках (специфікаціях), на які робиться посилання в тексті договору (контракту).

При розрахунках ціни договору (контракту) за формулою зазначається орієнтовна вартість договору (контракту) на дату його укладення.

У договорі (контракті) про переробку давальницької сировини крім того зазначається її застава вартість, ціна та загальна вартість готової продукції, загальна вартість переробки.

У бартерному (товарообмінному) договорі (контракті) зазначається загальна вартість товарів (робіт, послуг), що експортуються, та загальна вартість товарів (робіт, послуг), що імпортуються за цим договором (контрактом), з обов'язковим вираженням в іноземній валюті, віднесеній Національним банком України до першої групи Класифікатора іноземних валют.

1.7. Умови платежів.

Цей розділ визначає валюту платежу, спосіб, порядок та строки фінансових розрахунків та гарантії виконання сторонами взаємних платіжних зобов'язань. Залежно від обраних сторонами умов платежу в тексті договору (контракту) зазначаються:

- умови банківського переказу до (авансового платежу) та/або після відвантаження товару або умови документарного акредитива, або інкасо (з гарантією), визначені відповідно до постанови Кабінету Міністрів України і Національного банку України від 21 червня 1995 р. № 444 "Про типові платіжні умови зовнішньоекономічних договорів (контрактів) і типові форми захисних застережень до зовнішньоекономічних договорів (контрактів), які передбачають розрахунки в іноземній валюті";

- умови за гарантією, якщо вона є або коли вона необхідна (вид гарантії: на вигоду, умовна), умови та термін дії гарантії, можливість зміни умов договору (контракту) без зміни гарантій.

1.8. Умови приймання-здавання товару (робіт, послуг).

У цьому розділі визначаються строки та місце фактичної передачі товару, перелік товаросупровідних документів.

Приймання-здавання проводиться за кількістю згідно з товаросупровідними документами, за якістю — згідно з документами, що засвідчують якість товару.

1.9. Упаковка та маркування.

Цей розділ містить відомості про упаковку товару (ящики, мішки, контейнери тощо), нанесене на неї відповідне маркування (найменування продавця та покупця, номер договору (контракту), місце призначення, габарити, спеціальні умови складування і транспортування та інше), а за необхідності також умови її повернення.

1.10. Форс-мажорні обставини.

Цей розділ містить відомості про те, за яких випадків умови договору (контракту) можуть бути не виконані сторонами (стихийні лиха, воєнні дії, ембарго, втручання з боку влади та інше). При цьому сторони звільняються від виконання зобов'язань на строк дії цих обставин, або можуть відмовитися від виконання договору (контракту) частково або в цілому без додаткової фінансової відповідальності. Строк дії форс-мажорних обставин підтверджується торгово-промисловою палатою відповідної країни.

1.11. Санкції та рекламації.

Цей розділ встановлює порядок застосування штрафних санкцій, відшкодування збитків та пред'явлення рекламацій у зв'язку з невиконанням або неналежним виконанням одним із контрагентів своїх зобов'язань.

При цьому мають бути чітко визначені розміри штрафних санкцій (у відсотках від вартості недоставленого товару (робіт, послуг) або суми неоплачених коштів, строки виплати штрафів — від якого терміну вони встановлюються та протягом якого часу діють, або їх граничний розмір), строки, протягом яких рекламації можуть бути заявлені, права та обов'язки сторін договору (контракту) при цьому, способи врегулювання рекламацій.

1.12. Урегулювання спорів у судовому порядку.

У цьому розділі визначаються умови та порядок вирішення спорів у судовому порядку щодо тлумачення, невиконання та/або неналежного виконання договору (контракту) з визначенням назви суду або чітких критеріїв визначення суду будь-якою зі сторін залежно від предмета та характеру спору, а також погоджений сторонами вибір матеріального і процесуального права, яке буде застосовуватися цим судом, та правил процедури судового урегулювання.

1.13. Місцезнаходження (місце проживання), поштові та платіжні реквізити сторін.

При цьому зазначаються місцезнаходження (місце проживання), повні поштові та платіжні реквізити (№ рахунку, назва та місцезнаходження банку,) контрагентів договору (контракту).

2. За домовленістю сторін у договорі (контракті) можуть визначатися додаткові умови:

- страхування, гарантії якості, умови залучення субвиконавців договору (контракту), агентів, перевізників, визначення норм навантаження (розвантаження), умови передачі технічної документації на товар, збереження торгових марок, порядок сплати податків, митних зборів, різного роду захисні застереження, з якого моменту договір (контракт) починає діяти, кількість підписаних примірників договору (контракту), можливість та порядок унесення змін до договору (контракту) та ін.

3. Перелік нормативно-правових актів України, що регулюють питання форми, порядку укладання та виконання зовнішньоторговельних договорів (контрактів):

- ◆ Цивільний кодекс УРСР;
- ◆ Закон України "Про зовнішньоекономічну діяльність";
- ◆ Закон України "Про порядок здійснення розрахунків в іноземній валюті";
- ◆ Закон України "Про операції з давальницькою сировиною у зовнішньоекономічних відносинах";
- ◆ Закон України "Про регулювання товарообмінних (бартерних) операцій у галузі зовнішньоекономічної діяльності";
- ◆ Указ Президента України від 4 жовтня 1994 року № 566/94 "Про заходи щодо впорядкування розрахунків за договорами, що укладають суб'єкти підприємницької діяльності України";
- ◆ Указ Президента України від 4 жовтня 1994 року № 567/94 "Про застосування Міжнародних правил інтерпретації комерційних термінів";
- ◆ Указ Президента України від 10 лютого 1996 року № 124/96 "Про заходи щодо вдосконалення кон'юнктурно-цінової політики у сфері зовнішньоекономічної діяльності";
- ◆ Декрет Кабінету Міністрів України від 19 лютого 1993 р. № 15-93 "Про систему валютного регулювання і валютного контролю";
- ◆ постанова Кабінету Міністрів України і Національного банку України від 21 червня 1995 року № 444 "Про типові платіжні умови зовнішньоекономічних договорів (контрактів) і типові форми захисних застережень до зовнішньоекономічних договорів (контрактів), які передбачають розрахунки в іноземній валюті".



2.20. КОММЕНТАРИИ К ОФОРМЛЕНИЮ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ КонтРАКТОВ

По поводу разделов договоров, предусмотренных в Положении о форме внешнеэкономических договоров (контрактов), можно отметить следующее.

1. *Название, номер договора, дата и место его заключения*

В соответствии с п.п. 1.1 п.1 Положения, к реквизитам, которые должны быть предусмотрены во внешнеэкономическом договоре (контракте), прежде всего, относятся: название, номер договора, дата и место его заключения.

Из содержания п.1 Положения следует: если в договоре (контракте) нет его названия, номера, даты и места подписания, то такой договор может быть признан недействительным. Текст комментируемого Положения составлен таким образом, что нельзя однозначно толковать случаи недействительности договора: в случае отсутствия всех перечисленных в п.1.1 Положения условий или достаточно отсутствия одного из них (например, нет номера контракта).

Положение о необходимости указывать место заключения договора важно тем, что права и обязанности сторон внешнеэкономического сделки определяются мате-

риальным и процессуальным правом места ее проведения (если стороны не согласовали иное) и отражаются в условиях договора. То есть, если внешнеэкономический договор подписывается в другой стране, то не мешало бы ознакомиться с основами гражданского (хозяйственного, торгового или коммерческого в зависимости от страны торговой сделки) законодательства. Прежде всего, это касается отечественных экспортеров, поскольку им приходится выходить со своим товаром на новые рынки. Импортеры находятся в более выгодной ситуации: они покупают, а значит, в какой-то мере диктуют условия.

2. Преамбула

Согласно п.1.2 Положения, в преамбуле договора должно содержаться:

- полное наименование сторон — участников внешнеэкономической операции, под которым они официально зарегистрированы, с указанием страны;
- сокращенное название сторон как контрагентов (например, «Продавец», «Покупатель*», "Заказчик»);
- наименование документов, которыми руководствуются контрагенты при заключении договора (учредительные документы и т.д.).

Здесь появилось нововведение. В преамбуле контракта, помимо прочего, необходимо указывать сведения о лице, от имени которого заключается сделка, если договор подписывает представитель контрагента (раньше этого не было).

Полномочия представителя на заключение внешнеэкономического договора (контракта) могут следовать из доверенности, уставных документов, договоров (в частности, комиссии) и других оснований, не противоречащих Закону «О внешнеэкономической деятельности». При этом необходимо помнить, что действия, осуществляемые от имени нерезидента отечественным субъектом предпринимательской деятельности (далее — СПД), уполномоченным на то надлежащим образом, считаются действиями этого иностранного экономического агента со всеми вытекающими из этого правовыми последствиями. То есть, если украинский представитель в пределах действия, на которое он уполномочен, нарушит внешнеэкономическое или валютное законодательство, то будет считаться, что это правонарушение совершил иностранный экономический агент.

Немаловажной является необходимость проверки правоспособности юридического лица на заключение такого рода договоров. Большинство правовых систем государств содержат правило специальной правоспособности, согласно которому юридическое лицо имеет право заключать сделки, прямо предусмотренные в учредительных документах данного юридического лица.

3. Предмет договора

В этом разделе контракта, в соответствии с пп.1.3 Положения, определяется, какой товар (работы, услуги) один из контрагентов обязан поставить другому с указанием точного наименования, марки, сорта или конечного результата исполняемой работы. В случае осуществления внешнеэкономической бартерной операции в договоре указывается также точное наименование (марка, сорт) встречных поставок. Если речь идет об операции по переработке давальческого сырья, то обуславливается товар, являющийся конечной целью переработки.

Этот пункт договора является первым объектом усиленного внимания со стороны банков, таможни и налоговой инспекции. Именно от того, какой товар фигурирует в этом разделе договора, зависит режим таможенного оформления, срок возврата валютной выручки, схемы финансирования, а также степень государственного контроля. Это очень хорошо видно на примере товарообменных операций или операций с давальческим сырьем.

Например, импортируемые по бартерному договору товары подлежат ввозу на таможенную территорию Украины не позднее 90 календарных дней с даты тамо-

женного оформления товаров. Однако, если по бартерному договору экспортируются высоколиквидные товары (аммиак, пшеница, мясо, ячмень, мука, карбамид, ферромарганец и т.д.), срок ввоза на таможенную территорию Украины импортных товаров не должен превышать 60 календарных дней с даты оформления вывозной грузовой таможенной декларации. Если же бартерный договор предусматривает исполнение обязательств по производственной кооперации, консигнации, комплексному строительству, поставке сложных технических изделий, товаров специального назначения, то срок ввоза импортной части сделки можно продлить с разрешения Минэкономки, который выдает соответствующий документ.

Аналогичная ситуация обстоит и с договорами на переработку давальческого сырья. Как правило, украинский СПД при ввозе сырья уплачивает ввозную пошлину, налоги и сборы путем выдачи налоговикам простого векселя со сроком платежа, равным сроку осуществления операции с давальческим сырьем (но не более чем на 90 календарных дней с момента оформления ввозной грузовой таможенной декларации). В случае вывоза готовой продукции в срок вексель погашается.

Но, во-первых, при изготовлении определенных товаров сроки исполнения операций с давальческим сырьем во внешнеэкономической деятельности могут продлеваться. Так, в соответствии с постановлением КМУ от 28.04.2000 г. № 721, в случае изготовления труб из черных металлов с внешним диаметром более 406,4 мм для нефте- и газопроводов срок исполнения операций с давальческим сырьем составляет: без антикоррозионного покрытия — 180, с антикоррозионным — 270 дней.

Во-вторых, если ввозится давальческое сырье, не подлежащее обложению ввозной пошлиной, налогами и сборами, отечественный СПД представляет письменное обязательство, а не вексель. Разница состоит в объеме отрицательных последствий для отечественного СПД, не исполнившего обязательство о вывозе готовой продукции.

Если товар требует более детальной характеристики или номенклатура товаров достаточно большая, то все это указывается в приложении (спецификации). Оно является неотъемлемой частью договора, о чем и делается соответствующая отметка в тексте договора (пп. 1.3 Положения). К тому же спецификация может содержать существенные условия договора, без которых сделка, в принципе, может быть совершена (если контрагенты правильно поняли друг друга или они давние партнеры). Но в случае возникновения проблем договор может быть признан недействительным в судебном порядке.

Особое значение спецификация имеет для бартерного внешнеэкономического договора или контракта на переработку давальческого сырья. В первом случае спецификация балансируется по общей стоимости экспорта и импорта товаров. Во втором — приводится технологическая схема такой переработки. Откровенно говоря, предпринимателям такие детали ни в первом, ни во втором случае не нужны. Это необходимо для облегчения таможенного и валютного контроля за операциями.

4. Базисные условия поставки товаров

В разделе договора «Базисные условия поставки товаров» указываются вид транспорта и базисные условия поставки, определяющие обязанности контрагентов по поставке товара и устанавливающие момент перехода рисков от одной стороны к другой. Тут же устанавливается конкретный срок поставки товара (или отдельных его партий). Базисные условия определяются исходя из Международных правил интерпретации коммерческих терминов (ИНКОТЕРМС).

Однако и здесь есть свои нюансы. Чаще всего проблемы возникают из-за того, что экономические агенты не соотносят условия ИНКОТЕРМС и своих договоров. Например, импортер выбрал базисные условия поставки EX№, место поставки — склад продавца. В соответствии с ИНКОТЕРМС базисные условия поставки EX№

(франко-завод (...название места назначения)) означают, что обязательства продавца по поставке считаются выполненными после того, как он предоставил покупателю товар на своем предприятии (складе). Там же от продавца к покупателю переходят все риски потери и повреждения товара. Однако в контракте на импорт товара стороны почему-то указывают, что переход права собственности на товар от продавца к покупателю осуществляется на складе последнего. Получается, что импортер в соответствии с выбранными базисными условиями поставки на период перемещения товара из склада продавца на склад покупателя несет риски повреждения и потери пока еще чужого товара.

5. Цена и общая стоимость договора

В этом разделе определяется цена единицы товара и общая стоимость (кроме случаев, когда цена товара рассчитывается по формуле), а также валюта контракта. Если, в соответствии с договором, поставляются товары разного качества и ассортимента, цена устанавливается за единицу товара каждого сорта, марки, а в отдельном пункте контракта указывается его общая стоимость. В данном случае ценовые показатели могут быть указаны в приложениях (спецификациях).

Субъекты ВЭД во внешнеэкономических контрактах обязаны соблюдать индикативные цены, устанавливаемые Минэкономики в случаях, предусмотренных Указом Президента от 10.02.96 г. № 124 «О мерах по усовершенствованию конъюнктурно-ценовой политики в сфере внешнеэкономической деятельности».

Что же касается тех или иных особенностей ценовой политики, то они больше характерны для договоров об осуществлении товарообменных операций и о переработке давальческого сырья.

Например, в бартерном договоре указывается общая стоимость экспортируемых и общая стоимость импортируемых товаров с обязательным выражением в иностранной валюте, отнесенной НБУ к первой группе Классификатора иностранных валют. Раньше, в соответствии с приказом МВЭСторга от 05.10.95 г. № 75 (он был отменен приказом Министерства экономики и по вопросам европейской интеграции Украины от 06.09.2001 г. № 201), стоимость должна была выражаться в долларах США. Оценка товаров по бартерным договорам осуществляется в целях создания условий для обеспечения эквивалентности обмена, а также для таможенного учета, определения страховых сумм, оценки претензий и применения санкций.

В договоре о переработке давальческого сырья, кроме залоговой стоимости, необходимо указывать (чего раньше не было) цену и общую стоимость готовой продукции, а также общую стоимость переработки. Однако в процессе изготовления продукции из давальческого сырья можно скалькулировать только себестоимость готовой продукции для заказчика. Стоимость (цена) готовой продукции зависит от целого ряда факторов: какого качества будет готовая продукция, на рынках каких стран и на каких условиях она будет продаваться и др.

6. Условия платежей

В этом разделе контракта определяются валюта платежей, порядок и сроки финансовых расчетов, гарантии выполнения сторонами взаимных платежных обязательств. Его положения особо контролируются государственными органами, поскольку, по мнению государственных чиновников, от их содержания зависит направление и скорость поступления валюты (по экспортным операциям) или товаров (по импортным).

Специально для регулирования положений этого раздела внешнеэкономических договоров было издано совместное постановление КМУ и НБУ от 21.06.95 г. № 444 «О типовых платежных условиях внешнеэкономических договоров (контрактов) и типовых формах защитных оговорок к внешнеэкономическим договорам (контрактам), предусматривающим расчеты в иностранной валюте» (далее — Постановление

№ 444). С учетом норм этого постановления был составлен п.1,7 Положения. В нем установлено, что во внешнеэкономическом договоре должны указываться условия банковского перевода или условия документарного аккредитива, или инкассо.

В частности. Постановлением № 444 отечественным субъектам ВЭД рекомендуется использовать при проведении экспортных операций такую форму расчетов, как документарный аккредитив либо документарное инкассо. Экономический агент должен указать в договоре:

- валюту платежа;
- вид документарного аккредитива (например, безотзывный);
- способ его реализации (какой банк открывает аккредитив);
- срок, в течение которого аккредитив должен быть открыт;
- срок, на который предоставляется аккредитив,
- документы, необходимые для проведения платежей, и т.д.

Следует отметить, что все эти предписания носят рекомендательный характер. Предприниматель сам вправе решать, какие условия предусмотреть в контракте. Исходя из практики, можно посоветовать субъектам ВЭД обязательно включить в договор пункты о том, что:

1) открываемый аккредитив соответствует требованиям Унифицированных правил и обычаев для документарного аккредитив в редакции 1993 года. Это установит единый поведенческий алгоритм и поможет планировать действия согласно Унифицированным правилам;

2) если по вине покупателя или его банка открытие аккредитива будет 'задержано, продавец (то есть отечественный экспортер) вправе отказаться от гонара и может расторгнуть контракт.

При заключении договоров на экспорт иностранный покупатель может настаивать на уплате части стоимости договора только после принятия (проверки) или ввода в эксплуатацию товара (оборудования) либо предоставления ему гарантии исполнения внешнеэкономического контракта. Сумма такого платежа или гарантии не может превышать 10—12% стоимости контракта. НБУ рекомендует отечественным субъектам ВЭД предоставлять гарантии, а не гарантийный платеж.

7. Форс-мажорные обстоятельства

В разделе «Форс-мажорные обстоятельства» содержатся сведения о том, в каких случаях условия договора могут быть не выполнены сторонами. При этом стороны освобождаются от исполнения обязательств на срок действия этих обстоятельств либо могут отказаться от исполнения контракта частично или в целом без дополнительной финансовой ответственности. Срок действия форс-мажорных обстоятельств подтверждается Торгово-промышленной палатой соответствующей страны,

В принципе, форс-мажорные обстоятельства — понятие в какой-то мере субъективное. В связи с тем, что нет нормативно установленного перечня таких обстоятельств, у каждой из сторон может сложиться свое понимание. Одни считают, что это могут быть только стихийные бедствия (ураган, шторм, торнадо и т.д.), другие — социально-политические потрясения (война, террористический акт и т.д.), а еще кто-то — банкротство смежников либо неисполнение своих обязательств поставщиками. Специалисты советуют для определения форс-мажорных обстоятельств пользоваться положениями Постановления № 444.

8. Санкции и рекламации

Порядок применения штрафных санкций, возмещения убытков и предъявления рекламаций в связи с неисполнением или ненадлежащим исполнением одним из контрагентов своих обязательств устанавливается в разделе «Санкции и рекламации».

По мнению экспертов, при этом должны быть четко определены:

- размеры штрафных санкций (в процентах от стоимости недопоставленного товара или суммы неуплаченных денежных средств);
- сроки выплаты штрафов (с какого срока они устанавливаются и в течение какого времени действуют);
- сроки, в течение которых рекламации могут быть заявлены, и способы их урегулирования.

При этом имущественная ответственность применяется в форме материального возмещения прямых и косвенных убытков, упущенной выгоды, морального вреда,

Целесообразно предусматривать максимальное количество санкций за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по договору. Иными словами, если в договоре установлено обязательство, то необходимо определить и ответственность за его неисполнение или ненадлежащее исполнение. Санкции в этом случае выполняют, в первую очередь, дисциплинирующую функцию.

Конечно, каждая сторона желает подписать договор на выгодных для себя условиях. Однако необходимо исходить из конкретных обстоятельств конкретного договора между конкретными контрагентами. Более того, в некоторых случаях правовые системы предоставляют право сторонам предусматривать в договоре ответственность без вины,

Кроме неустойки, существуют еще и иные способы обеспечения исполнения обязательств, предусмотренные статьей 17Я Гражданского кодекса Украины. Это — залоги, поручительство, гарантия, задаток. Министерство экономики и по вопросам европейской интеграции Украины, утверждая Положение, забыло об обеспечении обязательств. Даже неустойка предусмотрена в разделе «Санкции и рекламации». Раздел «Обеспечение обязательств» вообще отсутствует.

9. Урегулирование споров в судебном порядке

В этом разделе предусматриваются условия и порядок разрешения в судебном порядке споров о толковании, неисполнении или ненадлежащем исполнении договора. В нем устанавливается суд или четкие критерии определения суда любой из сторон в зависимости от предмета и характера спора. Здесь также согласовывается выбор материального и процессуального права, которое будет применяться судом, и процедура судебного урегулирования.

Во внешнеэкономическом контракте стороны описывают процедуру разрешения возможных споров между ними. Как правило, они относят их на рассмотрение международными третейскими судами (в том числе и Международным коммерческим арбитражным судом при Торгово-промышленной палате Украины).

Стороны часто игнорируют рекомендованные данными учреждениями тексты арбитражных оговорок, а использование их в случае обращения с исковыми заявлениями и данные институты позволило бы избежать проблем на стадии представления документов.

Однако и с арбитражными оговорками необходимо быть осторожными. Как правило, решения международных третейских судов исполняются на основании соответствующей Конвенции о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений (подписанной в Нью-Йорке 10 июня 1958 года и вступившей в силу с 7 июня 1959 года). Правда, данная Конвенция является обязательной к исполнению не для всех государств. Следовательно, такие арбитражные оговорки рекомендуется предусматривать в договорах, где сторонами выступают резиденты тех стран, для которых она является обязательной (как в случае с Украиной). Однако и здесь есть свои нюансы, поскольку некоторые государства признают указанную Конвенцию с определенными оговорками.



2.21. ДЕРЖАВНІ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНІ ПІДПРИЄМСТВА

Загальні положення

Переважно покупці та продавці самі не в змозі провести всю необхідну роботу для підготовки свого вантажу до транспортування. У такому разі вони користуються послугами спеціалізованих фірм. Цю роботу можна доручити транспортно-експедиційним підприємствам (ТЕП), які надають великий комплекс послуг із транспортно-експедиційного обслуговування (ТЕО) вантажів. Це, зокрема, такі послуги:

- фрахтування суден і розрахунки за фрахтом;
- розрахункові операції за зовнішньоторговими контрактами;
- телексна інформація;
- консультації щодо розрахункових і експедиційних операцій;
- митне декларування вантажів;
- повантажувально-розвантажувальні роботи;
- зберігання вантажів;
- автоперевезення;
- оформлення товаророзпорядчої документації;
- страхування вантажів;
- сортування, перетарювання, нагромадження, комплектація вантаж-них партій збірних відправлень, маркування і перемаркування вантажів, а також інші операції, які не виконуються перевізниками у пунктах перевалки та збереження вантажів.

ТЕП, регулярно транспортуючи велику кількість вантажів, має знижку за фрахт суден та інших транспортних засобів, що зменшує фрахтові витрати їхніх клієнтів. Цим компенсується вартість послуг ТЕП для експортерів та імпортерів.

1. ГТЭП “ИНТЕРТРАНС”

*Головное предприятие: 03049, Украина, Киев, ул. Фурманова, 1/7,
тел./факс: +380 (044) 245-4721, 245-4724, 245-4729*

Государственное транспортно-экспедиционное предприятие (ГТЭП) “ИНТЕРТРАНС” создано в октябре 1992 года. Его основателем является Министерство транспорта Украины. Оно входит в состав Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины и находится в оперативном подчинении государственного Центра комплексного транспортного обслуживания “Укрзалізничці”.

ГТЭП “ИНТЕРТРАНС”— международный экспедитор, ассоциированный член Всемирной федерации международных ассоциаций экспедиторов (FIATA) и действительный член Ассоциации международных экспедиторов Украины (АМЭУ), — обеспечивает высокий уровень комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания перевозок транзитных и экспортно-импортных грузов различными видами транспорта в прямом и смешанном сообщении по территории Украины, стран СНГ, Балтии и Европы.

При этом оказывает услуги по таможенному декларированию и экологическому, витеарнароному, фитосанитарному контролю грузов, следующих транзитом через территорию Украины. Обеспечивает розыск и отслеживание продвижения вагонов по Украине и странам СНГ, предоставляет информацию о перегрузке вагонов, организует перевозки автомобильным, воздушным транспортом. Обеспечивает таможенное оформление, хранение, доставку и страхование грузов. Осуществляет оптовую и розничную торговлю, комплекс автосервиса, АЗС, гостиничный комплекс.

Для обеспечения наибольших удобств грузовладельцев при организации перевозок экспортно-импортных грузов на крупных железнодорожных узлах и промыш-

шленных центрах Украины — Днепропетровске, Донецке, Киеве, Львове, Одессе, Харькове, Чопе имеются филиалы ГТЭП «ИНТЕРТРАНС».

Международный экспедитор ГТЭП «ИНТЕРТРАНС» проблемы грузовладельцев при перевозке внешнеторговых грузов решает в комплексе:

- предоставляет наиболее выгодные условия перевозки, рассчитывает сквозные ставки от пункта отправления до пункта назначения;
- осуществляет декларирование транзитных грузов, решает другие таможенные вопросы, оказывает услуги при проведении экологического и карантинного контроля;
- представляет информацию о состоянии и местонахождении груза, времени его перегрузки и передачи на пограничных станциях;
- контролирует прохождение грузов по территории Украины и других государств, при необходимости, проводит розыск грузов;
- обеспечивает страхование и охрану грузов;
- организует переработку грузов в морских портах Украины, а также фрахтование судов для перевозки грузов морским и речным транспортом;
- организует планирование перевозок и обеспечивает подачу транс-портных средств.

Для обеспечения высокого уровня обслуживания клиентов в ГТЭП «ИНТЕРТРАНС» используются современные технические средства, такие как локальная компьютерная сеть, электронная почта, телефонная и радио-спутниковая связь, Internet. Имеется ведомственная телефонная и телеграфная связь со всеми железнодорожными станциями Украины, в том числе с пограничными, а также со станциями стран СНГ и Балтии.

В структуре ГТЭП «ИНТЕРТРАНС» имеются разные отделы, которые охватывают весь комплекс вопросов, связанных с перевозкой грузов.

Договорно-экспедиционный отдел — это:

- консультации по оптимизации условий перевозок грузов железнодорожным транспортом, оформление документов;
- заключение договоров и соглашений на транспортно-экспедиционное обслуживание при перевозках транзитных грузов с предоставлением экспедиционного сервиса;
- компьютеризованный процесс от получения запроса на перевозку и до завершения перевозки;
- информирует о прохождении грузов по территории СНГ;
- оказывает услуги по розыску грузов;
- сообщает о перегрузке и прохождении грузов через погранпереходы;
- обрабатывает перевозочные документы, производит расчеты с Центром «Гострансобслуживание», клиентами и железными дорогами Украины.

Тел./факс: (044) 245-47-29, 245-47-24, 245-49-01, 244-04-16, 245-47-26, 223-79-55; ж.д. тел.: 5-79-59, 5-79-68, 5-79-56, 5-79-58, 5-79-53, 5-79-57.

Отдел декларирования — это:

- ♦ таможенное оформление и декларирование грузов по всем сухопутным железнодорожным переходам Украины;
 - ♦ осуществляет централизованные расчеты с брокерскими конторами, таможнями и экологическими инспекциями;
 - ♦ консультации по таможенным и экологическим вопросам
- Тел./факс: (044) 245-49-02, 244-04-17, 244-04-18, ж.д. тел.: 5-79-62.

Отдел коммерческой работы и маркетинга — это:

- ♦ изучение рынка транспортных услуг, уровня цен и тарифов;

♦ анализ динамики изменения цен на основные грузы, перевозимые железнодорожным транспортом, и уровня тарифных ставок на транспортировку, расчет транспортной составляющей;

♦ изучение спроса, предложений, уровня цен и других составляющих товарных рынков;

♦ поставки продукции производственно-технического назначения, горюче-смазочных материалов для предприятий железнодорожного транспорта.

Тел./факс: 244-06-91, ж.д. тел.: 5-79-64.

Транспортный отдел — это:

♦ организация перевозок автомобильным транспортом;

♦ перевозка и экспедирование грузов воздушным транспортом, их таможенное оформление, хранение, доставка «от двери до двери», оформление авиадокументов;

♦ организация перевозок морским и речным видами транспорта, перевалка грузов в портах Украины.

Тел./факс: (044) 244-06-90, 244-06-53.

2. УГЦТС «ЛИСКИ»

02092, Украина, Киев, 92, ул. Довбуша, 22, тел.: (044) 568-76-40, тел/факс: (044) 568-75-24, 568-76-40, 568-76-88.

Украинский государственный центр транспортного сервиса (УГЦТС) «ЛИСКИ» входит в состав Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины. Существует с 1995 года.

Это предприятие располагает надежными и стабильными договорными отношениями с ведущими экспедиторскими организациями СНГ и Европы, что позволяет осуществлять комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание грузов клиентов с доставкой по схеме «от двери до двери» по территории стран СНГ, Балтии и Европы.

Стабильный рост объемов грузов, перевозимых УГЦТС «ЛИСКИ» в контейнерах, позволил занять ему лидирующее положение среди компаний, осуществляющих контейнерные перевозки в странах СНГ и Европы.

Основными видами деятельности УГЦТС «ЛИСКИ» являются:

• перевозки грузов в универсальных контейнерах, рефрижераторных и танках-контейнерах, а также экспедирование транзитных и экспортно-импортных грузов железнодорожным транспортом;

• предоставление организациям, фирмам, частным лицам универсальных контейнеров для перевозки грузов железнодорожным транспортом;

• организация маршрутных контейнерных поездов «Одесса-Москва-Одесса», «Стамбул-Николаев-Москва», «Гамбург-Киев-Гамбург», «Стамбул-Николаев-Государства СНГ», «Чардаш»-«Будапешт-Чоп-Москва».

• услуги таможенных брокеров. Оформление грузовых и таможенных документов. Консультации по вопросам таможенного оформления;

• перевозка и хранение скоропортящихся грузов;

• страхование грузов.

На контейнерном терминале УГЦТС «ЛИСКИ» — станция Дарница — производятся следующие операции:

♦ проведение погрузочных работ с дальнейшей доставкой грузов автомобильным транспортом «до двери клиента» по территории Украины;

♦ складирование и хранение различных грузов, непосредственно в крупнотоннажных контейнерах, на открытом таможенно-лицензионном складе площадью

2000 кв.м. Имеются железнодорожные и автомобильные подъездные пути;
Зона таможенного досмотра грузов в железнодорожных вагонах с возможностью одновременной обработки 34 вагонов;
Ремонт и продажа контейнеров.



2.22. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАВИЛА ИНТЕРПРЕТАЦИИ КОММЕРЧЕСКИХ ТЕРМИНОВ “ИНКОТЕРМС-2000” (Аннотация)

Правила ИНКОТЕРМС известны во всем мире и очень широко применяются в практике международной торговли. ИНКОТЕРМС – сокращенное от английского «International Commercial Terms» (Международные торговые термины), в полном виде называются – Международные правила толкования торговых терминов (часто их называют ещё – базисные условия поставки), разработаны Международной торговой палатой. Впервые эти Правила были опубликованы Международной торговой палатой в 1936 году. В дальнейшем в них вносились изменениями и дополнениями 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 г.г. По своему содержанию Правила ИНКОТЕРМС являются систематизированным сводом ряда международных торговых обычаев. Они не относятся к типу международно-правовых нормативных актов, не являются обязательными для их применения во всех случаях осуществления внешнеторговых сделок купли-продажи товаров, а несут рекомендательный характер, но это не уменьшает их важность и значимость, как показывает мировая практика.

С начала 2000 года действует новая редакция Правил ИНКОТЕРМС 2000, утвержденная Международной торговой палатой. Как и в предыдущей редакции Правил ИНКОТЕРМС 1990 в Правилах ИНКОТЕРМС 2000 содержится 13 тех же самых торговых терминов, сгруппированных в четыре группы: группа E – EXW; группа F – FCA, FAS, FOB; группа C – CFR, CIF, CPT, CIP; группа D – DAF, DES, DEQ, DDU, DDP. В ИНКОТЕРМС 2000 структура каждого торгового термина излагается так же, как и в ИНКОТЕРМС 1990: для продавца предусматривается 10 пунктов обязательств (A1 – A10), для покупателя предусматривается также 10 пунктов обязательств (B1 – B10), которые корреспондируются с соответствующими пунктами обязательств продавца. Кроме того, в ИНКОТЕРМС 2000 большинство обязательств продавца и покупателя по своему содержанию остались такими же, какими они были в ИНКОТЕРМС 1990. Таким образом Правила ИНКОТЕРМС в редакции 2000 года не несут в себе существенных изменений, по сравнению с тем, что было предусмотрено в действующей до этого редакции Правил ИНКОТЕРМС 1990 года.

Однако, ИНКОТЕРМС 2000 включает в себя определенные изменения положений торговых терминов, по сравнению с ИНКОТЕРМС 1990. Как указывается в официальных комментариях Международной торговой палаты главная причина произошедшего пересмотра ИНКОТЕРМС – это их приведение в соответствие с современной коммерческой практикой. В ИНКОТЕРМС 2000 предпринята попытка более четко и ясно изложить формулировки положений торговых терминов для отображения сложившейся торговой практики. Так, в большинстве торговых терминов более четко определяются обязательства продавца и покупателя по погрузке и разгрузке товара. Если в ИНКОТЕРМС 1990 в положениях относительно обязательств сторон по таможенной очистке товара использовался термин “официальные

расходы по экспорту/импорту товаров”, то в ИНКОТЕРМС 2000 в формулировке такого же обязательства слово “официальные” удалено, что лишает сторон поводов для возможных споров относительно того, какие расходы по таможенной очистке считать официальными, а какие нет. Можно привести и некоторые другие примеры подобных изменений в ИНКОТЕРМС 2000, которые, не изменяют обязательства сторон по сути, а лишь уточняют их, делают более понятными, по сравнению с тем, что было до этого.

Существенные изменения в ИНКОТЕРМС 2000 внесены в двух областях:

- таможенная очистка и оплата пошлин по условиям терминов FAS и DEQ. Если в ИНКОТЕРМС 1990 по условиям FAS обязательства по экспортной таможенной очистке товара и оплате экспортных таможенных пошлин в стране продавца возлагались на покупателя товара, то в ИНКОТЕРМС 2000 такие обязательства возлагаются на продавца товара. И, наоборот, в ИНКОТЕРМС 1990 по условиям DEQ обязательства по импортной таможенной очистке товара и оплате импортных таможенных пошлин в стране покупателя возлагались на продавца, а ИНКОТЕРМС 2000 такие же обязательства теперь возложены на покупателя товара;

- разгрузка и погрузка товара по условиям термина FCA. В ИНКОТЕРМС 2000 не оговариваются условия поставки товара для различных видов транспорта, как это было в ИНКОТЕРМС 1990. В замен этого установлено, что при поставке товара в помещении продавца, поставка считается выполненной после загрузки товара продавцом в транспортное средство перевозчика, а при поставке товара за пределами помещения продавца поставка считается завершенной с момента передачи товара в распоряжение перевозчика покупателя для его отгрузки с транспортного средства продавца (т.е. обязательство погрузки товара здесь лежит на покупателе).

Необходимость знания и применения Правил ИНКОТЕРМС в Украине обусловлена, с одной стороны, широкой распространённостью применения этих Правил в международной торговле, их практичностью и удобством, а с другой стороны, установленными требованиями украинского законодательства относительно обязательности применения этих Правил субъектами внешнеэкономической деятельности. Согласно Указу Президента Украины “О применении международных правил интерпретации коммерческих терминов” от 04.10.1994г. №567/94 установлено, что при заключении субъектами предпринимательской деятельности Украины всех форм собственности договоров (контрактов), в том числе внешнеэкономических, предметом которых являются товары, применяются Международные правила интерпретации коммерческих терминов (ИНКОТЕРМС).



2.23. ОСНОВНЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА, ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ И ПОЧТОВОЙ СВЯЗИ, В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КОТОРЫХ ПРИНИМАЮТ УЧАСТИЕ СТРАНЫ СНГ

**Комитет по внутреннему транспорту (КВТ),
Европейской Экономической Комиссии (ЕЭК)
Организации Объединенных Наций (ООН)**

КВТ создан в 1948 году в качестве межправительственного органа для развития в региональном масштабе сотрудничества в области всех видов внутреннего транспорта. Комитет является форумом для обмена информацией и обсуждения проблем

транспорта в целом, а также органом, в рамках которого заключаются международные соглашения и вырабатываются международные рекомендации. В рамках Комитета созданы рабочие группы по отдельным видам транспорта. Функционируют рабочие группы по автомобильному транспорту, по железнодорожному транспорту и по внутреннему водному транспорту. Эти группы осуществляют руководство и контроль за деятельностью системы вспомогательных рабочих органов, групп экспертов и групп докладчиков, которые создаются по отдельным специальным вопросам. Имеется также ряд групп экспертов, которые работают непосредственно под эгидой Комитета. Среди них группы экспертов по статистике транспорта, по перевозке скоропортящихся продуктов, по перевозке опасных грузов, по комбинированным перевозкам, по таможенным вопросам, связанным с транспортом, по тенденциям и политике в области транспорта, по экономике транспорта. Статус этих групп обусловлен осуществляемой ими работой по использованию общих проблем для всех видов транспорта.

КВТ является вспомогательным органом ЕЭК и членами Комитета являются все страны-члены ЕЭК. Отчеты о работе КВТ рассматриваются на ежегодных сессиях ЕЭК.

Штаб-квартира КВТ располагается в Женеве (Швейцария). В деятельности КВТ принимает участие 56 стран, в т.ч. все государства - участники СНГ.

Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ)

ЕКМТ была создана на основании Международной конвенции, подписанной в Брюсселе 17 октября 1953 г. и вступившей в силу с 7 января 1954 года.

Задачами ЕКМТ являются: принятие мер для эффективного использования и рационального развития внутреннего европейского транспорта, имеющего международное значение; координирование и усиление деятельности международных организаций, занимающихся внутренним европейским транспортом, с учетом деятельности в этой области национальных органов стран-членов.

Для решения указанных задач ЕКМТ изучает общее положение и отдельные проблемы внутреннего европейского транспорта и вырабатывает рекомендации в этой области государствам-членам и международным организациям, занимающимся вопросами транспорта.

Органы ЕКМТ: Совет министров, Комитет заместителей, Секретариат, специализированные комитеты и рабочие группы (постоянные и временные).

Штаб-квартира располагается в Париже (Франция). Членами ЕКМТ являются 40 государств, в том числе Азербайджан, Беларусь, Грузия, Молдова, Россия и Украина. Статус наблюдателя в ЕКМТ имеет Армения.

Международная организация гражданской авиации (ИКАО)

Основана 7 декабря 1944 г. Чикагской конференцией, в работе которой приняло участие 52 государства.

Крупнейшая и авторитетнейшая организация в области гражданской авиации является специализированным учреждением ООН, ответственным за разработку международных стандартов, рекомендуемой практики и правил в технической, экономической и правовых областях деятельности международной гражданской авиации. Деятельность ИКАО направлена на обеспечение безопасности полетов и упорядоченного развития гражданской авиации во всем мире.

Основные руководящие и рабочие органы ИКАО: Ассамблея, Совет, постоянные комитеты, Секретариат.

Штаб-квартира располагается в Монреале (Канада).

Все страны СНГ являются членами ИКАО. Кроме того, Межгосударственный авиационный комитет СНГ (МАК) зарегистрирован в ИКАО в качестве межправительственной организации.

Международная авиатранспортная организация (ИАТА)

Учреждена в апреле 1945 года на Конференции представителей 50 автотранспортных компаний 31 страны, проходившей в Гаване (Куба).

ИАТА неправительственная организация в области воздушного транспорта, мнение и рекомендации которой учитывает и использует ИКАО. Члены ИАТА делятся на действительных (любое коммерческое авиапредприятие, осуществляющее регулярные международные авиаперевозки) и ассоциированных (авиапредприятия, осуществляющие внутренние перевозки). ИАТА занимается разработкой рекомендаций по тарифам и сборам, общим стандартам обслуживания пассажиров, унификацией и стандартизацией перевозочной документации, осуществляет через свой специальный расчетный орган финансовые расчеты между авиакомпаниями-членами ИАТА.

Руководящие и рабочие органы ИАТА: Общее собрание, Исполнительный комитет, постоянные комитеты, Секретариат, временные региональные конференции по перевозкам.

Штаб-квартира расположена в Монреале (Канада).

Многие крупные авиакомпании стран СНГ являются членами ИАТА. Межгосударственный авиационный комитет СНГ (МАК) установил связи с ИАТА на основе двустороннего Соглашения от 5 декабря 1994 года.

Международная морская организация (ИМО)

Создана по инициативе 32 государств и 9 международных организаций, делегации и представители которых участвовали с 19 февраля по 6 марта 1948 г. в работе специальной конференции, проходившей в Женеве (Швейцария). Процесс создания организации был завершен в январе 1959 г., когда была созвана 1-я сессия Ассамблеи ИМО.

Деятельность ИМО имеет 4 основных направления: безопасность на море, предотвращение загрязнения, упрощение формальностей, оказание технической помощи. Эти функции осуществляются подготовкой проектов международных конвенций и других документов по вопросам мореплавания, разработкой и утверждением рекомендаций, кодексов, стандартов и руководств по различным проблемам безопасности мореплавания, изучением конкретных проблем морского судоходства и представлением результатов исследования заинтересованным государствам.

Руководящие и рабочие органы ИМО: Ассамблея — высший орган (состоит из всех членов организации), Комитет по безопасности на море, Комитет по защите морской среды, Комитет по техническому сотрудничеству, Совет — исполнительный орган, Секретариат и др.

Штаб-квартира расположена в Лондоне (Великобритания).

В ИМО входят 157 государств, в том числе Азербайджан, Грузия, Казахстан, Россия, Туркменистан, Украина.

Постоянная международная ассоциация конгрессов по судоходству (ПМАКС)

В 1905 году IX Международный конгресс по судоходству утвердил статус ПМАКС, как международной технической, неполитической и некоммерческой организации. Целью Ассоциации являются содействие развитию речного и морского судоходства путем поощрения прогресса в проектировании, строительстве, модернизации, содержании и эксплуатации речных морских путей (рек, каналов, подходов к портам), речных и морских портов и прибрежных районов.

Руководящие органы ПМАКС: Постоянная международная комиссия (ПМК), Совет, Исполнительный комитет, Ревизионный комитет, Секретариат. Штаб-квартира расположена в Брюсселе (Бельгия). Россия и Украина осуществляют взаимодействие с ПМАКС.

Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ)

Основан в марте 1948 г. по инициативе автодорожных и автотранспортных ассоциаций 8 стран Европы как международная неправительственная организация, объединяющая национальные ассоциации и союза международных автомобильных перевозчиков.

Главной целью этого союза является способствование развитию международного автомобильного транспорта в интересах автомобильных перевозчиков и экономики автомобильного транспорта в целом, защита интересов профессиональных транспортников и облегчение их труда. МСАТ принимает меры к изучению и решению всех проблем, связанных прямо или косвенно с автомобильным транспортом, прорабатывает вопросы унификации и упрощения регламентации, относящихся к дорожному движению, таможенным формальностям, контрактам на перевозки, дорожной безопасности.

Руководящий орган Союза — Совет дирекции, Исполнительные - Президиум и Генеральный секретариат.

Штаб-квартира располагается в Женеве (Швейцария).

В МСАТ входят 74 страны, в том числе все государства-участники СНГ.

Международная дорожная организация (МДА)

Учреждена в октябре 1908 г. в Париже на Первом Международном дорожном конгрессе.

МДА — международная некоммерческая организация, объединяющая государственные органы управления дорожным хозяйством различных стран. В настоящее время МДА объединяют организации 80 стран мира, которые в своих странах являются, как правило, органами управления дорожных хозяйством.

Основными задачами МДА являются совершенствование системы управления дорожным хозяйством, форм финансирования, проектирования, строительства и содержания автомобильных дорог, обсуждение вопросов, касающихся автомобильных дорог и дорожного движения, сбор и распространение статистической и другой общей информации, относящейся к автомобильным дорогам и дорожному движению во всех странах мира, разработка и ввод в действие различного рода международных соглашений по всем вопросам относительно усовершенствования дорог и правил дорожного движения.

Общее руководство МДА осуществляет Совет. Рабочим органом является Исполнительный комитет, члены которого избираются из состава Совета. Штаб-квартира расположена в Париже (Франция).

Наиболее активное взаимодействие с МДА из стран Содружества осуществляют Россия, Украина и Узбекистан.

Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА)

Федерация основана 31 мая 1926 г. в Вене и является неправительственной, некоммерческой международной организацией.

Цель ФИАТА — обеспечение интересов экспедиторов на международном уровне. В этой связи основные задачи организации: объединение экспедирования как отрасли, улучшение качества услуг организаций-членов ФИАТА путем внедрения стандартных экспедиторских документов, стандартных торговых условий, обмена информацией и организации соответствующих исследований; защита интересов экспедирования путем участия в качестве советников или экспертов в заседаниях других международных организаций; профессиональное обучение на международном уровне; развитие связей с перевозчиками и их организациями; упрощение связи с фирмами-экспортерами и их организациями; способствование развитию международной торговли и товарообмена между всеми странами мира.

Высшим органом ФИАТА является Конгресс, который проводится в разных странах через один год. Другие органы ФИАТА — Генеральная ассамблея, Исполнительный комитет, Президиум, Секретариат и комитеты.

Штаб-квартира расположена в Цюрихе (Швейцария).

Активное взаимодействие с ФИАТА осуществляют Азербайджан, Беларусь, Грузия, Молдова, Казахстан, Россия, Украина, Узбекистан.

Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД)

ОСЖД создана в 1956 году на проходившей в Софии Конференции по международным сообщениям, как международная неправительственная организация.

Основными задачами ОСЖД являются дальнейшее развитие международных грузовых и пассажирских перевозок, научно-техническое сотрудничество в области железнодорожного и автомобильного транспорта и шоссейных дорог, содействие техническому прогрессу, координация работы этих видов транспорта. В соответствии с Положением об ОСЖД эта организация занимается планированием международных грузовых и пассажирских перевозок между странами-участницами ОСЖД, определением наиболее рациональных маршрутов, разработкой грузовых и пассажирских тарифов; обеспечивает наиболее экономичное использование подвижного состава, увеличение скоростей движения поездов и совершенствование расписаний движения в международных сообщениях; служит центром согласования вопросов строительства и реконструкции железнодорожных линий международного значения, стандартизации подвижного состава, верхнего строения пути, устройства сигнализации, централизации, блокировки и связи, создания наиболее совершенных видов локомотивов; организует научно-техническое сотрудничество.

Высший руководящий орган ОСЖД — Совещание министров, ведающих железнодорожным и автомобильным транспортом. Сессии этого органа проводятся ежегодно. Комитет — исполнительный орган Совещания.

Штаб-квартира ОСЖД располагается в Варшаве (Польша).

В настоящее время членами ОСЖД являются 25 государств Европы и Азии, в том числе 11 государств СНГ (кроме Армении). 5 органов управления железными дорогами западноевропейских государств имеют статус наблюдателей в ОСЖД.

Международный союз электросвязи (МСЭ)

Союз создан в 1865 г. по инициативе 20 стран, в числе которых была Россия.

Деятельность МСЭ имеет следующие основные направления: обеспечение и расширение международного сотрудничества с целью совершенствования и рационального использования всех видов электросвязи; распределение радиочастотного спектра; координация усилий, направленных на устранение вредных помех между радиостанциями различных стран; использование спектра радиочастот и орбиты геостационарных спутников; стандартизация электросвязи.

Руководящими органами МСЭ являются Полномочная конференция (высший орган), Всемирные административные конференции, Административный совет.

Постоянно действующие органы — Генеральный секретариат, Международный комитет регистрации частот (МКРУ), Международный консультативный комитет по радио (МККР), Международный консультативный комитет по телеграфии и телефонии (МККТТ).

Штаб-квартира расположена в Женеве (Швейцария).

Государства-участники СНГ осуществляют постоянное взаимодействие с МСЭ.

Всемирный почтовый союз (ВПС)

Союз создан в 1874 году на 1-м Всемирном почтовом конгрессе, проходившем в Берлине. С 1947 г. имеет статус специализированного учреждения ООН. Основной задачей этого Союза является обеспечение и совершенствование различных видов почтовых связей.

Высшим органом Всемирного почтового союза является Конгресс, рабочим — Международное бюро. Штаб-квартира расположена в Берне (Швейцария). Государства-участники СНГ осуществляют постоянное взаимодействие с ВПС.



3. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

3.1. ЄВРОПЕЙСЬКА УГОДА ПРО МІЖНАРОДНІ МАГІСТРАЛЬНІ ЗАЛІЗНИЧНІ ЛІНІЇ

(Багатостороння угода від 31.05.85. Основні положення)

Договірні сторони, усвідомлюючи необхідність полегшення й розвитку в Європі міжнародного залізничного сполучення, вважаючи, що для розвитку зв'язків між європейськими країнами необхідний координований план будівництва й обладнання залізниць, що відповідали б вимогам міжнародного сполучення в майбутньому, домовилися про таке:

Визначення і прийняття міжнародної залізничної мережі "Є"

Стаття 1. Договірні сторони приймають пропонований план залізничної мережі, що іменується "Міжнародна залізнична мережа "Є", опис якої наводиться в додатку I до цієї Угоди, як координований план будівництва й обладнання залізничних ліній, що мають велике міжнародне значення, який вони мають намір виконувати в рамках своїх внутрішніх програм відповідно до свого законодавства.

Стаття 2. Міжнародна залізнична мережа "Є" — система основних і другорядних ліній. Основними лініями є "магістральні залізниці", якими вже тепер здійснюється великий обсяг міжнародних перевезень або які набудуть великого значення в найближчому майбутньому; другорядними лініями є ті лінії, які, доповнюючи нині мережу основних ліній, зможуть забезпечити міжнародні залізничні перевезення великого обсягу тільки у віддаленому майбутньому.

Стаття 3. Магістральні лінії міжнародної залізничної мережі "Є", згадані у статті 2, або мають відповідати технічним параметрам, наведеним у додатку II до цієї Угоди, або мають бути приведені у відповідність до положень цього додатка в ході майбутніх робіт з модернізації ліній у рамках внутрідержавних програм.

Стаття 4. Депозитарієм цієї Угоди є Генеральний секретар Організації Об'єднаних Націй.

Стаття 5. Ця Угода відкрита для підписання в Женеві державами, які або є членами Європейської економічної комісії, або допущені до участі в роботі Комісії з консультативним статусом відповідно до пункту 8 Положення про коло відомця цієї Комісії, з 1 вересня 1985 року до 1 вересня 1986 року. Ці держави можуть стати сторонами цієї Угоди шляхом:

- а) підписання, за яким іде ратифікація, прийняття чи схвалення; або
- б) приєднання.

Ратифікація, прийняття, схвалення або приєднання здійснюються шляхом здачі на зберігання Генеральному секретареві Організації Об'єднаних Націй документа, складеного за відповідною формою.

Стаття 7. Жодне положення цієї Угоди не повинно тлумачитися як таке, що перешкоджає будь-якій з Договірних сторін вживати заходів, що сумісні зі Статутом Організації Об'єднаних Націй і обмежуються існуючим становищем, які вона вважає за необхідні для забезпечення своєї зовнішньої або внутрішньої безпеки. Ці заходи, що повинні мати тимчасовий характер, негайно доводяться до відома депозитарію із зазначенням їх характеру.

Додаток I. Залізничні лінії, найбільш важливі з міжнародної точки зору

Нумерація залізничних ліній, найбільш важливих з міжнародної точки зору

1. Магістральні залізничні лінії, що включають основні й проміжні лінії і називаються лініями категорії А, мають двозначні номери; додаткові залізничні лінії, що називаються лініями категорії В, мають тризначні номери.

2. Основні залізничні лінії північно-південного напрямку мають двозначні парні номери, що закінчуються цифрою 0 і зростають з півночі на південь. Проміжні залізничні лінії мають відповідно двозначні непарні й парні номери, включені між номерами тих основних залізничних ліній, між якими вони розміщені.

3. Залізничні лінії категорії В мають тризначні номери, перша цифра яких збігається з номером найближчої основної залізничної лінії, розміщеної на північ від даної залізничної лінії В, друга цифра збігається з номером найближчої основної залізничної лінії, розміщеної на захід від даної залізничної лінії В, а третя цифра є порядковим номером.

Перелік залізничних ліній

I. Нумерація ліній європейської залізничної мережі[♦]

Північ — Південь

...

Е 851 Львів - Вадул Сирет - Вісані - Паскані.

Е 95 Москва - Київ - Унгени... Бухарест... Димитровград.

Захід - Схід

...

Є 30 Дрезден... Краків... Мостиска - Львів - Київ - Москва.

Є 40 Гавр - Париж... Прага... Чоп - Львів.

Є 50 Париж - Женева... Відень... Будапешт... Чоп - Львів - Київ - Москва.

Є 560 Бузеу - Галац - Рені - Бендери.

II. Нумерація залізничних ліній національного значення

...

Є 851 Львів - Вадул Сирет (-Вісані).

Є 95 (Іасі-) Кишинів... Київ - Москва.

Є 30 (Медика-) Мостиска - Львів - Київ - Москва.

Є 40 (Черна-над-Тисою) - Чоп - Львів.

Є 50 (Захонь) - Чоп - Львів - Київ - Москва.

Є 560 (Галац) - Рені - Бендери.

Додаток II. Параметри об'єктів інфраструктури на найважливіших з міжнародної точки зору залізничних лініях

Попередні зауваження

Параметри, зазначені в таблиці 3.1.

Дані, що наводяться нижче в колонці А таблиці 1, мають розглядатися як важливі цілі, яких необхідно досягнути відповідно до національних планів розвитку залізниць; будь-які відхилення від цих даних належить розглядати як виняток.

Лінії поділені на дві основні категорії:

а) існуючі лінії, які за необхідності можуть бути модернізовані; часто важко, а інколи й неможливо змінити їх характеристики, зокрема геометричні, тому вимоги до цих ліній мають бути поміркованими;

б) нові лінії, які будуватимуться; з урахуванням деяких обмежень економічного порядку можна вільно обирати характеристики цих ліній, зокрема геометричні; їх необхідно поділяти на дві підкатегорії:

i) лінії, що використовуються для перевезення пасажирів (за винятком перевезень вантажів);

ii) лінії для спільних або змішаних перевезень, які призначені для перевезень як пасажирів, так і вантажів.

[♦] Подаються лише номери залізничних ліній, що пролягають територією України.

Пропоновані параметри жодним чином не перешкоджають технічному прогресу. Вони висувають мінімальні вимоги. Та чи інша залізнична мережа може обирати більш високі параметри, якщо вона вважає це за необхідне.

За аналогією специфікації, зазначені в таблиці 3.1, мають також у відповідних випадках стосуватися перевезень на залізничних поромках, які є складовою частиною залізничної мережі.

1. *Кількість колій.* Важливі міжнародні лінії повинні мати високу пропускну здатність і забезпечувати точне додержання графіків руху. У принципі цих двох вимог можна додержувати лише на лініях, що мають не менше як дві колії.

Таблиця 3.1. Параметри об'єктів інфраструктури на найважливіших з міжнародної точки зору залізничних лініях

Найменування параметру	A	B	
	Існуючі лінії, які відповідають вимогам до інфраструктури, та лінії, що підлягають модернізації або реконструкції	Нові лінії	
		B1	B2
		Призначені виключно для пасажирських перевезень	Призначені для пасажирських і вантажних перевезень
1. Кількість колій	—	2	2
2. Статистичний габарит одиниць рухомого складу	МСЗ* В	МСЗ С1	МСЗ С1
3. База	4,0 м	4,2 м	4,2 м
4. Мінімальна розрахункова швидкість	160 км/г	00 км/г	250 км/г
5. Дозволене навантаження на вісь: локомотиви (< 200 км/г)	22,5 т	—	22,5 т
моторні вагони та електропоїзди (<= 300 км/г)	17 т	17 т	17 т
вагони	16 т	—	16 т
вагони <= 100 км/г)	20 т	—	22,5 т
вагони 120 км/г	20 т	—	20 т
вагони 140 км/г	18 т	—	18 т
6. Дозволене навантаження на погонний метр	8 т	—	8 т
7. Розрахунковий поїзд для розрахунку мостів	МСЗ 71	—	МСЗ 71
8. Максимальний ухил	—	35 мм/м	12 мм/м
9. Мінімальна довжина платформ на великих станціях	400 м	400 м	400 м
10. Мінімальна корисна	750 м	—	750 м

* МСЗ — Міжнародний союз залізниць

	довжина обгонних колій			
11.	Перехрещення на одному рівні	Жодного	Жодного	Жодного

2. *Статистичний габарит одиниць рухомого складу.* Це — мінімальний габарит, який повинен додержуватися на важливих міжнародних лініях. Застосування більших габаритів на нових лініях, як правило, не потребує значних капіталовкладень, що дає змогу обрати габарит МСЗ С1. Габарит С1, зокрема, допускає:

- перевезення вантажних автотранспортних засобів та їх составів (вантажні автомобілі з причепами, зчленовані транспортні засоби, тягачі та напівпричепи), що відповідають європейському шляховому габариту (висота 4 м і ширина 2,5 м), на спеціальних вагонах-платформах, вантажна площадка яких перебуває на висоті 60 см над рівнем рейок;
- перевезення звичайних автомобільних напівпричепів завширшки 2,5 м і заввишки 4 м на вагонах-платформах з карманами, обладнаними звичайними візками;
- перевезення контейнерів ІСО завширшки 2,44 м і заввишки 2,9 м на звичайних залізничних платформах;
- перевезення змінних кузовів завширшки 2,5 м на звичайних залізничних платформах.

На існуючих лініях, які пролягають через гірські райони (наприклад, Піренеї, Центральний масив, Альпи, Юра, Апенніни, Карпати тощо), є численні тунелі, які мають габарити, що відповідають габаритам технічної одиниці, або дещо більші габарити по висоті впродовж основної лінії колії. Практично в усіх випадках їх збільшення до габариту МСЗ С1 неможливе з економічної і фінансової точок зору. Тому для існуючих ліній було прийнято габарит МСЗ В, який, зокрема, допускає:

- ◆ перевезення контейнерів ІСО завширшки 2,44 м і заввишки 2,9 м на залізничних платформах, призначених для перевезення контейнерів, у яких вантажна площадка розміщена на висоті 1,18 м над рівнем рейок;
- ◆ перевезення змінних кузовів завширшки 2,5 м і заввишки 2,6 м на звичайних залізничних платформах (вантажна площадка розміщена на висоті 1,246 м);
- ◆ перевезення напівпричепів на спеціальних вагонах-платформах з карманами.

Більшість важливих міжнародних ліній, що існують на даний час, має принаймні габарит МСЗ В. Забезпечення такого габариту на тих лініях, які не відповідають цьому стандарту, як правило, не потребує великих капіталовкладень.

3. *База.* У даному разі йдеться про мінімальну базу важливих міжнародних двоколійних ліній поза залізничними станціями. Збільшення міжосьової відстані між двома коліями дає такі переваги:

- зниження аеродинамічного тиску при зустрічному роз'їзді двох поїздів пропорційно збільшенню швидкості;
- зниження обмежень на перевезення великогабаритних вантажів, що виходять за встановлений габарит;
- можливість використання потужного механізованого обладнання для збереження й ремонту колій.

На існуючих двоколійних лініях поза залізничними станціями міжосьова відстань між двома лініями коливається від 3,5 до 4 метрів. Під час повної заміни залізничних колій необхідно прагнути збільшити міжосьову відстань і довести її принаймні до 4 метрів.

На нових лініях вибір більшої міжосьової відстані, як правило, не вимагає великих капіталовкладень, в усякому разі поза тунелями і в межах 4,2 метра. У цьому

зв'язку була обрана мінімальна база 4,2 м, достатня для руху поїздів зі швидкістю до 300 км/г (наприклад, на новій швидкісній паризькій лінії південно-східного напрямку між Парижем і Ліоном).

4. *Мінімальна розрахункова швидкість.* Мінімальна розрахункова швидкість визначає вибір геометричних характеристик траси (радіус поворотів і кривих), устаткування безпеки (шлях гальмування) і коефіцієнт гальмування рухомого складу. На існуючих лініях максимальна швидкість залежить від радіусу кривих. Рух з пропонуваною мінімальною розрахунковою швидкістю (160 км/г) звичайно здійснюється на прямолінійних ділянках і на ділянках з великим радіусом кривизни. В окремих випадках трасу й сигналізацію можна поліпшити з тим, щоб довести швидкість на деяких ділянках до 160 км/г без надто великих капіталовкладень. На нових лініях можна прийняти значно вищу розрахункову швидкість. Обрані розрахункові швидкості відповідають швидкостям на нещодавно побудованих нових лініях, а також на лініях, що будуються і проектуються. Розрахункова швидкість відрізняється від комерційної. Комерційна швидкість є відношенням пройденого шляху між пунктами відправлення і призначення поїзда до часу в дорозі, включаючи проміжні зупинки.

5. *Дозволене навантаження на вісь.* Ідеться про дозволене навантаження на вісь, яке мають витримувати важливі міжнародні лінії. Важливі міжнародні лінії мають витримувати тиск найсучасніших існуючих і майбутніх засобів рухомого складу, зокрема:

- локомотивів з навантаженням на вісь 22,5 т; на лініях, які за нормальних умов допускають навантаження на вісь дещо вище, оскільки відношення числа осей локомотива до загального числа їх звичайного дуже невелике й оскільки залізнична колія менше зношується під впливом підвіски локомотива, ніж під впливом підвіски вагона;

- моторних вагонів та електропоїздів, у яких навантаження на вісь становить 17 т (навантаження на вісь швидкісного поїзда TGV Національної компанії залізниць Франції);

- залізничних вагонів, у яких навантаження на вісь становить 16 т (у звичайному парку існуючих вагонів і тих вагонів, що будуть побудовані в майбутньому, немає й не буде вагонів, у яких навантаження на вісь у навантаженому стані перевищувало б 16 т);

- вагонів, у яких навантаження на вісь становить 20 т і відповідає навантаженню класу МСЗ; на нових лініях для змішаних і спільних перевезень вибрано відповідно до недавнього рішення МСЗ навантаження на вісь вагона дорівнює 22,5 т при швидкості до 100 км/г. Правила МСЗ встановлюють обмеження навантаження на вісь до 20 т при швидкості 120 км/г та до 18 т при швидкості 140 км/г. Згідно з правилами МСЗ зазначені навантаження допустимі при діаметрі коліс не менш як 840 мм.

6. *Дозволене навантаження на погонний метр.* Дозволене навантаження на погонний метр довжини одиниць залізничного рухомого складу по буферах, яке має допускатися на важливих міжнародних лініях, було обране на рівні 8 т згідно з категорією МСЗ СУ.

7. *Розрахунковий поїзд для розрахунку мостів.* У даному разі йдеться про розрахунковий поїзд з мінімальною вагою, яку необхідно використовувати при розрахунку мостів на важливих міжнародних лініях. На нових лініях для змішаних і спільних перевезень використовується розрахунковий поїзд типу МСЗ 71. На нових лініях, призначених для перевезень пасажирів, міжнародного стандарту не встановлено.

8. *Максимальний ухил.* Ідеться про ухил, який не можна перевищувати на важливих міжнародних лініях. На існуючих лініях ухил уже сформовано і змінити його

практично неможливо. На нових лініях, призначених для перевезень пасажирів, величина ухилу прийнята рівною 35 мм/м (норма, що використовується на швидкісній паризькій лінії південно-східного напрямку Париж-Ліон). На нових лініях, призначених для спільних або змішаних перевезень, величина ухилу прийнята рівною 12,5 мм/м, вона є найвищою з усіх, які в цей час плануються в різних країнах. Ухил щодо довжини підйому: він тим менший, чим довший підйом, і навпаки.

9. *Мінімальна довжина платформ на великих станціях.* Прийнята довжина 400 м відповідає довжині, встановленій МСЗ. На платформі довжиною 400 м може, зокрема, зупинитися:

- поїзд, що складається з локомотива та 13 вагонів довжиною 27,5 м, або поїзд, що складається з локомотива та 14 вагонів довжиною 26,4 м;
- поїзд, що складається з двох високошвидкісних поїздів, що курсують на паризькій лінії південно-східного напрямку.

Будівництво платформ на великих станціях довжиною більш як 400 м не доцільне з двох причин:

- ◆ збільшення відстані, яку пасажирів будуть змушені проходити пішки, особливо на тупикових станціях;
- ◆ дуже великі капіталовкладення, особливо при реконструкції існуючих тупикових станцій.

10. *Мінімальна корисна довжина обгонних колій.* Мінімальна корисна довжина обгонних колій на важливих міжнародних залізничних лініях має значення лише для вантажних поїздів. Прийнята довжина, дорівнювана 750 м, відповідає довжині, встановленій МСЗ. Вона дозволяє рух і стоянку вантажних поїздів повною масою понад 5000 т для категорії СУ (8 т брутто на погонний метр); крім того, поїзд масою 1500 т брутто, що стоїть на обгонних коліях довжиною 750 м, створює навантаження на погонний метр дещо більше, ніж 2 тонни.

11. *Перехрещення на одному рівні.* Нові важливі міжнародні лінії мають будуватися без перехрещень на одному рівні з автомобільними шляхами. На існуючих важливих міжнародних лініях необхідно передбачити систематичну заміну залізничних переїздів перехрещеннями з пропуском залізниці зверху чи знизу, за винятком випадків, коли така заміна фізично неможлива.



3.2. СМГС — СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ГРУЗОВОМ СООБЩЕНИИ

(Оглавление текста с изменениями и дополнениями на 1 апреля 2001 г.)

Действует с 1 ноября 1951 г.

Раздел I. Общие положения

Статья 1. Предмет Соглашения

Статья 2. Применение Соглашения

Статья 3. Обязанность железных дорог производить перевозки

Статья 4. Предметы, не допускаемые к перевозке

Статья 5. Предметы, допускаемые к перевозке с соблюдением особых условий

Статья 6. Специальные положения для определенных перевозок

Раздел II. Заключение договора перевозки

Статья 7. Накладная

Статья 8. Прием груза к перевозке

Статья 9. Тара, упаковка, маркировка, погрузка, определение массы и количества мест груза. Пломбирование вагонов

Статья 10. Объявление ценности груза и заинтересованности в доставке

Статья 11. Сопроводительные документы по выполнению таможенных и других правил

Статья 12. Ответственность за сведения, внесенные в накладную. Штрафы

Статья 13. Тарифы. Исчисление провозных платежей и штрафов

Статья 14. Срок доставки груза

Раздел III. Выполнение договора перевозки

Статья 15. Уплата провозных платежей

Статья 16. Наложённые платежи и ссуды

Статья 17. Выдача груза. Розыск груза

Статья 18. Коммерческий акт

Статья 19. Залоговое право железной дороги

Раздел IV. Изменение договора перевозки

Статья 20. Право и порядок изменения договора перевозки

Статья 21. Препятствия к перевозке и выдаче груза

Раздел V. Ответственность железных дорог

Статья 22. Солидарная ответственность железных дорог

Статья 23. Пределы ответственности

Статья 24. Ограничение ответственности при недостаче массы груза

Статья 25. Размер возмещения при полной или частичной утрате груза

Статья 26. Размер возмещения при повреждении, порче или снижении качества груза по другим причинам

Статья 27. Размер возмещения за просрочку в доставке груза

Статья 28. Выплата сумм возмещений. Проценты на суммы возмещений и суммы переборов провозных платежей

Раздел VI. Претензии, иски. Претензионная и исковая давность

Статья 29. Претензии

Статья 30. Иски по договору перевозки. Подсудность

Статья 31. Претензионная и исковая давность

Раздел VII. Расчеты между железными дорогами

Статья 32. Расчеты между железными дорогами

Статья 33. Требования между железными дорогами о возврате выплаченных сумм возмещений

Раздел VIII. Общие постановления

Статья 34. Расчетная тарифная валюта

Статья 35. Служебная инструкция к Соглашению

Статья 36. Применение внутренних законов

Статья 37. Публикация, изменение и дополнение Соглашения и Служебной инструкции к Соглашению

Статья 38. Совещания Комиссии ОСЖД

Статья 39. Ведение дел

Статья 40. Участники Соглашения

Статья 41. Срок действия Соглашения и заключительные положения

Приложения

Приложение 1. Список предметов, составляющих монополию почтового ведомства

Приложение 2. Правила перевозок опасных грузов

Приложение 3. Правила перевозок грузов в сопровождении проводников отправителя или получателя

Приложение 3.1. Удостоверение проводнику груза

- Приложение 4. Правила перевозок скоропортящихся грузов
- Приложение 4.1. Перечень основных скоропортящихся грузов
- Приложение 5. Габариты погрузки
- Приложение 6. Наклейки на места отправок, вагоны, контейнеры и накладные, а также знаки маркировки на места отправок
- Приложение 7. Правила перевозок автотракторной техники
- Приложение 7.1. Опись к автотракторной технике
- Приложение 8. Правила перевозок контейнеров
- Приложение 8.1. Перечень станций назначения груженых малотоннажных контейнеров
- Приложение 8.2. Перечень станций назначения груженых среднетоннажных контейнеров
- Приложение 8.3. Перечень станций назначения крупнотоннажных контейнеров
- Приложение 8.4. Наклейка для контейнера
- Приложение 9. Правила перевозок грузов на поддонах
- Приложение 9.1. Перечень станций, между которыми допускаются перевозки грузов на поддонах
- Приложение 10. Правила перевозок частных грузовых вагонов и вагонов железной дороги, сданных ею в аренду
- Приложение 11. Правила перевозок грузов в транспортных пакетах
- Приложение 12.1. Образцы накладных СМГС для перевозки малой скоростью
- Приложение 12.2. Образцы накладных СМГС для перевозки большой скоростью
- Приложение 12.3. Образцы дополнительных экземпляров дорожных ведомостей для перевозки малой скоростью
- Приложение 12.4. Образцы дополнительных экземпляров дорожных ведомостей для перевозки большой скоростью
- Приложение 12.5. Пояснения по заполнению накладной СМГС
- Приложение 12.5.1. Контрольная этикетка
- Приложение 12.5.2. Список унифицированных кодов дополнительных сборов и других расходов
- Приложение 12.6. Особенности заполнения накладной СМГС при перевозке груза с переоформлением СМГС на накладную другого транспортного права и в обратном направлении
- Приложение 13.1. Ведомость вагонов, перевозимых маршрутом (группой) по одной накладной
- Приложение 13.2. Пояснения по заполнению ведомости вагонов, перевозимых маршрутом (группой) по одной накладной
- Приложение 14. Правила погрузки и крепления грузов в вагонах (издается отдельно)
- Приложение 15. Заявление о розыске груза
- Приложение 16. Коммерческий акт (КА)
- Приложение 17. Заявление об изменении договора перевозки
- Приложение 18. Акт вскрытия вагона, контейнера, автомобиля, трактора или другой самоходной машины для проведения пограничного, таможенного, санитарного, фитопатологического и других видов контроля и проверок
- Приложение 19. Перечень наименований и адресов органов железных дорог, компетентных для рассмотрения претензий
- Приложение 20. Претензионное заявление о просрочке в доставке груза



3.3. СТАТУТ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ *(Затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 457. Витяг)*

1. Загальні положення

1. Залізничний транспорт загального користування (далі — залізничний транспорт) є однією з базових галузей економіки України, що забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях. Основною організаційною ланкою на залізничному транспорті є залізниця.

2. Статут залізниць України (далі — Статут) визначає обов'язки, права і відповідальність залізниць, а також підприємств, організацій, установ і громадян, які користуються залізничним транспортом.

Статутом регламентуються порядок укладання договорів, організація та основні умови перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажо-багажу і пошти, основні положення експлуатації залізничних під'їзних колій, а також взаємовідносини залізниць з іншими видами транспорту.

3. Дія Статуту поширюється на перевезення залізничним транспортом вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти, у тому числі на перевезення вантажів, навантаження і розвантаження яких відбувається на залізничних під'їзних коліях незалежно від форм власності, які не належать до залізничного транспорту загального користування (далі — залізничні під'їзні колії).

Перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти залізницями, що будуються, до здавання їх у постійну експлуатацію здійснюється згідно з порядком, який визначають власник або орган управління будівництва та відповідна залізниця за погодженням з Держнаглядом охорони праці.

4. Перевезення залізницями вантажів, пасажирів, багажу і вантажо-багажу у міжнародному сполученні здійснюється відповідно до угод про залізничні міжнародні сполучення.

5. На підставі цього Статуту Мінтранс затверджує:

- а) Правила перевезення вантажів (далі — Правила);
- б) Технічні умови навантаження і кріплення вантажів;
- в) Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України (далі — Правила перевезень пасажирів);
- г) інші нормативні документи.

Нормативні документи, що визначають порядок і умови перевезень, користування засобами залізничного транспорту, безпеки руху, охорони праці, громадського порядку, перетину залізничних колій іншими видами транспорту і комунікаціями, пожежної безпеки, санітарні норми та правила на залізничному транспорті, є обов'язковими для всіх юридичних і фізичних осіб на території України.

6. У цьому Статуті терміни вживаються у значенні наведеному у додатку 2.

III. Планування та організація перевезення вантажів

17. Перевезення вантажів залізничним транспортом організовуються на договірних засадах. Форма договору про організацію перевезень вантажів встановлюється Правилами перевезення вантажів (далі — Правила). Для забезпечення виконання договірних зобов'язань здійснюється місячне планування перевезень. Умови та порядок організації перевезення в усіх видах сполучення визначаються Правилами. Порядок розроблення, термін подання заявок, затвердження планів та облік виконання перевезень вантажів встановлюються Правилами, а військових перевезень — спеціальними інструкціями.

18. Місячне планування перевезення вантажів здійснюється залізницями відправлення на основі поточних або довгострокових договорів про організацію перевезення вантажів та замовлень відправників. Замовлення на перевезення за встановленою номенклатурою вантажовласники або за їх дорученням експедиторські організації, а також морські та річкові порти подають відповідним залізницям. Замовлення складаються за встановленою формою у вагонах, а у випадках, передбачених Правилами, — і в тоннах.

У разі потреби одночасно з місячним замовленням надаються плани перевезень вантажів маршрутами.

19. У разі неподання з вини залізниць вагонів (контейнерів) для виконання місячного плану перевезення вантажів вони зобов'язані за замовленням відправника виділити рухомий склад, щоб надолужити недовантаження протягом наступного місяця у порядку, встановленому Правилами.

20. Виконання перевезень, у тому числі на пред'явлення, позапланових, понадпланових та перевезень для надолуження недовантаження протягом минулого місяця враховується в обліковій картці встановленої Правилами форми.

Порядок та умови зарахування вагонів, контейнерів під завантаження встановлюються Правилами.

21. Начальник залізниці та уповноважені ним посадові особи за заявою вантажовідправника без додаткової плати:

а) дозволяють завантаження понад план та поза планом;

б) змінюють передбачені планом залізниці та станції призначення в порядку та розмірах, установлених Правилами;

в) дозволяють внутрістанційні перевезення вантажів.

Начальник станції за заявою вантажовідправника дозволяє без додаткової плати:

а) змінювати передбачений планом тип рухомого складу, якщо таке перевезення допускається Правилами;

б) змінювати вид вантажу у межах однієї номенклатурної групи, передбаченої планом;

в) не пізніше ніж за 3 доби до дня навантаження змінювати в місячних планах перевезень залізниці та станції призначення в обсягах до 50 відсотків планової (договірної) норми;

Для перевезень вантажів понад план та поза планом відправник подає заявку залізниці у термін, передбачений Правилами.

Оформлення замовлень на перевезення вантажів поза планом та понад план здійснюється у порядку, встановленому Правилами.

22. За договором залізничного перевезення вантажу залізниця зобов'язується доставити ввірений їй вантажовідправником вантаж у пункт призначення в зазначений термін і видати його одержувачу, а відправник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату.

Виконання залізницею додаткових операцій, пов'язаних з перевезенням вантажів (завантаження, розвантаження, зважування, експедирування тощо), здійснюється на підставі окремих договорів.

Відправник може здійснювати у встановленому порядку добровільне страхування вантажів.

23. Відправники повинні надати станції навантаження на кожне відправлення вантажу заповнену накладну (комплект перевізних документів).

Станція призначення видає накладну одержувачу разом з вантажем.

Дата приймання і видачі вантажу засвідчується на накладній календарним штампелем станції. В разі проведення митного контролю дата видачі вантажу ставиться після закінчення митних операцій. Для посвідчення прийняття вантажу до перевезення станція видає відправнику квитанцію.

Форма накладної і порядок її заповнення, а також форма квитанції затверджуються Мінтрансом.

Під час перевезення масових вантажів у випадках, передбачених Правилами, допускається оформлення однієї накладної (комплекту перевізних документів) на перевезення цілого маршруту або групи вагонів чи комплекту контейнерів.

Станції видають вантажовідправникам бланки накладних (комплектів перевізних документів) за плату згідно з тарифом.

24. Вантажовідправники несуть відповідальність за всі наслідки неправильності, неточності або неповноти відомостей, зазначених ним у накладній. Залізниця має право перевіряти правильність цих відомостей, а також періодично перевіряти кількість та масу вантажу, що зазначаються у накладній.

Упакування, пакетування, тара повинні відповідати вимогам нормативних документів.

Відправник зобов'язаний на вимогу залізниці пред'явити стандарт або технічні умови, сертифікат на відвантажувану продукцію (якщо вона підлягає сертифікації), а також на її тару.

25. Відправники і одержувачі вибухових, легкозаймистих, радіоактивних, отруйних та інших небезпечних вантажів повинні виконати всі належні заходи, що гарантують безпеку перевезень, мати засоби і мобільні підрозділи для ліквідації аварій та їх наслідків під час перевезення цих вантажів.

26. Вантажі приймаються до перевезення вантажною швидкістю, а також великою швидкістю. До перевезення великою швидкістю приймаються, як правило, швидкопсувні вантажі, а також інші вантажі в напрямках, установлених Укрзалізницею. Швидкість перевезення зазначається у накладній вантажовідправником.

27. Вантажі, що потребують тари для їх збереження від втрат, недостач, псування та пошкодження, повинні здаватися до перевезення у непошкодженій тарі, яка відповідає стандартам (технічним умовам), а вантажі, на тару та упаковку яких стандартів не встановлено, — у непошкодженій тарі, яка забезпечує їх збереження. Овочі, фрукти та інші швидкопсувні вантажі повинні пред'являтися до перевезення у такому стані, який забезпечує збереження їх якості упродовж граничного терміну перевезення, передбаченого Правилами.

Під час перевезення вантажів, які змерзаються і здуваються, відправник зобов'язаний вжити відповідних профілактичних заходів. Залізниця може відмовити в перевезенні у разі невжиття відправником зазначених заходів. У разі невиконання зазначених вимог відповідальність за втрату або пошкодження вантажу, що виникли з цієї причини, несе відправник.

28. Залізниці можуть приймати до перевезення вантажі з оголошеною вартістю. Оголошена вартість не повинна перевищувати дійсної вартості вантажу. У разі розходження між відправником та станцією відправлення вартість вантажу визначається незалежною експертизою, про що складається відповідний акт.

Перелік вантажів, оголошення вартості яких є обов'язковим, а також вантажів, оголошення вартості яких не допускається, встановлюється Правилами. Під час прийняття вантажу з оголошеною вартістю стягується додатковий збір у розмірі, встановленому тарифом.

29. Укрзалізниця має право запроваджувати, за погодженням з Мінтрансом, тимчасові обмеження щодо перевезень в окремі райони під час стихійного лиха, виникнення інших надзвичайних обставин, скупчення нерозвантажених транспортних засобів у пунктах призначення.

30. Завантаження вантажів у вагони (контейнери), а також вивантаження з них здійснюється відправниками та одержувачами. Залізниці можуть брати на себе виконання вантажних робіт за договорами з відправниками або одержувачами.

Для транспортного обслуговування відправників і одержувачів у місцях загального користування у складі залізниць можуть у встановленому порядку утворюватися підприємства механізованих вантажних робіт, а на під'їзних коліях — об'єднання підприємств залізничного транспорту.

31. Залізниця зобов'язана подавати під завантаження справні, придатні для перевезення відповідного вантажу, очищені від залишків вантажу, сміття, реквізиту, а у необхідних випадках — продезінфіковані вагони та контейнери. Додаткова підготовка вагонів та контейнерів під завантаження вантажів, що потребують особливих умов перевезення і зберігання, може здійснюватися залізницею на підставі договору за рахунок відправника.

Під наливання повинні подаватися цистерни та бункерні напіввагони, що відповідають роду наливного вантажу. Підготовка під наливання спеціальних цистерн та бункерних напіввагонів усіх форм власності здійснюється відправником.

Придатність рухомого складу для перевезення вантажу в комерційному відношенні визначається:

- вагонів — відправником, якщо завантаження здійснюється його засобами, або залізницею, якщо завантаження здійснюється засобами залізниці;
- контейнерів, цистерн та бункерних напіввагонів — відправником.

32. Вантажі повинні завантажуватись без перевищення вантажопідйомності вагона (контейнера). У разі завантаження вагонів (контейнерів) понад їх вантажопідйомність організація, яка провадила навантаження (відправник, залізниця, порт), зобов'язана вивантажити надлишок.

Відправник зобов'язаний підготувати вантаж з урахуванням його схоронності під час транспортування і здійснювати навантаження з виконанням Технічних умов. Перелік вантажів, перевезення яких допускається на відкритому рухомому складі, встановлюється Правилами.

33. Необхідні для навантаження і перевезення пристосування та матеріали (козли, стояки, прокладки, підкладки, дрiт, брезент, вірьовка, щитові огороження тощо) повинні заготовляти вантажовідправники.

Встановлення цих пристосувань і матеріалів під час завантаження і зняття їх під час вивантаження здійснюються тією організацією (підприємством), засобами якої провадиться завантаження чи вивантаження.

Про встановлення зазначених пристосувань та матеріалів у вагоні (контейнері) вантажовідправник повинен зазначити у накладній. Пристосування та матеріали видаються на станції призначення одержувачу разом із вантажем.

34. Про час подачі вагонів під завантаження, вивантаження засобами відправника, одержувача начальник станції зобов'язаний повідомити їх не пізніше ніж за 2 години до подачі.

35. Одержувач або організація, яка здійснює вивантаження, зобов'язані:

- ◆ повністю вивантажити (злити) вантаж із вагона (цистерни) і контейнера;
- ◆ повністю прибрати з вагона (контейнера) скріплюючий дрiт, дровові закрутки з люків і штурвалів, стояки, бруски та інші елементи кріплення вантажів, крім інвентарних засобів кріплення, які підлягають поверненню;
- ◆ прибрати також папір, картон, фанеру, листовий метал, дошки та інші засоби упаковки і збереження вантажів. У разі неповного розвантаження вагони залишаються в одержувача з внесенням ним платежів за період користування вагонами;
- ◆ очистити зовнішню поверхню кузова вагона (контейнера) від залишків, які її забруднюють, захисної плівки, наклейок, бірок і написів, а всередині вагонів (контейнерів) — від залишків вантажу, емульсій, профілактичних засобів проти змерзання.

Очищення контейнерів здійснюється в усіх випадках вантажовідправником та вантажоодержувачем. Очищення, промивання і в необхідних випадках дезінфекція вагонів після перевезення тварин, птиці, сирих тваринних продуктів та швидкопсувних вантажів можуть здійснюватися за рахунок одержувача у спеціально обладнаних місцях.

Промивання, дегазація, дезактивація вагонів після вивантаження небезпечних, отруйних, сморідних і забруднюючих вантажів здійснюються одержувачем у спеціально обладнаних місцях. Перелік таких вантажів встановлюється Правилами.

Очищення внутрішньої і зовнішньої поверхні цистерн та бункерних напіввагонів від забруднення після наливу і злиття здійснюється відповідно вантажовідправником або вантажоодержувачем.

Злиття продуктів з цистерн та бункерних напіввагонів має здійснюватись повністю (за винятком випадків, коли стандартами допускається наявність залишків) з очищенням в'язких продуктів з внутрішньої поверхні котла і бункера.

Залізниця має право не приймати не очищені після вивантаження (злиття) вагони і контейнери. Вантажна операція вважається незакінченою до повного очищення вагонів (контейнерів), а з одержувача стягується плата за користування вагонами (контейнерами) за весь час їх затримки під очищенням.

Вантажоодержувач вносить залізниці установлену відповідно до статті 119 цього Статуту плату за час знаходження цистерн і бункерних напіввагонів на промивально-пропарювальній станції залізниці під очищенням від залишків продуктів. Вантажоодержувач відшкодовує також витрати залізниць, пов'язані з очищенням порожніх вагонів у пунктах їх наступного навантаження.

За погодженням між вантажовідправником і вантажоодержувачем очищення внутрішньої поверхні спеціальних вагонів, які належать їм або орендовані ними, може не здійснюватись, якщо це не суперечить нормам та Правилам.

36. У разі виникнення ускладнень на станції у зв'язку з несвоєчасним вивантаженням і вивезенням вантажів начальник залізниці має право збільшувати розмір збору за їх збереження до двократного розміру.

Начальник залізниці, уповноважені ним керівники організацій, що входять до складу залізниці, відповідно до Правил мають право на укладення договорів про збереження вантажів на складах станцій або у вагонах.

37. Під час здавання вантажів для перевезення відправником має бути зазначена у накладній їх маса. Тарні і штучні вантажі перевозяться із зазначенням у накладній маси і кількості вантажних місць. Маса цих вантажів визначається до здавання їх для перевезення і зазначається на вантажних місцях.

Вантажі, що перевозяться насипом і наливом, а також інші вантажі, зважування яких на вантажних вагах неможливе, зважуються на вагонних вагах. Перелік вантажів, що можуть перевозитися насипом і наливом, встановлюється Правилами. Загальна маса вантажу визначається шляхом зважування на вагах або підрахуванням маси на вантажних місцях за трафаретом чи стандартом.

Маса окремих вантажів може визначатися розрахунковим методом, за обміром або умовно (нафтопродукти в цистернах, тварини, лісоматеріали тощо). Маса вантажів визначається відправником. Спосіб визначення маси зазначається у накладній.

38. Завантажені контейнери, а також криті вагони (у тому числі ізотермічні) і цистерни пломбуються тим підприємством, організацією, засобами яких провадиться навантаження. Домашні речі можуть перевозитися за пломбами залізниці або експедитора. Перелік вантажів, що допускаються до перевезення у вагонах без пломб, технічні умови виготовлення пломб, а також порядок пломбування вагонів і контейнерів встановлюються Правилами.

Пломби, пломбувальні лещата та дріт, запірно-пломбувальні пристрої для пломбування вагонів і контейнерів надаються залізницею за плату виходячи з їх собівартості.

39. Приймання вантажів дрібними відправленнями здійснюється через склади станцій.

40. Перевезення окремих вантажів, перелік яких затверджено Правилами, здійснюється у супроводі провідника відправника (одержувача). Перевезення інших вантажів у супроводі провідника може здійснюватися за домовленістю з залізницею.

41. Залізниці зобов'язані доставити вантажі за призначенням в установлені терміни. Терміни доставки вантажів і правила обчислення термінів доставки вантажів встановлюються Правилами, виходячи з технічних можливостей залізниць.

Обчислення терміну доставки починається з 24-ої години дати приймання вантажу до перевезення. Вантаж вважається доставленим вчасно, якщо на станції призначення він вивантажений засобами залізниці, про що повідомлено одержувача, або якщо вагон (контейнер) з вантажем подано під вивантаження засобами одержувача до закінчення встановленого терміну доставки.

У разі затримки подачі вагонів (контейнерів) під вивантаження внаслідок зайнятості вантажного фронту або з інших причин, залежних від одержувачів, вантаж вважається доставленим вчасно, якщо він прибув на станцію призначення до закінчення встановленого терміну доставки.

42. Залізниця зобов'язана повідомити одержувача в день прибуття вантажу або до 12-ої години наступного дня. Порядок і способи повідомлення встановлюються начальником станції. Одержувач може визначити спосіб повідомлення.

Якщо залізниця не повідомить про прибуття вантажу, одержувач звільняється від внесення плати за користування вагонами (контейнерами) і за зберігання вантажу до того часу, як буде надіслано повідомлення. За угодою між одержувачем і станцією вагони (контейнери) можуть подаватися без попереднього повідомлення.

43. Вантажовідправник має право змінити зазначеного у накладній вантажоодержувача без зміни станції призначення. Заява про зміну вантажоодержувача подається начальнику станції відправлення з доданням вантажної квитанції. У разі неможливості подання вантажної квитанції відправник подає копію письмового або телеграфного повідомлення на адресу першого вантажоодержувача про таку зміну. Залізниця виконує розпорядження відправника лише у тому випадку, якщо вантаж не видано одержувачу.

44. Залізниця може на заяву відправника, одержувача змінити станцію призначення вантажу, прийнятого до перевезення (переадресувати вантаж), з оплатою витрат за договірним тарифом. За час затримки вагонів (контейнерів) в очікуванні переадресування справляється плата, встановлена згідно із статтею 119 цього Статуту. Час затримки обчислюється з моменту, коли минуло дві години після повідомлення про прибуття вантажу.

45. В усіх випадках зміни одержувача або станції призначення вантажу підприємство, організація, громадяни, за заявою яких здійснено таку зміну, є відповідальними перед попереднім одержувачем за наслідки такої зміни і зобов'язані відрегулювати розрахунки між відправниками, попередніми адресатами та фактичними одержувачами.

46. Одержувач зобов'язаний прийняти і вивезти зі станції вантаж, що надійшов на його адресу. Терміни вивезення і порядок зберігання вантажів встановлюються Правилами. Вантажі, що прибули, зберігаються на станції безкоштовно протягом доби. Цей термін обчислюється з 24-ої години дати вивантаження вантажу (контейнера) засобами залізниці або з 24-ої години дати подачі вагонів під вивантаження засобами одержувача.

За зберігання вантажу на станції понад зазначений термін справляється плата, встановлена тарифом.

47. У разі прибуття вантажу на адресу одержувача, поставка якого йому не передбачена планом (договором, контрактом, замовленням, нарядом та ін.), останній зобов'язаний прийняти такий вантаж від станції на відповідальне зберігання. Одержувач може відмовитись від прийняття вантажу лише у разі, коли якість вантажу через псування або пошкодження змінилася настільки, що виключається можливість повного або часткового його використання.

Відповідальність за псування і пошкодження вантажу, що сталися через його несвоєчасне вивантаження і вивезення одержувачем, а також через затримку вагонів на залізничних під'їзних коліях і станціях з його вини, несе одержувач.

48. Вантажі видаються на станції призначення одержувачу, зазначеному у накладній, після внесення усіх належних залізниці платежів.

Одержувач розписується в дорожній відомості про одержання вантажу. Якщо залізниця не має можливості видати вантаж одержувачу, зазначеному у накладній, вона вчиняє з вантажем дії за вказівкою відправника, який зобов'язаний дати таку вказівку у тридобовий термін від дня вручення йому повідомлення.

Якщо повідомлення відправника не надійшло в зазначений термін, залізниця може реалізувати вантаж або повернути його відправнику у разі неможливості реалізувати. Залізниця вправі також реалізувати вантаж, що надійшов, іншій організації у разі перебування його на станції понад граничні терміни зберігання, установлені Правилами, з дотриманням вимог, передбачених статтею 50 цього Статуту. За затримку вагонів (контейнерів) в очікуванні вказівки відправника новий одержувач вносить залізниці відповідну плату.

49. Якщо залізниця не має можливості доставити прийнятий до перевезення вантаж і видати його одержувачу, вона може передати (реалізувати) цей вантаж у порядку, встановленому Правилами.

Оцінка вантажів, що передаються (реалізуються), в тому числі у випадках, передбачених статтею 48 цього Статуту, здійснюється комісійно представниками залізниці, організації, якій передається вантаж, та місцевих фінансових і торговельних органів у порядку, встановленому Правилами. Про оцінку вантажу складається акт.

50. Сума, одержана залізницею за переданий (реалізований) вантаж, крім суми, належної залізниці, перераховується зазначеним у накладній одержувачу або відправнику залежно від того, хто з них оплатив вартість вантажу. У разі неможливості такого розрахунку у зв'язку з відсутністю одержувача або відправника чи їх правонаступників зазначені кошти повинні використовуватися для відшкодування збитків від претензій за вантажі, не доставлені за призначенням.

51. Підприємства залізничного транспорту загального користування мають право на заставу майна переданих їм для перевезення вантажів для забезпечення гарантії належної провізної оплати та інших платежів. Заставне право діє поки вантаж перебуває у віданні залізниці. Якщо відправник (одержувач) не внесе залізниці належні їй платежі, залізниця використовує заставне право і реалізує вантаж після закінчення передбаченого Правилами граничного терміну його зберігання. Граничний термін зберігання не повинен перевищувати 30 діб.

52. На станціях призначення залізниця зобов'язана перевірити масу, кількість місць і стан вантажу у разі:

- прибуття вантажу у пошкодженому вагоні (контейнері), а також у вагоні (контейнері) з пошкодженими пломбами відправника або пломбами попутних станцій;

- прибуття вантажу з ознаками недостачі, псування або пошкодження під час перевезення на відкритому рухомому складі або у критих вагонах без пломб, якщо таке перевезення передбачене Правилами;

- прибуття швидкопсувного вантажу з порушенням граничного терміну його перевезення або з порушенням температурного режиму перевезення в рефрижераторних вагонах (контейнерах);

- прибуття вантажу, який був завантажений залізницею;

- видачі з місць загального користування вантажів, вивантажених залізницею;

- прибуття вантажів у вагонах навалом і насипом за вимогою одержувача у розмірах, передбачених Правилами.

У зазначених вище випадках тарні і штучні вантажі видаються залізницею з перевіркою кількості і стану вантажу тільки у пошкоджених місцях. У разі виявлення пошкодження тари або інших обставин, що можуть привести до зміни стану вантажу, залізниця зобов'язана перевірити вантаж у пошкоджених місцях за фактурами і рахунками з розкриттям пошкоджених місць.

У решті випадків вантажі, завантажені відправником, і ті, що прибули у справних вагонах, контейнерах із непошкодженими пломбами відправника, а також без ознак недостачі, псування, пошкодження на відкритому рухомому складі або у критих та інших вагонах без пломб, якщо такі перевезення передбачені Правилами, видаються без перевірки їх кількості і стану.

Маса вантажу вважається правильною, якщо різниця у масі, визначена на станції відправлення, порівняно з масою, що виявилася на станції призначення, не перевищує:

- ◆ у разі недостачі - норми природної втрати маси вантажу і граничного розходження визначення маси нетто;

- ◆ у разі надлишку - граничного розходження визначення маси нетто.

За участь представника залізниці на вимогу одержувача у вивантаженні і видачі вантажу з одержувача справляється збір за договірним тарифом.

53. Якщо під час перевірки маси, кількості місць або стану вантажу на станції призначення буде виявлено недостачу, псування або пошкодження вантажу, або якщо ці обставини зазначені у комерційному акті, складеному на шляху проходження, станція призначення зобов'язана визначити обсяг фактичної недостачі, міру псування або пошкодження вантажу. У разі потреби в здійсненні експертизи вантажу залізниця за власною ініціативою або на вимогу одержувача запрошує експертів.

54. Для перевезення вантажів можуть застосовуватися універсальні контейнери транспорту, а також спеціальні і спеціалізовані контейнери, що належать відправникам або одержувачам. Навантаження вантажів у контейнери і вивантаження з них здійснюється відправником та одержувачем.

Навантаження контейнерів транспорту на вагони і вивантаження їх з вагонів у місцях загального користування здійснюється залізницею. Усі контейнери за розмірами і вантажопідйомністю повинні відповідати вимогам стандартів (технічних умов). Вантажі, які можуть бути сформовані в транспортні пакети, повинні пред'являтися для перевезення у пакетованому вигляді.

55. У складі залізниць можуть створюватися експедиторські та транспортно-експедиційні організації.

56. Перевезення вантажів залізничними лініями вузької колії, а також із станцій широкої колії до станцій вузької колії і у зворотному напрямку здійснюється в порядку, встановленому Правилами.

57. Тарифи на перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом (за винятком приміських пасажирських перевезень) встановлюються у порядку, що визначає Кабінет Міністрів України.

Тарифи на перевезення пасажирів і багажу у приміському сполученні встановлюються відповідними залізницями за погодженням з місцевими органами виконавчої влади. У разі застосування тарифів, що не забезпечують рентабельності цих перевезень, збитки залізниць компенсуються з місцевих бюджетів.

Тарифи на перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом у міжнародному сполученні встановлюються відповідно до міжнародних договорів та чинного законодавства.

Плата за перевезення вантажів справляється залежно від відстані, яка визначається згідно з планом формування поїздів.

58. Розрахунки за роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів, вантажобагажу, пошти, щодо яких не здійснюється державне регулювання тарифів, провадяться за вільними тарифами, які визначаються за домовленістю сторін у порядку, що не суперечить антимонопольному законодавству.

59. Тарифи і збори за перевезення вантажів і багажу лініями, що будуються і відкриті для тимчасової експлуатації, затверджуються власником або органом управління будівництвом за погодженням з Мінтрансом та Мінекономіки.

60. Залізницями затверджуються:

а) тарифи на перевезення вантажів і пасажирів всіма залізничними лініями, що не належать до загальної мережі залізниць;

б) ставки зборів з вантажоодержувачів за очищення, промивання та дезінфекцію вагонів засобами залізниць у випадках, передбачених статтею 35 цього Статуту, а також за очищення, промивання засобами залізниць вагонів після вивантаження в інших випадках, коли згідно з Правилами потрібне спеціальне очищення і промивання вагонів;

в) тарифи на перевезення вантажів коліями, що належать залізницям, без виходу на колії загального користування;

г) ставки зборів та розмір плати за послуги, передбачені у статті 12 цього Статуту;

д) пільгові тарифи на перевезення вантажів у місцевому сполученні.

61. Тарифи на перевезення, збори і штрафи, встановлені відповідно до чинного законодавства, публікуються у Збірниках правил перевезень і тарифів залізничного транспорту. Тарифи на перевезення і ставки зборів, затверджені залізницями, публікуються у засобах масової інформації із зазначенням терміну введення їх у дію.

62. Порядок розрахунків за перевезення і послуги встановлюється Укрзалізницею згідно з чинним законодавством. Належні за перевезення вантажів і надання додаткових послуг платежі можуть вноситися готівкою, чеками, безготівково, якщо інше не передбачено законодавством, на станціях відправлення або передплатою через розрахункові підрозділи залізниць.

Остаточні розрахунки між залізницями і одержувачами за перевезення вантажів і надання додаткових послуг здійснюються на станціях призначення. Платежі за перевезення експортно-імпортних вантажів здійснюються згідно з міжнародними угодами та чинним законодавством. У разі несвоєчасного внесення вантажовідправником, вантажоодержувачем, експедитором належної плати, зборів та штрафів справляється пеня за кожний день затримки у розмірі, встановленому законодавством. Відправка, видача вантажів можуть бути затримані до внесення платежів. За час затримки відправник, одержувач, експедитор сплачують за користування вагонами (контейнерами), залізниця плату, передбачену статтею 119 цього Статуту.

63. Мінтранс разом із заінтересованими міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади, відправниками та одержувачами у виняткових випадках, коли через особливі обставини перевезення окремих вантажів не може бути здійснено з дотриманням Правил, можуть встановлювати порядок перевезення таких вантажів на особливих умовах.

Перевезення вантажів на особливих умовах здійснюються за окремими договорами. При цьому сторони вправі передбачати у договорах додаткову відповідальність за виконання зобов'язань щодо перевезень вантажів.

V. Перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні за участю залізниць та інших видів транспорту

79. Залізничний транспорт здійснює перевезення вантажів, пасажирів, пошти і багажу у взаємодії з іншими видами транспорту через систему змішаних сполучень.

80. Для прямого змішаного сполучення відкриті усі залізничні станції, що здійснюють операції з вантажними перевезеннями, а також за переліком, встановленим Мінтрансом, — морські і річкові порти. Порти вважаються відкритими для прямого змішаного сполучення з моменту телеграфного повідомлення про це (з наступною публікацією у пресі).

81. Вантажі у прямому змішаному сполученні приймаються до перевезення згідно з планом, затвердженим у встановленому порядку на підставі замовлень та договорів на організацію перевезень.

82. У пунктах перевалки транспортні підприємства зобов'язані забезпечувати безперебійну і рівномірну подачу вагонів, суден, інших транспортних засобів під навантаження. Залізниці, станції, порти у разі неподачі з їх вини засобів перевезення для виконання плану перевалки вантажів зобов'язані виділяти засоби перевезення для надолуження невиконаної частини плану протягом наступного місяця. Порядок виділення засобів перевезення для поповнення недовантаження встановлюється угодою між відповідними транспортними організаціями.

У разі порушення погодженого порядку виділення транспортних засобів залізниці, порти несуть відповідальність за невиконання плану згідно із статтею 106 цього Статуту.

83. Наливні вантажі, вибухові і сильнодіючі отруйні речовини до перевезення у прямому змішаному сполученні не приймаються. Перелік швидкопсувних, небезпечних, легкозаймистих вантажів, що потребують супроводу провідниками відправників або одержувачів, у прямому змішаному сполученні встановлюється органами управління відповідних видів транспорту за погодженням з Мінекобезпеки.

84. Вантажі, навантажені засобами відправника або порту, що прибули у непошкоджених вагонах (контейнерах) з непошкодженими пломбами, передаються портам, приймаються від портів з перевіркою цілісності і стану пломб, зазначених у перевізних документах. Вантажі на відкритому рухомому складі передаються за наявності ознак недостачі, псування або пошкодження з перевіркою кількості і стану вантажу. При цьому передача вантажу, який перевозиться у транспортних пакетах, відбувається з перевіркою кількості пакетів.

85. Перевезення вантажів в універсальних контейнерах транспорту у прямому змішаному сполученні здійснюється між пунктами, встановленими Мінтрансом. За затримку контейнерів понад встановлені терміни порти і залізниці вносять плату, встановлену статтею 119 цього Статуту.

86. Терміни початку приймання вантажів портами від залізниць у пунктах перевалки з відкриттям навігації і терміни закінчення приймання вантажів перед закриттям навігації повідомляються залізницям портами, морськими та річковими транспортними підприємствами, що здійснюють перевезення вантажів.

87. Вантажі приймаються залізницею до перевезення у прямому змішаному сполученні за умови доставки їх у пункт перевалки до оголошеного терміну закриття прийому пунктом перевалки.

88. У разі прострочення та доставки залізницею вантажів до порту призначення після закінчення навігації подальше відправлення вантажів залізничним транспортом чи відповідальне зберігання в порту здійснюється за рахунок залізниці.

Термін доставки цих вантажів відповідно збільшується на час затримки вантажу у портах.

89. Перевалочні роботи виконуються портом, якщо інше не передбачене Правилами.

90. Обладнання вагонів і суден для перевалки і перевезення великовагових, громіздких, довгомірних, кількаярусних вантажів, а також виправлення, у разі потреби, тари, кріплення вантажів на залізничному рухомому складі і суднах виконується портом. Матеріали та пристосування для обладнання вагонів та суден і кріплення вантажів надаються відправником. Вартість виконаних робіт, а також витрат на виправлення тари і переупакування вантажів вноситься до накладної і сплачується одержувачем.

91. Залізничні колії у морських і річкових портах, а також колії спеціального призначення (підкранові, причальні тощо) належать порту. Будівництво і реконструкція колій та складів здійснюються портом за проектом, погодженим із залізницею. Утримання і ремонт ваг на перевалочних пунктах здійснюється портом.

92. Умови роботи перевалочних пунктів визначаються договорами, що укладаються залізницею або відповідним підприємством залізниці з портом. Порядок укладання договорів визначається Правилами.

93. Порти зобов'язані приймати усі вагони, що надходять для перевалки. При цьому плата за користування нараховується також за вагони, які надійшли понад узгоджені обсяги розвантаження, а також за вагони, затримані на станції і на підходах до неї в очікуванні подачі через неприйняття їх портом.

94. Терміни доставки вантажів визначаються за сукупним терміном доставки їх залізничним та іншими видами транспорту і розраховуються на підставі діючих на цих видах транспорту правил.

95. Плата за перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні територією України здійснюється:

а) у пунктах відправлення — відправником за відстань перевезення відповідним видом транспорту. Плату за відстань, яку проходить вантаж до кордону України іншим видом транспорту, може вносити експедиторська організація;

б) у пунктах призначення — одержувачем за неоплачені перевезення всіма видами транспорту;

в) за транзитні перевезення — відправником, одержувачем або експедитором.

Порядок взаємних розрахунків між транспортними організаціями за перевезення вантажів встановлює Мінтранс.

96. Облік обсягів перевалки ведеться окремо щодо вантажів, які передавалися із залізничного на інші види транспорту, та щодо вантажів, переданих з іншого виду транспорту на залізничний. Форми облікових карток і порядок їх ведення встановлюються Мінтрансом. Залізниці несуть відповідальність за незабезпечення подачі порожніх вагонів за заявкою і завантажених вагонів, що прибули на станцію призначення. Порти несуть відповідальність за невиконання плану навантаження, а також за вивантаження поданих вагонів.

97. У разі порушення відправниками вимог державних стандартів на тару (упаковку), маркування вантажу або використання упаковки, яка не відповідає якостям вантажу, що спричинило в пунктах перевалки простій вагонів і затримку передачі вантажів з одного виду транспорту на інший, з відправників справляється плата за

користування вагонами у двократному розмірі. У таких же розмірах стягуються плата за затримку вагонів і збір за збереження вантажів у випадках відвантаження на станції і в порти перевалки вантажів для одержувачів, відсутніх у зазначених пунктах.

98. Завантажені та порожні вагони (контейнери) в портах охороняються засобами порту. У пунктах перевалки пломбування вагонів (контейнерів), що перевозяться у прямому змішаному сполученні, та зняття пломб з них виконуються портом.

99. Володільці мостів зобов'язані розводити і піднімати прогони наплавних та підйомних мостів для пропуску суден. Витрати залізниць на піднімання прогінних споруд мостів відшкодовуються судовласниками на договірній основі.

VII. Відповідальність залізниць, вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів. Акти, претензії, позови

105. Залізниця, вантажовідправники, вантажоодержувачі, пасажирів, транспортні, експедиторські і посередницькі організації та особи, які виступають від імені вантажовідправника і вантажоодержувача, несуть матеріальну відповідальність за перевезення у межах і розмірах, передбачених цим Статутом та окремими договорами.

106. За незабезпечення залізницею подачі вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень та за невикористання вантажовідправником поданих вагонів і контейнерів чи відмову від вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень сплачується штраф у таких розмірах:

- за вантажі, перевезення яких планується у тоннах і вагонах, — з тонни по 5 відсотків ставки добової плати за користування вагонами;
- за вантажі, перевезення яких планується тільки у вагонах (контейнерах), — за вагон (контейнер) по дві добові ставки плати за користування вагонами (контейнерами).

За незабезпечення завантаження маршруту з винної сторони стягується на користь іншої сторони, крім штрафу за невиконання плану перевезень, штраф за маршрут у розмірі трьох добових ставок плати за користування вагонами.

Залізниця і відправник несуть таку ж відповідальність за недотримання зобов'язань надпланових і позапланових перевезень вантажів за заявками відправника, прийнятими залізницею, а також за надолуження невиконання плану попереднього місяця (згідно із статтею 19 цього Статуту).

За невиконання плану перевезень по залізницях призначення вантажовідправник сплачує штраф за вагон (контейнер) у розмірі однієї добової ставки за користування вагоном (контейнером).

107. Вантажовідправник звільняється від сплати штрафу за невиконання плану перевезень у разі:

а) стихійного лиха (замети, смерч, повінь, пожежа, землетрус тощо), що підтверджено відповідними документами згідно з Правилами і призвело до припинення руху на залізничних під'їзних коліях, або якщо згідно з чинним положенням виконувати вантажні роботи заборонено, а також у разі аварії на підприємстві, через що було припинено виробництво відвантажуваної продукції протягом не менше як трьох діб підряд;

б) обмеження перевезень згідно із статтею 29 цього Статуту;

в) невикористання вагонів (контейнерів), поданих понад планову норму без письмового погодження з вантажовідправником;

г) виконання плану в тоннах вантажів, перевезення яких планується у тоннах і вагонах;

д) надолуження недовантаження, допущеного протягом декади.

У разі коли вантажовідправник шляхом ущільненого завантаження вагонів (контейнерів) використав менше запланованої кількості вагонів (контейнерів), штраф за недовантаження відповідної кількості вагонів (контейнерів) не стягується.

Якщо вантажовідправник письмово відмовився від вагонів (контейнерів), передбачених заявкою, не менш ніж за дві доби до дня завантаження, розмір штрафу зменшується на третину.

108. Залізниця звільняється від сплати штрафу за невиконання планів перевезень у разі:

а) стихійного лиха (замети, смерч, повінь, пожежа, землетрус тощо), внаслідок якого було неможливо подати вагони (контейнери) під завантаження;

б) обмеження перевезень згідно із статтею 29 цього Статуту;

в) затримки вантажовідправником вагонів (контейнерів) під вивантаженням. У цьому разі залізниця звільняється від сплати штрафу за неподання тієї кількості і тих вагонів (контейнерів), які були затримані під вивантаженням чи не могли бути подані під навантаження з цієї причини;

г) незабезпечення подачі вагонів (контейнерів) через неплатоспроможність відправника;

д) виконання плану перевезень власними (приватними) або орендованими вагонами (контейнерами);

е) незавантаження відправником вагонів, поданих йому у меншій кількості, ніж заплановано.

109. Після закінчення місяця, але не пізніше 10 числа наступного місяця, начальник станції повідомляє вантажовідправнику розрахунок суми штрафу за невиконання плану перевезень. Нараховані суми підлягають сплаті у п'ятиденний термін.

110. Залізниця несе відповідальність за збереження вантажу від часу його прийняття для перевезення і до моменту видачі одержувачу або передачі згідно з Правилами іншому підприємству. Обов'язки збереження, супроводження та охорони особливо цінних та небезпечних вантажів, перелік яких встановлюється Правилами, покладаються на відправника.

111. Залізниця звільняється від відповідальності за втрату, недостачу, псування або пошкодження вантажу у разі, коли:

а) вантаж надійшов у непошкодженому вагоні (контейнері) з непошкодженими пломбами відправника чи без пломб, коли таке перевезення дозволено Правилами, а також якщо вантаж прибув у непошкодженому відкритому рухомому складі, завантаженому засобами відправника, якщо немає ознак втрати, псування або пошкодження вантажу під час перевезення;

б) недостача, псування або пошкодження сталися внаслідок дії природних причин, пов'язаних з перевезенням вантажу на відкритому рухомому складі;

в) вантаж перевозився у супроводі провідника відправника чи одержувача;

г) недостача вантажу не перевищує норм природної втрати і граничного розходження визначення маси;

д) зіпсований швидкопсувний вантаж, виявлений у вагоні, прибув без порушення встановленого режиму перевезень (охолодження, опалення, вентиляція), і термін перебування вантажу в дорозі не перевищив граничного терміну перевезень, встановленого Правилами;

е) втрата, псування або пошкодження вантажу відбулися внаслідок:

➤ таких недоліків тари, упаковки, які неможливо було виявити під час приймання вантажу до перевезення;

- завантаження вантажу відправником у непідготовлений, неочищений або несправний вагон (контейнер), який перед тим був вивантажений цим же відправником (здвоєна операція);
- здачі вантажу до перевезення без зазначення в накладній особливих його властивостей, що потребують особливих умов або запобіжних засобів для забезпечення його збереження під час перевезення;
- стихійного лиха та інших обставин, які залізниця не могла передбачити і усунення яких від неї не залежало.

112. У разі знеособлення масових однорідних вантажів, що перевозяться навалом, насипом чи наливом за різними накладними від відправника до одержувача (під час перевалки, перевантаження тощо), природні втрати обчислюються від загальної маси знеособленого у дорозі вантажу.

Недостача або надлишок вантажу, відвантаженого одним відправником на адресу одного одержувача, який перевозиться навалом, насипом чи наливом з перевалкою чи перевантаженням в дорозі і який прибув у непошкоджених вагонах без ознак недостачі, визначається за результатами видачі усієї партії.

113. За незбереження (втрату, нестачу, псування і пошкодження) прийнятого до перевезення вантажу, багажу, вантажобагажу залізниці несуть відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди, якщо не доведуть, що втрата, нестача, псування, пошкодження виникли з не залежних від них причин.

114. Залізниця відшкодовує фактичні збитки, що виникли з її вини під час перевезення вантажу, а саме:

а) за втрату чи недостачу — у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу чи його недостачі;

б) за втрату вантажу, який здано до перевезення з оголошеною вартістю, — у розмірі оголошеної вартості, а якщо залізниця доведе, що оголошена вартість перевищує дійсну, — у розмірах дійсної вартості;

в) за псування і пошкодження — у розмірах тієї суми, на яку було знижено його вартість.

Недостача маси вантажу, за яку відшкодовуються збитки, в усіх випадках обчислюється з урахуванням граничного розходження визначення маси вантажу і природної втрати вантажу під час перевезення.

Загальна сума відшкодування збитку за незбережений вантаж в усіх випадках не може перевищувати суми, яка сплачується за повністю втрачений вантаж.

Поряд із відшкодуванням збитків у разі втрати вантажу залізниця відшкодовує стягнуту за цей вантаж провізну плату, якщо вона не включається у вартість втраченого вантажу. Витрати і збитки, не передбачені договором перевезення і цим Статутом, не підлягають відшкодуванню.

115. Вартість вантажу визначається на підставі загальної суми рахунка або іншого документа відправника, який підтверджує кількість і вартість відправленого вантажу. Вартість вантажів, які належать громадянам і вартість яких не було оголошено під час відправлення, визначається за цінами, що діють у тому місці і на той час, де і коли здійснюється відшкодування збитків.

116. За несвоєчасну доставку вантажів і порожніх вагонів, що належать підприємствам, організаціям, установам, громадянам — суб'єктам підприємницької діяльності або орендовані ними, залізниця сплачує одержувачу штраф (якщо не доведе, що прострочення сталося не з її вини) у розмірі:

- 10 відсотків провізної плати — за прострочення на дві доби;
- 20 відсотків провізної плати — за прострочення на три доби;
- 30 відсотків провізної плати — за прострочення на чотири і більше діб.

Зазначений штраф не сплачується, якщо вантаж не було вивезено одержувачем із станції впродовж доби після одержання повідомлення про прибуття вантажу або якщо в цей же термін одержувач не розкредитує перевізні документи на вантаж, що прибув. Залізниця не несе відповідальності за порушення термінів доставки, якщо порушення сталося внаслідок стихійного лиха або з інших, не залежних від залізниці обставин.

117. Відправник або одержувач має право вважати вантаж втраченим і вимагати відшкодування за втрату, якщо вантаж не було видано одержувачу на його вимогу протягом 30 діб з моменту закінчення терміну доставки, а у разі перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні — після закінчення двох місяців з дня приймання вантажу до перевезення. Якщо вантаж прибув з перевищенням зазначених термінів, одержувач зобов'язаний прийняти його і повернути суму, отриману від залізниці за втрату вантажу. У разі, коли вантаж прибув у частково пошкодженному стані, зазначена сума зменшується з урахуванням збитку, визначеного порядком, зазначеним у статті 114 цього Статуту.

118. За пред'явлення вантажу, який заборонено до перевезень або який потребує під час перевезення особливих заходів безпеки, та з неправильним зазначенням його найменування або властивостей з відправника, крім заподіяних залізниці збитків і витрат, стягується штраф у розмірі п'ятикратної провізної плати за всю відстань перевезення. Якщо через порушення відправником Правил перевезення небезпечних вантажів сталася аварія, збитки відшкодовуються відправником.

119. За користування вагонами і контейнерами залізниці вантажовідправниками, вантажоодержувачами, власниками під'їзних колій, портами, організаціями, установами, громадянами — суб'єктами підприємницької діяльності вноситься плата. Порядок визначення плати за користування вагонами (контейнерами) та звільнення вантажовідправника від зазначеної плати у разі затримки забирання вагонів (контейнерів), що виникла з вини залізниці, встановлюється Правилами.

Зазначена плата вноситься також за час затримки вагонів на станціях призначення і на підходах до них в очікуванні подання їх під виван-таження, перевантаження з причин, що залежать від вантажоодержувача, власника залізничної під'їзної колії, порту, підприємства. За час затримки на коліях залізниці вагонів, що належать підприємствам чи орендовані ними, стягується 50 відсотків зазначених розмірів плати.

Зазначена плата стягується також з вантажовідправників, вантажоодержувачів у разі затримки вагонів (контейнерів), пов'язаної з митним оформленням. Вантажовласники, порти відшкодовують залізницям плату за користування вагонами інших держав від часу прийому цих вагонів від залізниці до повернення їх після виконання вантажних операцій у порядку, визначеному Укрзалізницею відповідно до міжнародних договорів України з цих питань.

Якщо подання вантажовідправнику на його замовлення порожніх спеціальних вагонів затримується з вини вантажовідправника, з нього стягується плата за весь час затримки вагонів на станції навантаження. Якщо вантажовідправник заявить про відмову від цих вагонів, плата нараховується до моменту одержання відмови.

У разі відмови від раніше замовлених спеціальних вагонів, з вантажовідправника стягується плата за пробіг цих вагонів від станції, з якої вони були відправлені, до станції навантаження, але не більш як за 300 кілометрів. Зазначена плата не стягується, якщо ці вагони були використані на станції навантаження іншим вантажовідправником протягом доби з моменту їх прибуття.

Порядок розрахунків та перелік операцій з вагонами (контейнерами), за час виконання яких не стягується плата, встановлюється Правилами. У розрахунках затримка до 30 хвилин не враховується, затримка 30 хвилин і більше враховується як повна година.

120. За затримку вагонів і контейнерів через недодання до накладної документів, необхідних для виконання митних, санітарних та інших адміністративних правил або неналежне їх оформлення, вантажовідправник вносить плату, встановлену відповідно до статті 119 цього Статуту, і несе відповідальність перед залізницею за наслідки затримки вагонів і контейнерів.

121. Вантажовідправник, вантажоодержувач, порт звільняються від плати за користування вагонами і контейнерами:

а) якщо затримка вагонів або контейнерів виникла через стихійне лихо, що спричинило припинення руху на залізничних під'їзних коліях, а також через стихійне лихо або аварію на підприємстві, внаслідок яких згідно з чинним положеннями заборонено виконувати вантажні роботи;

б) у разі подання залізницею вагонів (контейнерів) у кількості, що перевищує максимальну переробну спроможність навантажувальних і розвантажувальних пунктів відправника і одержувача;

в) у інших випадках, передбачених Правилами.

122. За неправильно зазначені у накладній масу, кількість місць вантажу, його назву, код та адресу одержувача з відправника, порта стягується штраф у розмірі згідно із статтею 118 цього Статуту. При цьому відправник несе перед залізницею відповідальність за наслідки, які виникли.

123. Подача залізницею під навантаження неочищеного рухомого складу дозволяється лише за погодженням з вантажовідправником, портом. При цьому залізниця сплачує штраф у розмірі 50 відсотків добової плати за користування вагонами і контейнерами на користь вантажовідправника, порту, які зобов'язані перед навантаженням очистити вагон (контейнер). На очищення вагонів (контейнерів) вантажовідправнику, порту надається необхідний для цього час, який визначається угодою між станцією та вантажовідправником, портом.

У разі здавання вантажоодержувачем, портом після вивантаження неочищеного рухомого складу або контейнерів вантажоодержувач, порт сплачують залізниці штраф у таких самих розмірах.

124. За пошкодження і втрату вагонів, контейнерів на залізничних під'їзних коліях, у порту, на залізничній лінії, яка будується, під час навантаження або вивантаження засобами відправника або одержувача на станції, за пошкодження чи втрату знімних перевізних пристосувань (піддонів, строп, щитів, печей тощо), що належать залізниці, відправник, одержувач, порт, підприємство (організація) несуть матеріальну відповідальність перед залізницею у розмірі фактично заподіяної шкоди.

Вантажовідправник, вантажоодержувач, порт, підприємство (організація) зобов'язані також відшкодувати залізниці збитки, завдані внаслідок пошкодження рухомого складу, перевантаження, неправильного навантаження, застосування неякісної упаковки або неправильного кріплення вантажу.

125. Після прибуття на станцію призначення вантажу всю відповідальність перед залізницею щодо цього перевезення несе одержувач. Якщо вантаж адресовано одержувачу, якого не виявилось на станції призначення, відповідальність перед залізницею несе відправник.

126. У разі самовільного використання залізницею вагонів (контейнерів), що належать підприємствам або орендовані ними, залізниця сплачує їм плату за користування, встановлену статтею 119 цього Статуту.

За пошкодження залізницею вагонів або контейнерів, що належать підприємствам, залізниця несе матеріальну відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди.

За втрачені залізницею вагони і контейнери, що належать підприємствам, залізниця на їх вимогу зобов'язана надати відповідні вагони і контейнери для тим-

часового безкоштовного користування, а після трьох місяців з моменту їх втрати — передати вагони і контейнери замість втрачених. У разі відсутності у залізниці відповідного рухомого складу вона зобов'язана відшкодувати його вартість.

127. Залізниця несе матеріальну відповідальність за втрату, недостачу, псування або пошкодження прийнятого до перевезення багажу, вантажобагажу, а також за прострочення його доставки, якщо не доведе, що втрата, недостача, псування, пошкодження, прострочення відбулися не з її вини. За недостачу, втрату, псування або пошкодження багажу, вантажобагажу залізниця несе відповідальність у таких розмірах:

а) за багаж і вантажобагаж, прийнятий до перевезення з оголошеною вартістю, — у розмірі оголошеної вартості, а якщо залізниця доведе, що оголошена вартість перевищує дійсну вартість, — у розмірі дійсної вартості;

б) за багаж, прийнятий до перевезення без оголошеної вартості, — у розмірі дійсної вартості багажу, встановлену згідно з Правилами перевезень пасажирів;

в) за псування і пошкодження багажу і вантажобагажу — у розмірах тієї суми, на яку було знижено їх вартість.

За прострочення доставлення багажу, вантажобагажу залізниця сплачує штраф у розмірі 10 відсотків провізної плати за кожну добу, але не більше 25 відсотків провізної плати. Неповна доба приймається за повну.

За прострочення доставлення багажу, вантажобагажу в межах до однієї доби штраф не нараховується. Не нараховується цей штраф також у разі, коли пасажир не вивіз багаж із станції в установлені Правилами перевезень пасажирів терміни.

У разі виявлення у багажі, вантажобагажі предметів та речей, перевезення яких заборонено, власник сплачує залізниці штраф у розмірі п'ятикратної вартості перевезення багажу або вантажобагажу.

Відповідальність за збереження ручної поклажі, яку пасажир перевозить з собою, лежить на пасажирі.

128. Повернення вартості невикористаних квитків провадиться у порядку, встановленому Правилами перевезень пасажирів. У всіх випадках повернення проїзних документів (крім випадків, які сталися з вини залізниці) з пасажирів утримується плата, встановлена за послуги (комісійний збір). Збори (плата), сплачені за резервування місць і продаж квитків, поверненню не підлягають.

129. Обставини, що можуть бути підставою для матеріальної відповідальності залізниці, вантажовідправника, вантажоодержувача, пасажирів під час залізничного перевезення, засвідчуються комерційними актами або актами загальної форми, які складають станції залізниць. Комерційний акт складається для засвідчення таких обставин:

а) невідповідності найменування, маси і кількості місць вантажу, багажу чи вантажобагажу натурою з даними, зазначеними у транспортних документах;

б) у разі виявлення вантажу, багажу чи вантажобагажу без документів або документів без вантажу, багажу чи вантажобагажу;

в) псування, пошкодження вантажу, багажу і вантажобагажу;

г) повернення залізниці вкраденого вантажу, багажу або вантажобагажу.

Залізниця зобов'язана скласти комерційний акт, якщо вона сама виявила зазначені вище обставини або якщо про існування хоча б однієї з них заявив одержувач або відправник вантажу, багажу чи вантажобагажу. В усіх інших випадках обставини, що виникли в процесі перевезення вантажу, багажу і вантажобагажу і які можуть бути підставою для матеріальної відповідальності, оформляються актами загальної форми. Порядок складання комерційних актів та актів загальної форми встановлюється Правилами.

130. Пред'явленню залізниці позову, який впливає із цього Статуту, має обов'язково передувати пред'явленню до неї претензії. 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.

Накладна, вантажна, багажна і вантажобагажна квитанції та комерційний акт подаються лише в оригіналі.

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

Претензії, що виникли з перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні, заявляються:

а) залізниці призначення, якщо кінцевим пунктом перевезення є залізнична станція;

б) іншому транспортному органу, якщо кінцевим пунктом перевезення є порт.

Претензії вантажовідправників щодо штрафів заявляються залізниці відправлення, а вантажоодержувачів — залізниці призначення. Порядок заявлення і розгляду претензій з приводу платежів, зборів і штрафів, пов'язаних з перевезенням пасажирів, багажу і вантажів, установлюється правилами. Укрзалізниця може доручити розгляд претензій своїм структурним підрозділам.

132. Не допускається пред'явлення вимог вантажовідправників, вантажоодержувачів і залізниць, що впливають із договорів перевезення, на суму менше однієї мінімальної заробітної плати за кожною накладною, за винятком претензій від громадян.

133. Передача іншим організаціям або громадянам права на пред'явлення претензій та позовів не допускається, за винятком випадків передачі такого права вантажовідправником вантажоодержувачу або вантажоодержувачем вантажовідправнику, а також вантажовідправником або вантажоодержувачем вищій організації або уповноваженій особі, яка виступає від їх імені.

Передача права на пред'явлення претензій і позовів засвідчується переуступним підписом на документі (накладній, вантажній, багажній квитанції), а для уповноваженої особи — довіреністю, оформленою згідно із законодавством.

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.

134. Претензії до залізниць можуть бути заявлені протягом шести місяців, а претензії з приводу штрафів — протягом 45 діб.

Зазначені терміни обчислюються:

а) з дня видачі вантажу, багажу або вантажобагажу — для претензій про відшкодування за псування, пошкодження або недостачу вантажу, багажу та вантажобагажу;

б) через 30 діб з дня закінчення терміну доставки — для претензій про відшкодування за втрату вантажу;

в) через 2 місяці з дня прийому вантажу до перевезення — для претензій про відшкодування за втрату вантажу, що виникли з приводу перевезень у прямому змішаному сполученні;

г) через 10 діб після закінчення терміну доставки багажу чи вантажобагажу — для претензій про відшкодування за втрату багажу чи вантажобагажу;

д) від дня видачі вантажу, багажу або вантажобагажу — для претензій з приводу прострочення доставки вантажу, багажу або вантажобагажу;

е) після закінчення п'ятиденного терміну, встановленого для оплати штрафу, — для претензій про стягнення штрафу за невиконання плану перевезень;

є) з дня отримання заявником претензії копії платіжного доручення (рахунка) залізниці про нарахування плати — для претензій про повернення плати за користування вагонами і контейнерами;

ж) з дня встановлення обставин, що спричинили заявлення претензії, — в усіх інших випадках.

135. Залізниця зобов'язана розглянути заявлену претензію і повідомити заявнику про результати її розгляду в такі терміни з дня отримання претензії:

а) протягом 3 місяців — претензії, що виникли внаслідок перевезень у залізничному сполученні;

б) протягом 6 місяців — претензії, що виникли внаслідок перевезень у прямому змішаному сполученні;

в) протягом 45 діб — претензії про сплату штрафів.

У разі часткового задоволення або відхилення претензій у повідомленні мають бути зазначені підстави рішення залізниці з посиланням на відповідні статті цього Статуту. У цих випадках подані з претензією документи повертаються заявнику.

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.

136. Позови до залізниць, що впливають із цього Статуту, можуть бути подані тільки у разі повної або часткової відмови залізниці задовольнити претензію чи у разі неодержання від залізниці відповіді в установлений термін. Позови подаються до арбітражного суду або до суду за місцем знаходження залізниці, якій була пред'явлена претензія, у двомісячний термін з дня одержання відповіді залізниці або з дня закінчення терміну, встановленого для відповіді.

137. Позови залізниць до вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів, що впливають із цього Статуту, можуть бути подані відповідно до установленної підвідомчості чи підсудності до арбітражного суду або до суду за місцем знаходження відповідача протягом 6 місяців.

Зазначений шестимісячний термін обчислюється:

- а) щодо стягнення штрафу за невиконання плану перевезень — після закінчення п'ятиденного терміну, встановленого для сплати штрафу;
- б) в усіх інших випадках — з дня настання події, що стала підставою для подання позову.



3.4. ПРАВИЛА КОРИСТУВАННЯ ВАГОНАМИ І КОНТЕЙНЕРАМИ

*(Затверджено наказом Міністерства транспорту України
25.02.99 № 113. Зареєстровано в Міністерстві юстиції України
15 березня 1999 р. за № 165/3458)*

I. Загальні положення

1. Правила користування вагонами і контейнерами визначають порядок і умови користування вагонами і контейнерами:

- ◆ парку залізниць України;
- ◆ парку залізниць інших держав;
- ◆ які належать підприємствам, організаціям, портам, установам і громадянам, а також орендовані ними (за час затримки на коліях залізниць загального користування).

2. За користування вагонами і контейнерами вантажовідправники, вантажоодержувачі, власники під'їзних колій, порти, організації, установи, громадяни — суб'єкти підприємницької діяльності (вантажовласники) вносять плату.

II. Порядок користування вагонами і контейнерами

3. Облік часу користування вагонами і контейнерами та нарахування плати за користування ними провадиться на станції відправлення та призначення за "Відомістю плати за користування вагонами (контейнерами)" форми ГУ-46 (додаток 1), яка складається на підставі "Пам'яток про користування вагонами (контейнерами)" форми ГУ-45 (додаток 2), "Актив про затримку вагонів" форми ГУ-23а (додаток 3), "Актив загальної форми ГУ-23" (додаток 6).

4. Відомості плати за користування вагонами (контейнерами) складаються на вагони, що подаються під навантаження та вивантаження, є документами обліку часу перебування вагонів у пунктах навантаження та вивантаження і містять розрахунки платежів за користування вагонами, за маневрову роботу та за подавання й забирання вагонів.

Відомості плати за користування вагонами (контейнерами) мають підписуватися начальником станції і вантажовласника щоденно або в періоди пред'явлення їх станцією до розрахункового підрозділу, що встановлюються начальником залізниці.

У разі непогодження даних, зазначених у відомості, представник вантажовласника зобов'язаний підписати відомість із зауваженнями.

Відомість плати за користування вагонами (контейнерами) складається у трьох примірниках — два для залізниці і один для вантажовласника, окремо для вагонів і для контейнерів.

Час користування вагонами обчислюється з моменту їх передачі вантажовласникові до моменту їх фактичного прийняття від вантажовласника. Час подачі та забирання вагонів указується у пам'ятці про користування вагонами (контейнерами), яка заповнюється під час подавання або забирання вагонів і контейнерів.

Пам'ятка підписується відповідальною особою станції і вантажовласника.

Про закінчення вантажних операцій і готовність вагонів до забирання локомотивом залізниці вантажовласник повинен повідомити станцію. Спосіб повідомлення встановлюється в договорі про експлуатацію під'їзної колії (договором

про подавання та забирання вагонів).

У повідомленні робиться відмітка про час його передачі та прийняття, вказуються прізвища працівників вантажовласника і станції, які його передали та прийняли.

У всіх випадках повідомлення про подавання вагонів повинно передаватися станцією не пізніше ніж за дві години до їх подавання.

Вантажовласник повинен призначити для приймання і передачі повідомлень працівників; їхні прізвища та номери телефонів надаються начальнику станції.

Повідомлення про час подавання порожніх вагонів під навантаження не потребується, якщо вони використовуються для подвійних операцій.

Для запису повідомлень на станції ведеться "Книга повідомлень" (додаток 7).

Термін користування вагонами, що подаються залізницею, обчислюється не раніше часу, зазначеного у повідомленні.

У разі подавання вагонів без повідомлення, початок часу користування ними обчислюється після закінчення передбачених Правилами користування вагонами і контейнерами двох годин.

У разі подавання вагонів із запізненням, після часу, зазначеного у повідомленні, час користування обчислюється з моменту фактичної подачі, якщо запізнення не перевищує двох годин.

У разі запізнення понад дві години вагони вважаються поданими без повідомлення.

Про зарахування для подвійних операцій (розвантаження одержувачем та наступне навантаження вагона цим же одержувачем чи на цій же під'їзній колії) у графі 14 "Примітки" Відомості плати за користування вагонами (контейнерами) робиться відмітка "Подвійна операція". У сумі плати за користування вагонами і контейнерами, які пройшли вказані подвійні операції, повинна бути врахована знижена ставка плати за одну кінцеву (розвантаження) і одну початкову (навантаження) операцію.

Приклад. Якщо критий вагон під подвійною операцією перебував у користуванні вантажовласника 20 годин, плата за користування повинна складатися з таких частин: за користування для розвантаження з першої до 4-ї год. включно — 1,0 грн. і така ж сума 1,0 грн. за користування вагоном під навантаженням протягом 4 годин включно, а за останні 12 год. користування вагоном — плата за ставками, які визначені в таблиці 1 наказу № 53 (z0103-99) від 02.02.99, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 18.02.99 за № 103/3396, починаючи з 5-ї до 16-ї год. включно, тобто 6,9 грн. Загальна сума плати за користування вагонами у цьому випадку становить 1,0 грн. + 1,0 грн. + 6,9 грн. = 8,9 грн.

На станціях та під'їзних коліях із значним обсягом вантажної роботи облік часу користування вагонами та нарахування плати за користування ними повинен провадитися з використанням персональних електронних обчислювальних машин за спеціально розробленою програмою.

III. Порядок визначення плати за користування вагонами і контейнерами

5. Плата за користування нараховується за кожний вагон і контейнер після прийняття його залізницею від вантажовласника.

6. Час користування обчислюється окремо для кожного вагона і контейнера за його номером. Номерному обліку часу користування підлягають усі вагони і контейнери, подані під вантажні операції на місцях загального користування, а на місцях незагального користування — вагони і контейнери парку залізниць України

й інших держав, передані на під'їзні колії або орендовані ділянки колій.

Усі завантажені вагони, а також порожні вагони, які належать підприємствам, організаціям, портам, установам і громадянам, та орендовані ними, що знаходяться на станціях і на підходах до них в очікуванні подавання під вантажні операції з причин, які залежать від вантажовласника, є такими, що перебувають у користуванні вантажовласника.

7. Час користування вагонами на залізничних під'їзних коліях, що обслуговуються локомотивами власників колій, обчислюється з моменту їх передавання на передавальних коліях.

8. У разі затримки вагонів на станції з причин, які залежать від вантажовласника, складається акт загальної форми, який підписується представниками станції і вантажовласника. В акті вказується час (у годинах та хвилинах) початку та закінчення затримки подавання на під'їзну колію вагонів і їх кількість.

9. Про затримку вагонів і контейнерів з вини вантажовласника на підходах до станції призначення залізничця видає наказ (додаток 4).

10. Облік затриманих на підходах вагонів здійснюється станцією, на якій вони простояють, на підставі акта про затримку вагонів, що складається станцією.

Усі дані, вказані в цьому акті, передаються станцією у "Повідомленні про затримку вагонів" (додаток 5) до інформаційно-обчислювального центру залізниці та на станцію призначення.

Акт про затримку вагонів складається у трьох екземплярах — один залишається на станції затримки і два додаються до перевізних документів.

Станція призначення інформує вантажовласника про затримку вагонів з його вини, передаючи йому копію Повідомлення про затримку вагонів не пізніше двох годин після його отримання.

11. Не прийняті залізницею від вантажовласника вагони (неочищені, неправильно навантажені або неправильно запломбовані та з іншими комерційними несправностями) залишаються в користуванні вантажовласника до усунення недоліків.

12. Загальний час, за який вноситься вантажовласником плата залізниці за користування вагонами, включає час затримки вагонів з його вини та час перебування їх у безпосередньому розпорядженні вантажовласника.

Час до 30 хвилин не враховується, час 30 хвилин і більше враховується як повна година.

Причини, які є підставою для нарахування плати за користування вагонами в разі затримки їх на підходах до припортових станцій призначення, визначаються в договорах на переробку вантажів.

13. Плата за користування стягується з вантажовласника також у разі затримки вагонів і контейнерів, пов'язаної з митним оформленням.

14. Розмір плати за користування вагонами і контейнерами в залежності від їх роду, належності і часу користування встановлюється згідно з чинним законодавством.

Ставки плати за користування вагонами і контейнерами залізниць, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 02.02.99 за № 53.

15. За час перебування на під'їзних коліях та інших місцях незагального користування вагонів, що належать підприємствам чи орендовані ними, плата не вноситься. Якщо такі вагони затримані на станції призначення чи на підходах до неї з причин, що залежать від вантажовласника, то плата за користування сплачується в розмірі 50 відсотків.

16. Вантажовласник звільняється від плати за користування вагонами і контейнерами:

а) якщо затримка вагонів або контейнерів виникла через стихійне лихо, що

спричинило припинення руху на залізничних під'їзних коліях, а також через стихійне лихо або аварію на підприємстві, внаслідок яких згідно з чинними положеннями заборонено виконувати вантажні роботи;

б) у разі подання залізницею вагонів і контейнерів у кількості, що перевищує максимальну переробну спроможність навантажувальних і розвантажувальних пунктів відправника й одержувача. Вказана максимальна переробна спроможність визначається за договором між залізницею і вантажовласником;

в) у разі затримки прийняття залізницею вагонів, які пред'явлено їй до здачі, з причин, що залежать від залізниці. Факт такої затримки оформляється актом загальної форми за підписами працівників станції і вантажовласника. В акті вказується час затримки, який виключається із загального часу користування вагонами.

Причина звільнення від плати за користування вагонами і контейнерами зазначається у графі "Примітки" відомості плати за користування вагонами (контейнерами).

17. Внесення плати здійснюється в термін не пізніше 10 діб з дня пред'явлення рахунку до оплати.

18. Відповідальність залізниць за своєчасне подавання вагонів і контейнерів визначається у відповідності із Статутом залізниць України.



3.5. ПРО ЗАТВЕРДЖЕННЯ ОКРЕМИХ РОЗДІЛІВ ПРАВИЛ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ (Наказ МТУ від 21 листопада 2000 року № 644. Із змінами і доповненнями, внесеними наказом МТУ від 20 серпня 2001 року № 542)

Відповідно до пункту 4 Положення про Міністерство транспорту України, затвердженого Указом Президента України від 11.05.2000 № 678/2000, та статті 5 Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.98 № 457, НАКАЗУЮ:

1. Затвердити такі розділи Правил перевезення вантажів (додаються):

Правила приймання вантажів до перевезення;

Правила видачі вантажів;

Правила оформлення перевізних документів;

Правила розрахунків за перевезення вантажів;

Правила обчислення термінів доставки вантажів;

Правила зберігання вантажів;

Правила перевезення вантажів з оголошеною вартістю;

Правила перевезення вантажів у супроводі провідників відправників (одержувачів);

Правила реалізації вантажів;

Правила перевезення вантажів, які змерзаються;

Правила перевезення вантажів залізничними лініями вузької колії;

Правила перевезення вантажів у спеціальних та спеціалізованих контейнерах відправників і одержувачів;

Правила перевезення вантажів, які підлягають фітосанітарному контролю;
Правила перевезення вантажів у транспортних пакетах;
Правила обслуговування залізничних під'їзних колій;
Правила пломбування вагонів і контейнерів;
Правила переадресування вантажів;
Правила перевезення вантажів навалом і насипом;
Правила перевезення вантажів у вагонах відкритого типу;
Правила перевезення вантажів дрібними відправками;
Правила перевезення вантажів в універсальних контейнерах.



3.6. ПОРЯДОК НАДАННЯ, ВИКОРИСТАННЯ ТА ЗАХИСТУ КОДІВ ЕКСПЕДИТОРСЬКИХ ОРГАНІЗАЦІЙ (Затверджено наказом Мінтранса від 23.04.2001 № 229)

1. Загальні положення

1.1. Ця Інструкція визначає порядок надання, використання та захисту кодів експедиторських організацій, які здійснюють транзитні перевезення вантажів залізницями України.

1.2. Кодування експедиторських організацій (надалі — експедитори), проводиться згідно з Рекомендаціями з єдиного цифрового кодування клієнтів залізниці (Пам'ятка Р920/10, розроблено Спільною робочою групою ОСЗ/МСЗ по кодуванню транспортних об'єктів на 15 нараді 29.05.—01.06.1973 р. в м. Мамайя. Дата вступу в дію: 21.03.1974 р.).

2. Надання коду експедитору

2.1. Після укладення між Укрзалізницею та експедиторською організацією договору про організацію перевезень вантажів залізницями України Укрзалізниця визначає і надає експедитору єдиний цифровий код.

Структура коду визначається Укрзалізницею.

Про надання коду Укрзалізниця письмово повідомляє експедитора.

2.2. Інформація про наданий Укрзалізницею єдиний цифровий код є конфіденційною, про що зазначається у договорі про організацію перевезення вантажів залізницями України.

2.3. Єдиний цифровий код діє в межах залізниць України, термін дії — з часу його визначення та надання експедитору до припинення дії договору про організацію перевезення вантажів залізницями України.

3. Використання коду

3.1. Єдиний цифровий код експедитора використовується для проведення централізованих розрахунків (включаючи складання рахунків) за перевезення вантажів та надані послуги, для інформаційного забезпечення, а також для ведення оперативного обліку щодо даних експедитора на базі електронного обміну даними між підрозділами залізниць.

3.2. Для забезпечення проведення централізованих розрахунків згідно з параграфом 2 статті 15 Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення цей код зазначається у графі 20 перевізних документів СМГС (Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении).

4. Порядок перевірки належності коду експедиторській організації

4.1. Для запобігання використанню сторонньою особою єдиного цифрового коду експедитора та розрахунків за перевезення вантажів і надані послуги за рахунок власника коду Укрзалізниця надає експедиторській організації необхідну

інформацію для перевірки належності їй коду, зазначеного у графі 20 перевізних документів СМГС .

4.2. Про прибуття вантажів на вхідну прикордонну станцію України головний інформаційно-обчислювальний центр Укрзалізниці, за реквізитами перевізних документів, передає інформацію експедиторській організації, код якої вказано в графі 20 перевізних документів СМГС.

4.3. Обов'язки Укрзалізниці про надання такої інформації, а також порядок оплати експедиторською організацією за отриману інформацію визначаються у договорі про організацію перевезення вантажів залізницями України.

На підставі цієї інформації експедитор перевіряє правомірність використання наданого йому коду в цьому перевезенні.

У разі виявлення використання коду сторонньою особою експедитор негайно по телефону, з наступним підтвердженням у письмовій формі, звертається до Укрзалізниці з вимогою про припинення руху вагонів до з'ясування обставин, які призвели до несанкціонованого використання коду.

4.4. Після отримання звернення експедитора Укрзалізниця зупиняє рух указаних вагонів територією України, про що письмово сповіщає експедиторську організацію, станцію відправлення та вантажовідправника.

4.5. Експедиторська організація після визначення питання подальшого транспортування вагонів письмово повідомляє Укрзалізницю про прийняте рішення. Це повідомлення є підставою для подальшого перевезення вантажу.

4.6. Збитки, яких зазнала Укрзалізниця внаслідок затримки в просуванні транзитних вантажів, відшкодовуються стороною, з вини якої сталася затримка, згідно з чинним законодавством.



3.7. ПЕРЕВОЗОКА ГРУЗОВ В УНИВЕРСАЛЬНЫХ КОНТЕЙНЕРАХ по железным дорогам государств-участников СНГ, Латвийской республики, Литовской республики, Эстонской республики

1. Настоящие Правила устанавливают порядок и условия перевозок грузов в универсальных контейнерах (далее — контейнеры), основные требования к контейнерам и применяются независимо от принадлежности контейнера железнодорожным администрациям или грузоотправителям, грузополучателям, экспедиторам.

В случаях, не предусмотренных настоящими Правилами, действуют Положения Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), Соглашение между государствами-участниками СНГ, Латвийской Республикой, Литовской Республикой, Эстонской Республикой об особенностях применения отдельных норм СМГС и внутренние Правила перевозок грузов.

2. В настоящих Правилах используются следующие термины:

Универсальный контейнер — единица транспортного оборудования многократного применения с внутренним объемом для размещения груза, обеспечивающая сохранную перевозку груза одним или несколькими видами транспорта и имеющая конструкцию для механизированной погрузки, выгрузки и перегрузки. используемая для перевозки широкой номенклатуры грузов, стандартизированная по массе брутто, габаритным размерам, конструкции и маркировке.

Универсальный среднетоннажный контейнер — универсальный контейнер массой брутто 3 или 5 тонн, имеющий девятизначную нумерацию, начинающуюся соответственно на цифры 3 и 5 (табл. 7.1 часть 1).

Универсальный крупнотоннажный контейнер — универсальный контейнер массой брутто 10 и более тонн, и длиной 10 и более английских футов, имеющий маркиро-

вочный код, соответствующий стандарту ИСО и зарегистрированный Международным бюро по контейнерам (BIC). В первой строке маркировочного кода четырьмя прописными латинскими буквами обозначается принадлежность контейнера и семью цифрами — его серийный номер, последняя цифра которого является контрольным знаком. Во второй строке — двумя прописными латинскими буквами обозначается код страны и четырьмя знаками типоразмер, при этом два последних знака от 00 до 19 или вместо первой цифры буква латинского алфавита (G или V) обозначают, что контейнер является универсальным.

Собственный (приватный) контейнер — универсальный или специализированный контейнер, не принадлежащий железным дорогам государств-участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, имеющий маркировочный код, соответствующий принятой системе нумерации или международному стандарту.

Табличка КБК — прямоугольная металлическая пластина, установленная Международной конвенцией по безопасным контейнерам (КБК), прикрепляемая в обязательном порядке на дверь универсального контейнера при изготовлении или капитальном ремонте и удостоверяющая безопасность его эксплуатации.

Таможенная табличка — **прямоугольная металлическая пластина определенного размера и содержания, прикрепленная к контейнеру и подтверждающая его пригодность для перевозки грузов под таможенным контролем.**

3. Крупнотоннажные контейнеры должны соответствовать стандартам ИСО Международной конвенции по безопасным контейнерам 1972 (с поправками) ООН/ИМО (КБК), Таможенной конвенции, касающейся контейнеров. 1972г. (КТК), среднетоннажные — международным и государственным стандартам.

Грузоотправители, грузополучатели, железные дороги и иные организации не вправе использовать не принадлежащие им контейнеры для собственных перевозок, хранения грузов и не вправе использовать их под загрузку) без разрешения владельцев, если иное не предусмотрено соответствующими договорами.

4. На всех крупнотоннажных контейнерах должны быть нанесены следующие трафареты:

- буквенный код владельца, номер контейнера, контрольное число, код страны, код размера и код типа контейнера в соответствии с приложением 1;
- срок очередного освидетельствования или ремонта;
- масса брутто и масса тары контейнера;
- табличка КБК;
- табличка КТК.

Трафареты массы брутто и массы тары контейнера должны быть нанесены на его дверях.

На всех среднетоннажных контейнерах должны быть нанесены следующие трафареты:

- ◆ девятизначный маркировочный номер, код страны и код типа контейнера в соответствии с приложением 1;
- ◆ дата последнего планового ремонта и вид ремонта (плановый текущий — ПТР или плановый капитальный — КР);
- ◆ масса брутто и масса тары контейнера.

Трафарет даты проведенных ремонтов и вида ремонта (ПТР, КР), а также трафареты массы брутто и массы тары контейнера должны быть нанесены на двери или на специальной табличке прикрепленной к двери среднетоннажного контейнера.

При отсутствии требуемой маркировки и трафаретов контейнеры к перевозке как контейнерная отправка, не принимаются.

5. Контейнеры принадлежности железнодорожных администраций предназначены для перевозок продовольственных и промышленных товаров народного потребления, предметов материально-технического снабжения промышленных и других предприятий, домашних вещей граждан и других контейнеропригодных грузов без тары и упаковки, в первичной упаковке или облегченной таре.

Допускается перевозка в контейнерах скоропортящихся и опасных грузов. Перечень таких грузов и условия их перевозок предусмотрены соответствующими правилами перевозок скоропортящихся грузов и правилами перевозок опасных грузов.

Не допускается перевозка в контейнерах принадлежности железнодорожных администраций грузов зловонных, загрязняющих внутренние поверхности контейнера, грузов, после перевозки которых требуется промывка и дезинфекция контейнера.

6. Жидкие грузы, кроме опасных, допускаются к перевозке в контейнерах в первичной небьющейся таре (бочках, бидонах, канистрах, пластиковых емкостях), а также расфасованные в мелкую стеклянную тару, объемом не более 3 л. упакованную в картонные коробки, обрешетку и другую облегченную упаковку. Тара должна быть предназначена под перевозку предъявленного жидкого груза.

7. Масса одного места груза, загружаемого в крупнотоннажный контейнер, не должна превышать 1500 кг, а загружаемого в среднетоннажный контейнер 1000 кг.

Домашние вещи граждан перевозятся в контейнерах без ограничения массы отдельных мест.

При этом сосредоточенная нагрузка на пол контейнера от загружаемых мест груза, в т.ч. с учетом сформированного штабеля, не должна превышать 1 кгс на один квадратный сантиметр в крупнотоннажном контейнере и 0,5 кгс — в среднетоннажном контейнере.

При превышении указанной удельной нагрузки на пол контейнера грузовое место должно быть установлено либо на стандартный поддон, либо на подкладки (сечением не менее 20 × 100 мм) с соответствующей опорной поверхностью. Такие грузовые места размещаются в контейнере только в один ярус.

8. Железная дорога обязана подавать под загрузку контейнеры исправные, годные для перевозки данного груза, очищенные от остатков груза и мусора.

Пригодность контейнера для перевозки груза в коммерческом отношении определяется грузоотправителем. Грузоотправители вправе отказаться от контейнеров, непригодных для перевозки конкретных грузов, и железная дорога обязана подать взамен исправные, пригодные для перевозки таких грузов контейнеры.

Предъявляемые к перевозке в первичной упаковке без тары или в облегченной таре грузы, а также предназначенный для их перевозки контейнер, предварительно подготавливаются грузоотправителями таким образом, чтобы исключить при загрузке, перевозке, разгрузке различного рода трение, деформацию, примерзание или перегрев груза, отрицательное воздействие груза на контейнер (например, обкладка стен контейнера бумагой, пленкой, установка защитных планок и резиновых прокладок, упаковка груза в мягкий изоляционный материал).

Грузы в промасленном состоянии без упаковки (например, запасные части, метизы) допускаются к перевозке в принадлежащих железнодорожным администрациям контейнерах только в плотной бумаге, а также при условии обеспечения застилки предохраняющим материалом пола контейнера и пространства между стенами контейнера и грузом, других мер предохранения внутренней поверхности контейнера от загрязнения.

9. Грузы в контейнерах должны размещаться грузоотправителем таким образом, чтобы исключалась возможность их перемещения и повреждения внутри контейнера при воздействии естественных в процессе перевозки усилий.

Давление груза па двери контейнера исключается. Поэтому при укладке груза необходимо оставлять свободное пространство от 3 до 5 см между грузом и дверью контейнера. Прибивать грузы или приспособления для их крепления (стойки, клинья, прокладки и др.) гвоздями или скобами к полу контейнера запрещается. Крепление грузов в контейнере достигается установкой упорных брусков, цепей, ограничительных щитов (в дверном проеме контейнера), распорных рамок из досок сечением не менее 20×100 мм.

Общая сумма зазоров между штабелями груза, а также между грузами и стенками контейнера не должна превышать 200 мм. Смещение от середины контейнера общего центра массы размещенных в контейнере грузов не должно превышать: 600 мм — по длине от середины крупнотоннажного контейнера; 200 мм — по длине среднетоннажного контейнера и 100 мм по ширине.

10. Максимальная масса груза в контейнере не должна превышать разницы между указанными на трафарете контейнера массы брутто и массы тары контейнера.

Крупнотоннажные контейнеры с массой брутто, превышающей установленный стандартом ИСО номинал, должны загружаться до массы брутто равной: 20 футов — 24т; 30 футов — 25,4т; 40 футов — 30,48 т.

Среднетоннажные контейнеры с массой брутто 3(5) т и 5(6)т должны загружаться до массы брутто 3т и 5т соответственно.

11. После загрузки контейнера грузоотправитель обязан его закрыть, закрепить ручку замка контейнера и опломбировать в порядке, установленном правилами пломбирования вагонов и контейнеров.

Груженные контейнеры принимаются к перевозке по наружному осмотру контейнера и пломб или запорно-пломбировочных устройств (ЗПУ) с проверкой наличия и правильности внесения в накладную сведений о пломбах или ЗПУ.

12. Перевозка грузов в контейнерах производится между станциями, открытыми для операций с контейнерами, установленной массы брутто. Перечень станций, открытых для операций с контейнерами, публикуется в установленном порядке в Тарифном руководстве.

Перевозка грузов в контейнерах между станциями, не открытыми для операций с контейнерами, может производиться по согласованию между администрациями железных дорог отправления и назначения.

Перевозка грузов в контейнерах в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении осуществляется после согласования такой перевозки с железнодорожной администрацией места нахождения станции перевалки.

Прием контейнеров через порты, не включенные в прямое смешанное железнодорожно-водное сообщение, и направление контейнеров через порты и станции, не открытые для перевалки, запрещается.

13. На каждый груженный или порожний контейнер, предъявляемый к перевозке по железной дороге, оформляется транспортная железнодорожная накладная СМГС (накладная) в порядке, изложенном в приложениях 12.1-12.5 СМГС. с учетом Соглашения об особенностях применения отдельных норм СМГС.

14. В накладной при оформлении перевозочных документов грузоотправитель обязан в соответствии с Межгосударственным планом формирования вагонов с контейнерами указать в графе 7 «Пограничные станции перехода» выходные пограничные станции, открытые для передачи контейнеров страны отправления и транзитных стран.

Отправитель обязан приложить к накладной сопроводительные документы, необходимые для выполнения таможенных и других правил на всем пути следования груза.

Все сопроводительные документы, прикладываемые отправителем к накладной, должны быть поименованы в накладной в графе «Документы, приложенные отправителем» и прикреплены к накладной так, чтобы они не могли разъединиться в пути следования.

При загрузке грузов в контейнеры грузоотправитель обязан вложить внутрь каждого контейнера сертификат или спецификацию на погруженный груз. Сертификат или спецификация заверяется подписью и печатью отправителя.

При предъявлении к перевозке домашних вещей грузоотправитель обязан вложить внутрь контейнера опись домашних вещей с объявленной ценностью груза.

15. Грузоотправители в установленном порядке несут ответственность за достоверность сведений, внесенных в накладную, а также за последствия, возникшие вследствие недостоверных, неточных или неполных сведений, указанных грузоотправителем в накладной.

16. Перевозка экспортных грузов в контейнерах назначением или транзитом (в том числе через порты других государств) за пределы железных дорог государств-участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики производится в соответствии с приложением к СМГС.

17. Очистка контейнеров после выгрузки во всех случаях производится грузополучателем. При невыполнении грузополучателем требований по очистке контейнера железная дорога имеет право после выгрузки не принимать от грузоотправителя контейнер до выполнения им указанных требований и начислять плату за пользование контейнером за все время его задержки.

18. При перевозке грузов в контейнерах грузоотправитель может, а в случаях, предусмотренных правилами, обязан объявить ценность отправляемого груза.

19. Размещение и крепление контейнеров на железнодорожном подвижном составе осуществляется в соответствии с Техническими условиями погрузки и крепления грузов полными комплектами (группой контейнеров), занимающими всю площадь полувагона, платформы с расстановкой их согласно схемам размещения и крепления грузов.

Перевозка порожних крупнотоннажных контейнеров производится с наложением закруток на двери контейнера с постановкой на вагон дверями наружу.

20. Выдача, завоз, вывоз, хранение груза в контейнерах, взыскание сборов, связанных с перевозкой, производится в соответствии с внутренними правилами, действующими на железных дорогах.

После выдачи груза, прибывшего в контейнерах, принадлежности железнодорожной администрации, железнодорожная администрация назначения обязана принимать меры к их возврату в груженом или порожнем состоянии в соответствии с Правилами эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование универсальными контейнерами принадлежности железнодорожных администраций.

Железнодорожная администрация не обязана принимать меры к возврату контейнеров, переданных в «третьи» страны через сухопутные переходы и морские порты. Слежение за контейнерами в «третьих» странах и их возврат осуществляет собственник контейнеров.

Грузы, прибывшие в собственных контейнерах, выдаются грузополучателю вместе с контейнерами и железная дорога не несет ответственности за возврат контейнеров.



3.8. ПЛАНУВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

*(Затверджено наказом Міністерства транспорту України
від 2 березня 1995 року № 89 із змінами, внесеними згідно з Наказом Мінтрансу № 525
від 01.11.99)*

3.8.1. Місячне планування перевезень вантажів залізничним транспортом України

Планування перевезень вантажів залізницями України по її території, а також в країни СНД і Балтії здійснюється у такому порядку:

П л а н у в а н н я перевезень вантажів здійснюється на підставі заявок, які розробляють підприємства, що виготовляють продукцію, а також вантажовласники. Заявки приймаються згідно з порядком, затвердженим цим Тимчасовим положенням.

П і д п р и є м с т в а, організації, установи-вантажовідправники і вантажовласники не пізніше ніж за 14 днів до початку наступного місяця подають (у трьох примірниках, кожний з яких підписується керівником підприємства, організації, установи і його підпис затверджується печаткою) в управління залізниць відправлення розгорнуті плани перевезень вантажів за встановленою в додатках №№ 1, 2 номенклатурою, з розподілом по видах вантажів, станціях відправлення і залізницях призначення, а по вантажах, відвантажених у межах залізниці відправлення — з розподілом по станціях призначення за формою ГУ-12.

Плани подаються згідно з додатками №№ 1, 2 (в тоннах і вагонах або у вагонах).

Вантажовідправники подають окремий розгорнутий план по кожній станції відправлення на кожен номенклатурну групу вантажів.

Управління залізниць забезпечують вантажовідправників бланками розгорнутих планів перевезень вантажів встановленої форми.

Ф о р м а бланка розгорнутого місячного плану перевезень передбачає можливість механізованої обробки даних плану на ЕОМ, є єдиною для всіх вантажовласників, які відправляють вантажі у прямому залізничному сполученні і у прямому змішаному залізнично-водному сполученні як в межах країни, так і на експорт.

Всі дані розгорнутого місячного плану перевезень, включаючи коди, заповнюються вантажовідправником (крім номера плану, який встановлюється залізницею) без помилок на друкарській машинці.

З а п о в н е н н я розгорнутого місячного плану проводиться згідно з Інструкцією по заповненню розгорнутих місячних планів перевезень вантажів (форма ГУ-12), затверджених заступником Міністра шляхів сполучень СРСР В.М.Бутко 11 липня 1986 року.

П е р е в е з е н н я вантажів у вагонах, що належать підприємствам, організаціям і установам, яким дозволено вихід на шляхи загальної мережі, а також в орендованих вагонах здійснюється за рахунок загального плану перевезень, встановленого для даного вантажовідправника.

Якщо вантажовідправник не може здійснити перевезення в запланованих власних (орендованих) вагонах з причин, не залежних від нього (стихійне лихо, обмеження навантаження та інших причин), залізниця зобов'язана подати рухомий склад загального користування за заявкою відправника, поданою не менш як за три доби до дня навантаження.

Обсяги навантаження вантажів у ці вагони встановлюються вантажовідправниками і вказуються в розгорнутих планах перевезень вантажів незалежно від належності вагонів відправнику або одержувачу вантажів.

У п р а в л і н н я залізниць на підставі розгорнутих планів перевезень розробляють і подають в Укрзалізницю для складання зведеного плану перевезень залізницями України:

➤ не пізніше ніж за 12 днів до початку планового місяця уточнені обсяги відвантаження на плановий місяць по видах вантажів у вагонах і тоннах, а також у вагонах (додатки №№ 1, 2);

➤ не пізніше ніж за 10 днів до початку планового місяця — загальні обсяги вантажів по залізницях призначення і по видах вагонів (в критих, на платформах, у піввагонах, рефрижераторних та інших) і обсяги навантаження по залізницях призначення всіх наливних вантажів в цистернах з виділенням нафти і нафтопродуктів, світлих нафтопродуктів, спирту, хімікатів, патоки, олії і аміачної води;

➤ не пізніше ніж за 7 днів до початку планового місяця — обсяги навантаження по залізницях призначення вугілля, лісових вантажів, зерна, залізної і марганцевої руди, чорних металів, будівельних вантажів, хімічних і мінеральних добрив.

Після розгляду і узгодження планів Укрзалізниця за 4 дні до початку місяця встановлює залізницям обсяги загальних перевезень вантажів по видах вантажів, виду рухомого складу і залізницях призначення.

О д н о ч а с н о з розгорнутими планами перевезень вантажів не пізніше ніж за 14 днів до початку планового місяця вантажовідправники за умови, узгоджених з залізницею, подають в управління залізниць відправлення плани перевезень вантажів відправницькими маршрутами за формою ГУ-114 (за підписом керівника).

П л а н перевезень маршрутами в цілому по залізницях і видах вантажів затверджується начальником залізниці і оголошується начальником відділків залізниць або підприємств залізничного транспорту з розгорнутими планами перевезень на місяць.

Начальники відділків залізниць або підприємств залізничного транспорту оголошують план перевезень маршрутами начальникам станцій.

Н а ч а л ь н и к и відділків залізниць або підприємств залізничного транспорту на підставі затвердженого місячного плану навантаження вантажів, що відправляються маршрутами, і розгорнутих планів перевезень розробляють і узгоджують з вантажовідправниками календарний план зазначеного навантаження по числах місяця.

Місячні календарні плани навантаження вантажів, що відправляються маршрутами, за необхідності коректуються по декадах начальником відділку або підприємства залізничного транспорту за узгодженням з вантажовідправниками за три дні до початку декади. В окремих випадках за заявкою вантажовідправників начальник станції має право дозволити напередодні або в день відвантаження змінити станції призначення маршруту в межах передбаченої планом перевезень залізниці призначення.

Н а ч а л ь н и к залізниці затверджує місячні плани перевезень вантажів по кожному відділку залізниці або підприємству залізничного транспорту, складені згідно з додатком № 3[♦], і оголошує їх начальникам відділків залізниці або підприємств залізничного транспорту, а начальники відділків залізниць або підприємств залізничного транспорту затверджують плани перевезень вантажів по кожній станції (у тій же формі) і оголошують начальникам станцій.

Н а ч а л ь н и к відділку залізниці або підприємства залізничного транспорту до початку планового місяця встановлює за узгодженням з вантажовідправниками порядок виконання плану перевезень, забезпечує рівномірність і ритмічність навантаження по відділку залізниці або підприємству залізничного транспорту протягом

♦ Додаток не наведено

місяця і доби, а також збільшення перевезень і виконання завдань по відвантаженню відправницькими маршрутами.

Вантажовідправники за два дні до початку декади, не включаючи дня подання заявки, подають начальнику станції заявку на відвантаження за календарним розкладом обсягів відвантаження по днях декади за формою ГУ-11 (за підписом керівника, печаткою установи).

Начальник станції повідомляє кожному вантажовідправнику за добу до початку декади про обсяги подачі вагонів по днях декади, видах вантажів і залізницях призначення і записує їх в облікові картки.

У к р з а л і з н и ц я може змінити обсяги місячних планів перевезень вантажів не пізніше ніж за 15 днів до кінця поточного місяця. Клопотання про зміну місячного плану перевезень вантажів подається з необхідним обґрунтуванням в Укрзалізницю не пізніше 12 числа поточного місяця.

Н а ч а л ь н и к залізниці та уповноважені ним посадові особи за заявою вантажовідправника без додаткової плати:

➤ дозволяють завантаження понад план або поза планом. Для відвантаження понад план або поза планом вантажовідправник повинен подати залізниці відправлення заявку не пізніше ніж за 5 днів до дня навантаження;

➤ змінюють передбачені планом залізниці та станції призначення з урахуванням фактичного виконання плану перевезень на залізниці призначення в цілому по залізниці;

➤ дозволяють внутрістанційні перевезення вантажів.

Н а ч а л ь н и к станції за заявою вантажовідправника дозволяє без додаткової плати:

◆ змінювати за згодою одержувача передбачений планом критий тип рухомого складу на відкритий, а також один тип відкритого рухомого складу на інший, якщо такі перевезення дозволяються Правилами;

◆ змінювати вид вантажу в межах однієї номенклатурної групи, передбаченої планом;

◆ не пізніше ніж за 3 доби до дня навантаження змінювати в місячних планах перевезень залізниці та станції призначення в обсягах до 50 відсотків планової норми.

З м і н и плану по залізницях і станціях призначення більше 35 відсотків, передбачених п.14, розглядаються як податкова послуга і виконуються за окремою домовленістю з відповідною оплатою.

При наявності рішень Уряду України про перевезення вантажів за пред'явленням протягом:

• поточного місяця — відвантаження провадиться за заявками вантажовідправників, поданими начальнику станції відправлення за 5 днів до початку навантаження;

• більш тривалого часу — відвантаження здійснюється за місячними розгорнутими планами — заявками в установленому порядку.

П е р е в е з е н н я картоплі, овочів, фруктів та іншої сільськогосподарської продукції, що відвантажується заготівельними організаціями і споживчою кооперацією, державними та колективними сільськогосподарськими підприємствами, фермерськими господарствами та громадянами, здійснюються як за місячними планами, так і за пред'явленням без обмеження.

З а л і з н и ц і, у разі неподачі з їх вини вагонів для виконання місячного плану перевезень, повинні на вимогу відправника виділяти рухомий склад для надолуження недовантаження протягом наступного місяця. Надолуження здійснюється у такому порядку:

✓ відправник не пізніше 2 числа, наступного за звітним місяцем, подає залізниці через начальника станції відправлення заявку про надолуження недовантаження. Неподання заявки або подання її пізніше зазначеного строку вважається відмовою відправника від надолуження недовантаження;

✓ після отримання від відправника заявки на надолуження, начальник станції погоджує порядок надолуження за днями кожної декади, про що повідомляє вантажовідправника.

У разі незгоди відправника із зазначеним загальним порядком надолуження може бути прийнятий інший порядок.

У разі порушення узгодженого порядку надолуження недовантаження залізниця за неподачу вагонів (контейнерів) і відправник за непред'явлення вантажів до перевезення несуть таку саму відповідальність, яка встановлена за невиконання плану перевезень розділом VII Статуту залізниць України.

З а п о г о д ж е н н я м між вантажовідправниками і начальниками залізниць може бути встановлений інший строк, крім декадного, розрахунків за невиконання планів перевезення вантажів.

Додаток № 1

до Тимчасового положення про порядок місячного планування перевезень вантажів залізничним транспортом України

Номенклатура вантажів (місячне планування перевезень залізничним транспортом у вагонах і тоннах)

Найменування вантажу

1. Кам'яне вугілля
2. Кокс
3. Нафта і нафтопродукти
4. Торф і торфопродукти
5. Сланці
6. Флюси
7. Руда залізна та марганцева
8. Руда кольорова і сірчана сировина
9. Чорні метали
10. Брухт чорних металів
11. Металеві конструкції
12. Кольорові метали
13. Хімічні та мінеральні добрива
14. Хімікати і сода
15. Будівельні вантажі
16. Промислова сировина і формовочні матеріали
17. Гранульовані шлаки

Найменування вантажу

18. Вогнеупори
19. Цемент
20. Деревина
21. Цукор
22. М'ясо, масло тваринне
23. Риба
24. Картопля, овочі, фрукти
25. Сіль
26. Бавовна
27. Цукровий буряк
28. Зерно
29. Борошно та продукти перемолю
30. Комбікорм
31. Жмихи
32. Папір
33. Перевантаження вантажів з водного транспорту
34. Імпортні вантажі

Додаток № 2

до Тимчасового положення про порядок місячного планування перевезень вантажів залізничним транспортом України

Номенклатура вантажів (місячне планування перевезень залізничним транспортом у вагонах)

1. Сільгоспмашини
2. Автомобілі
3. Машини та обладнання
4. Металеві вироби
5. Інші продтовари

6. Промтовари
7. Тварини
8. Вантажі у контейнерах
9. Інші

3.8.2. Місячне планування та організація перевезень експортних, імпорتنних і транзитних вантажів залізничним, морським та річковим транспортом (Затверджено постановою КМУ від 17 травня 1993 р. № 357)

Перевезення експортних, імпорتنних і транзитних вантажів, у тому числі в контейнерах і пакетах (вантажі), залізничним, морським та річковим транспортом здійснюється за місячними планами, погодженими між учасниками перевезень, або за заявками вантажовласників, вантажовідправників, експедиторів (вантажовласники).

Планування перевезень експортних вантажів залізничними або залізнично-водними шляхами сполучення

Для перевезення експортних вантажів залізничними або залізнично-водними шляхами сполучення вантажовласники не пізніше як за 20 днів до початку планового місяця подають залізницям відправлення розгорнуті заявки на перевезення експортних вантажів, у яких зазначаються вид та кількість вантажу в тоннах і вагонах, прикордонні залізничні станції, морські та річкові порти, через які прямуватимуть ці вантажі, країна призначення та вантажоодержувач (покупець).

Залізниця включають вантажі, що експортуються через морські або річкові порти, до плану перевезень за умови згоди цих портів на їх перевантаження та зберігання.

Укрзалізниця на підставі даних, що подаються залізницями відправлення, складає на плановий місяць проект плану перевезень по мережі залізниць України за номенклатурою згідно з додатком до цього Положення в тоннах і вагонах у середньому на добу і не пізніше як за 14 днів до початку планового місяця доводить його до заінтересованих сторін, у тому числі до іноземних залізниць.

Після уточнення з Укрзалізницею даних проекту плану перевезень вантажовласники за 12 днів до початку планового місяця повідомляють морським (річковим) портам та залізницям детальну розшифровку номенклатури вантажів, що підлягають перевезенню (додаток).

Залізниця відправлення погоджують з морськими (річковими) портами обсяги перевезень вантажів і не пізніше як за 8 днів до початку місяця повідомляють Укрзалізницю зміни, внесені до проекту плану перевезень.

Укрзалізниця, МЗЕЗ, морські та річкові порти, судно – і вантажовласники не пізніше як за 4 дні до початку планового місяця спільно погоджують план перевезень експортних вантажів, який затверджується Мінтрансом та доводиться до виконавців.

План перевезень експортних вантажів залізничними шляхами сполучення через прикордонні залізничні станції затверджується Укрзалізницею за погодженням із залізницями країн СНД та інших держав і повідомляється вантажовласникам та залізницям України за 4 дні до початку планового місяця.

Вантажовласники і залізниця відправлення забезпечують рівномірне відвантаження планових вантажів. Норми відвантаження експортних вантажів у морських і річкових портах встановлюються виходячи з місячних планів в тоннах і вагонах у середньому на добу.

З а я в к и на перевезення експортних вантажів, не передбачених вантажовласниками в місячних планах, подаються ними Укрзалізниці. Розгляд та погодження цих заявок провадиться Укрзалізницею і портами не пізніш як за 15 днів до кінця планового місяця.

У р а з і невиконання планів перевезень експортних вантажів з незалежних від залізниці причин (стихійні явища, конвенційні заборони тощо) недовантаження перевезень надолужуються наступного місяця за згодою учасників перевезень.

Н е б е з п е ч н і вантажі завозяться у порти відповідно до міжнародних правил перевезення небезпечних вантажів. Відвантаження планових небезпечних вантажів здійснюється залізницями відправлення з повідомленням порту і залізниці призначення. У повідомленні має бути зазначено найменування та кількість вантажу, дата прибуття його в порт.

Планування перевезень імпорتنних вантажів залізничними або водно-залізничними шляхами сполучення

Д л я перевезення імпорتنних вантажів залізничними або водно-залізничними шляхами сполучення вантажовласники подають залізниці, що обслуговує морський (річковий) порт перевантаження, заявки на перевезення імпорتنних вантажів. Залізниці включають ці вантажі до плану перевезень за умови згоди портів на їх перевантаження та зберігання.

Заявки подаються не пізніш як за 20 днів до початку планового місяця із зазначенням найменування вантажу, обсягів у тоннах, виду залізничного рухомого складу, залізниці призначення.

З а л і з н и ц і не пізніш як за 17 днів до початку планового місяця надсилають одержані заявки Укрзалізниці, яка розглядає їх і не пізніш як за 15 днів до початку планового місяця повідомляє залізницям проект плану відвантаження імпорتنних вантажів на місяць з розподілом по залізницях відправлення в тоннах і вагонах у середньому на добу для погодження його з портами і прикордонними станціями.

У к р з а л і з н и ц я за пропозиціями залізниць, вантажовласників, морських (річкових) портів може вносити зміни до місячних планів відвантаження імпорتنних вантажів. Пропозиції щодо зазначених змін повинні подаватись Укрзалізниці не пізніш як за 9 днів до початку планового місяця. План відвантаження імпорتنних вантажів у тоннах і вагонах у середньому на добу по кожній станції відправлення погоджується з Укрзалізницею, МЗЕЗ, судновласниками, морськими і річковими портами, затверджується Мінтрансом і не пізніш як за 4 дні до початку планового місяця доводиться до виконавців.

В а н т а ж о в л а с н и к и для забезпечення перевезення імпорتنних наливних вантажів і тих, що швидко псуються, подають залізницям не пізніш як за 14 днів до початку планового місяця заявки на необхідну кількість ізотермічних вагонів і цистерн.

Н о р м а відвантаження імпорتنних вантажів у морських і річкових портах устанавлюється на кожний місяць у тоннах і вагонах у середньому на добу виходячи з місячних планів відвантаження імпорتنних товарів.

Фактична потреба у вагонах щодоби узгоджується з заявками портів.

Планування перевезень експортних та імпорتنних вантажів морським та річковим транспортом

М і с я ч н е планування перевезень експортних та імпорتنних вантажів морським і річковим транспортом здійснюється згідно з заявками вантажовласників.

В а н т а ж о в л а с н и к и за умови згоди портів на перевантаження та зберігання вантажів не пізніш як за 25 днів до початку планового місяця подають українським судновласникам або фрахтовим організаціям місячні заявки на перевезення вантажів вітчизняними або іноземними суднами із зазначенням виду і

кількості вантажів, країни і порту відправлення, країни і порту призначення, термінів подачі суден під навантаження чи розвантаження.

У тридобовий термін з моменту відфрахтування судна фрахтова контора інформує про це вантажовласника.

С у д н о в л а с н и к и або фрахтові організації не пізніше як за 16 днів до початку планового місяця разом з портами складають прект місячного графіка розміщення зафрахтованого флоту, а до 17 числа передпланового місяця погоджують його з вантажовласниками.

З м е т о ю поліпшення розміщення і фрахтування суден під час продажу чи закупівлі експортних та імпортних товарів у великій кількості з тривалою поставкою вантажовласники до укладання контрактів інформують судовласників або фрахтові організації про попередні обсяги вантажів, що підлягають перевезенню.

Д л я вивезення експортних вантажів на умовах ФОБ і завезення імпортних вантажів на умовах СІФ вантажовласники до 15 числа передпланового місяця погоджують із судовласниками, морськими і річковими портами місячний графік подачі суден.

Планування перевезень транзитних вантажів

З а я в к и іноземних вантажовласників на перевезення вантажів транзитом через Україну приймаються прикордонними залізницями чи морськими (річковими) портами України безпосередньо або через перевізників країни відправлення.

З а я в к и приймаються у терміни, встановлені для вітчизняних вантажовласників при плануванні перевезень експортних та імпортних вантажів залізничними, залізнично-водними та водно-залізничними шляхами сполучення.

Розрахунки за перевезення та перевантаження експортних, імпортних і транзитних вантажів

Р о з р а х у н к и за перевезення експортних, імпортних і транзитних вантажів між вантажовласниками і транспортними організаціями здійснюються на умовах, визначених укладеними договорами, якщо інше не передбачено чинним законодавством.

П л а т е ж і Укрзалізниці за перевезення транзитних вантажів, що прямують через територію України із країн СНД, здійснюються вантажовласником чи за його дорученням експедитором. Платежі за перевезення з портів перевантаження чи прикордонних залізничних станцій транзитних вантажів, що прямують до країн СНД, здійснюються вантажовласником чи за його дорученням експедитором на станції відправлення.

Платежі за перевезення інших транзитних вантажів, що прямують через територію України, здійснюються вантажовласником чи за його дорученням експедитором відповідно до укладеного договору з Укрзалізницею, морськими (річковими) портами, якщо інше не передбачено чинним законодавством.

Р о з р а х у н к и між морськими (річковими) портами і залізницями за подачу, прибирання, перевантаження вагонів та інші послуги здійснюються за діючими тарифами на основі укладених між ними договорів.

Відповідальність сторін за порушення правил перевезень та порядку планування експортних, імпортних вантажів

Я к щ о порушення вантажовласником вимог законодавства щодо поставок продукції на експорт (відсутність документів, необхідних для виконання митних, санітарних та інших правил, тощо) викликало затримку вагонів і контейнерів з експортними вантажами на прикордонних і припортових станціях на 10 і більше діб з моменту телеграфного, телефонного та іншого повідомлення, він сплачує штраф у розмірі 50 відсотків вартості перевезення вантажу територією України та відшкодовує витрати, пов'язані з зберіганням цього вантажу до вирішення питання подальшого транспортування.

З а навантаження експортних вантажів, які прямують через морські та річкові порти понад обсяги встановленого місячного плану без письмового підтвердження Укрзалізниці, а також за завантаження рухомого складу і контейнерів з порушенням правил та умов їх перевезення, що призвело до затримки і нагромадження вагонів і контейнерів з цими вантажами на станціях залізниць призначення на 10 і більше діб з моменту телеграфного, телефонного та іншого повідомлення, відділки (станції) залізниць відправлення сплачують відділкам (станціям) залізниць призначення 50 відсотків вартості перевезення цих вантажів територією України.

Виконання обсягу перевезень враховується в обліковій картці, яка підписується керівництвом залізничної станції і вантажовласником.

В з а є м н а відповідальність залізничних станцій та морських (річкових) портів, а також морських (річкових) портів і судновласників за затримку або дострокову обробку рухомого складу і контейнерів встановлюється на основі укладених між ними договорів.

Заключні положення

У з г о д ж е н н я сторонами обсягів відвантаження і перевезення вантажів може здійснюватись і в коротші терміни, ніж передбачено цим Положенням.

П л а н у в а н н я пріоритетних перевезень експортних, імпорتنих і транзитних вантажів здійснюється в першу чергу. Термін і черговість таких перевезень встановлюється Мінтрансом та МЗЕЗ.

Додаток

до Тимчасового положення про місячне планування та організацію перевезень експортних, імпорتنих і транзитних вантажів залізничним, морським та річковим транспортом

НОМЕНКЛАТУРА ВАНТАЖІВ ДЛЯ ПЛАНУВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Всього до перевезення
у тому числі:

1. Наливні вантажі, всього
з них:
нафта
нафтопродукти
олія
винно-горілчані
хімічні
2. Сипкі вантажі, всього
з них:
вугілля
кокс
руда будь-яка
будівельні
цемент
хімічні, мінеральні добрива
цукор
хлібні, всього
у тому числі:
зерно
3. Тарно-штучні вантажі, всього
з них:
сільськогосподарські машини автомобілі, автокрани
деревина, всього

у тому числі:

у пакетах або в'язках:

чорні метали, всього

у тому числі:

чавун

металопрокат у в'язках

труби

брухт

кольорові метали, всього

у тому числі:

прокат у в'язках

штучні в пакетах

брухт

папір

бавовна, льон та інші волокнисті вантажі

хімічні та мінеральні добрива

у тому числі в пакетах

цемент, всього

у тому числі в пакетах

промислові товари в ящиках і кіпах

нафтопродукти в тарі

продовольчі, всього

у тому числі:

цукор

борошно

зерно

м'ясо без упаковки

консерви різні

молокопродукти

риба

овочі та фрукти

інші та збірні вантажі

4. Вантажі в контейнерах, всього, тис. штук

у тому числі:

тритонні

п'ятитонні

десятитонні

двадцятитонні

сорокатонні

Окремо зазначаються контейнери з вантажами, що швидко псуються, тис. штук



3.9. ПРИЙМАННЯ ВАНТАЖІВ ДО ПЕРЕВЕЗЕННЯ

В і д п р а в н и к и можуть пред'являти вантажі до перевезення на місцях загального й незагального користування.

П е р е в е з е н н я вантажів здійснюються вагонними, дрібними, контейнерними, груповими або маршрутними відправками.

У цих Правилах наведені нижче терміни вживаються в таких значеннях:

- вагонна відправка — партія вантажу за однією накладною в такій кількості, для перевезення якої потрібно надання окремого вагона;
- дрібна відправка — партія вантажу за однією накладною, для перевезення якої не потрібно надавати окремих вагонів;
- контейнерна відправка — партія вантажу за однією накладною для перевезення в універсальному контейнері;
- групова відправка — партія вантажу за однією накладною, для перевезення якої надається не менше двох вагонів, але менше маршруту;
- маршрутна відправка — партія вантажу за однією накладною в кількості, яка відповідає ваговій нормі, встановленій для маршруту ("ядра" маршруту).

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

Сільськогосподарська продукція, яка відправляється заготівельними організаціями споживчої кооперації, сільськогосподарськими державними, колективними підприємствами, фермерськими господарствами або громадянами, може прийматися до перевезення в нестандартній тарі, яка забезпечує схоронність вантажу при перевезенні.

Відправник несе відповідальність за пред'явлений до перевезення вантаж у нестандартній і неякісній упаковці.

Якщо при зовнішньому огляді тари або упаковки пред'явленого до перевезення вантажу будуть помічені недоліки, які можуть призвести до втрати, псування або пошкодження вантажу, то відправник зобов'язаний на вимогу станції привести тару або упаковку у відповідність до вимог стандартів або інших нормативно-технічних документів на продукцію.

Відправник зобов'язаний на вимогу станції пред'явити стандарт або технічні умови, сертифікат на відвантажувану продукцію (якщо «вона підлягає сертифікації»), а також на її тару.

В і д п р а в н и к зобов'язаний підготувати вантаж до навантаження відповідно до вимог, які забезпечували б збереження його на всьому шляху перевезення. Дрібні місця штучних вантажів відправник повинен об'єднати в більші.

З а г а л ь н а маса вантажу визначається зважуванням (на вагонних, вантажних, елеваторних та інших вагах) або іншим способом. Тип ваг указується в перевізних документах. Маса вантажу визначається відправником. Про спосіб визначення маси вантажу відправник зобов'язаний зазначити в накладній.

М а с а тарних і штучних вантажів визначається до пред'явлення їх до перевезення із зазначенням на кожному вантажному місці його маси брутто і нетто.

Якщо пред'являються вантажні місця стандартної маси, то зазначити масу на кожному місці не обов'язково, за винятком випадків, коли це передбачено стандартами чи технічними умовами.

Маса тарних і штучних вантажів визначається шляхом підрахунку суми стандартної маси брутто вантажних місць або маси, зазначеної в трафареті. У накладній зазначається маса й кількість місць, а в графі "Спосіб визначення маси" для стандартних місць додатково проставляється стандартна маса брутто і нетто одного вантажного місця.

М а с а зернових вантажів, насіння, висівок і комбікормів, які перевозяться навалом, насипом, картоплі, овочів і баштанних культур, які перевозяться навалом,

визначається відправником на вагонних, елеваторних, інших вагах або за допомогою дозувальних пристроїв чи інших спеціальних приладів.

М а с а вантажів, які перевозяться наливом у цистернах, визначається зважуванням або заміром висоти наливу з подальшим визначенням об'єму налитого вантажу і його маси за допомогою спеціальних таблиць. При визначенні маси заміром відправник зобов'язаний окремо зазначити в накладній висоту наливу, температуру вантажу в цистерні й густину продукту.

Маса харчових наливних вантажів визначається на вагонних вагах, а в разі їх відсутності — на товарних вагах. Маса етилового (винного) спирту в цистернах визначається відправником за допомогою спеціальних таблиць.

Л і с о м а т е р і а л и й дрова повинні пред'являтися до перевезення із зазначенням у накладній таких даних:

⇒ у разі перевезення в спеціальних контейнерах або в пакетах кількості контейнерів або пакетів;

⇒ у разі перевезення з використанням верхньої звуженої частини обрису навантаження ("шапки") — кількості основних штабелів, їх висоти і кількості штабелів, укладених у "шапці";

⇒ у разі перевезення лісоматеріалів і дров у критих вагонах — кількості штабелів;

⇒ в інших випадках — кількості штабелів і їх висоти.

Маса лісоматеріалів і дров визначається відправником умовно.

З в а ж у в а н н я вантажів на вагонних вагах провадиться із зупинкою і розчіпленням вагонів або із зупинкою без розчіплення.

Зважування під час руху дозволяється тільки на вагонних вагах, призначених для цього способу зважування.

Із зупинкою і розчіпленням вагонів зважуються вантажі:

- зернові, насіння, комбікорм і висівки, що перевозяться насипом;
- харчові в цистернах (олія, м'яса тощо);
- картопля, овочі, баштанні культури, макуха, сіль харчова, метали всіх найменувань і лом кольорових металів, які перевозяться навалом.

При зважуванні зернових вантажів, насіння, комбікормів і висівок, олії, м'яси та інших харчових вантажів маса тари вагонів може перевірятися відправником перед навантаженням і одержувачем після вивантаження.

При зважуванні решти зазначених у цьому параграфі вантажів маса тари вагонів може перевірятися один раз: відправником — перед навантаженням або одержувачем — після вивантаження.

Зважування на вагонних вагах інших вантажів провадиться із зупинкою вагонів без розчіплення або під час руху на вагонних вагах, призначених для цього способу зважування. Маса тари вагонів у цих випадках може прийматися за трафаретом на вагоні.

У р а з і зважування вантажів на вагонних вагах відправник у разі потреби провадить дозування вантажу (довантаження або часткове вивантаження). Для цього він повинен безпосередньо біля вагонних ваг організувати дозувальний майданчик, забезпечити його необхідним інвентарем, а при відправленні масових вантажів (вугілля, руди, цементу тощо) — додатковими механізмами для виконання дозувальних операцій в процесі зважування.

У р а з і перевезення вантажів з устаткуванням, яке знімається (в тому числі з щитами для овочів), і утепленням, у накладній під найменуванням вантажу зазначаються маса обладнання й утеплювальних матеріалів і спосіб її визначення. Маса обладнання, яке знімається, матеріалів для утеплення і знімних щитів у масу тари вагона не включається.

К і л ь к і с т ь місць вантажів, які пред'являються до перевезення, у всіх випадках визначає відправник.

У разі приймання вантажів дрібними відправками на місцях загального користування через склади станцій залізниця приймає їх за кількістю місць і загальною масою, визначеною відправником як сума мас, зазначених на кожному вантажному місці.

П р и й м а н н я до перевезення експортних вантажів у прямому міжнародному вантажному залізничному сполученні, а також через морські порти й прикордонні станції не в прямому міжнародному сполученні здійснюється на підставі цих Правил і угод про залізничні міжнародні сполучення. Вивезення таких вантажів за межі митної території України провадиться тільки після завершення їх митного оформлення. Порядок митного оформлення встановлюється Митним кодексом України.

Імпортні вантажі, завантажені в портах, приймаються за справними пломбами портів, експедиторів або вантажовласників без перевірки маси й стану вантажу; тарні й штучні вантажі у відкритих вагонах за наявності ознак недостачі, псування або пошкодження приймаються з перевіркою їх кількості й стану лише в пошкоджених місцях; навалочні та насипні вантажі приймаються згідно з Правилами перевезення вантажів навалом і насипом.

Н а т а р н о -пакувальні і штучні вантажі відправник зобов'язаний нанести маніпуляційні знаки і транспортні написи (основні, додаткові та інформаційні).

Маніпуляційні знаки — це знаки, які вказують на спосіб поводження з вантажем. Потреба нанесення маніпуляційних знаків визначається стандартами або іншими нормативно-технічними документами на продукцію. Маніпуляційні знаки наносяться відповідно до ГОСТ-14192-96.

Основні написи:

- ◆ повне найменування вантажоодержувача;
- ◆ повне найменування станції призначення і скорочене найменування залізниці призначення;
- ◆ кількість вантажних місць у відправці і порядковий номер місця (дріб, де в чисельнику — порядковий номер місця у відправці, у знаменнику — число місць у відправці).

Кількість вантажних місць і порядковий номер місця повинні зазначатися в тих випадках, коли перевозяться різнорідні або різносортні вантажі в однотипній тарі, або однорідні вантажі в різнотипній тарі, або коли не допускається змішування сортів у відправці однорідних вантажів, при перевезеннях комплектів обладнання, у разі транспортування з перевантаженням у дорозі, при перевезенні дрібних відправок.

У разі перевезення вантажів транспортними пакетами замість порядкового номера місця і кількості вантажних місць у відправці наносяться: у чисельнику — загальна кількість пакетів у відправці; в знаменнику — кількість вантажних місць у пакеті, в дужках — порядковий номер пакета. Наприклад: 3/50 (2).

Додаткові написи:

- ◆ повне найменування вантажовідправника;
- ◆ найменування пункту відправлення із зазначенням залізничної станції відправлення і скороченого найменування залізниці відправлення;
- ◆ залізничні написи (залізнична марка).

Залізничні написи наносяться на кожне місце вантажів, які перевозяться дрібними відправками, у вигляді дробу: чисельник — порядковий номер за книгою приймання вантажів до відправлення і через тире — кількість місць; знаменник — код станції відправлення згідно з Тарифним керівництвом № 4.

Якщо дрібні відправки пред'являються до перевезення сформованими в пакет, що складається з окремих одиниць, скріплених між собою за допомогою універсальних, спеціальних пакувальних засобів або в поліетиленовій плівці, то залізничне маркування наноситься на пакет у вигляді дробу, де чисельник — порядковий номер за книгою приймання вантажів до відправлення, через тире — кількість пакетів, у дужках — кількість місць у пакеті, в знаменнику — код станції відправлення згідно з Тарифним керівництвом № 4.

Залізничне маркування провадиться:

- ◆ станцією відправлення — при прийманні до перевезення вантажів дрібними відправками на місцях загального користування;
- ◆ відправником — при навантаженні вантажів дрібними відправками на місцях незагального користування.

За узгодженням з відправниками залізниця може встановити порядок нанесення відправниками додаткових написів до пред'явлення вантажу до перевезення. Відомості про залізничні написи зазначаються в графі накладної "Марка залізниці".

Інформаційні написи:

- ◆ маса брутто і нетто вантажного місця в кілограмах;
- ◆ габаритні розміри вантажного місця в сантиметрах (довжина, ширина і висота або діаметр і висота);
- ◆ об'єм вантажного місця в кубічних метрах.

Габаритні розміри вантажного місця не зазначаються, якщо вони не перевищують 1 м.

Основні, додаткові, інформаційні написи та маніпуляційні знаки повинні бути нанесені на кожне вантажне місце.

При перевезенні однорідних вантажів у прямому залізничному сполученні вагонними відправками допускається наносити основні, додаткові й інформаційні написи (крім маси брутто і нетто) не на всіх вантажних місцях, але не менше ніж на чотирьох. У цьому разі замарковані місця розташовують:

- ◆ у критих вагонах по два місця біля кожних дверей написами назовні;
- ◆ на відкритому рухомому складі — у верхньому ярусі по два місця біля кожного повздовжнього борту платформи або напіввагона написами назовні. Якщо навантаження проведене врівень з бортами або нижче бортів, то замарковані місця укладаються написами догори.

При перевезенні вантажів насипом і наливом транспортні написи не наносяться.

Місця і способи нанесення транспортних написів і маніпуляційних знаків, розміри бирок, маніпуляційних знаків і написів визначаються відповідно до ГОСТ-14192-96.

Лісоматеріали і дрова, які перевозяться на відкритому рухомому складі, відправник повинен замаркувати таким чином:

➤ у разі навантаження на платформи, а також у напіввагони вище бортів — на торцевий бік штабелів нанести букву Т, горизонтальна лінія якої шириною не менше 5 см проводиться по верхньому ряду штабеля по всій його ширині, а вертикальна такої ж ширини — посередині штабеля згори донизу довжиною не менше 0,5 м;

➤ у разі навантаження лісоматеріалів і дров у напіввагони до верхнього рівня бортів або вище бортів при навантаженні сторчма: зверху на всю довжину кожного штабеля нанести дві діагональні лінії (у вигляді букви Х) шириною не менше 5 см. Лісоматеріали і дрова, завантажені в криті вагони, на відкритий рухомий склад у пакетах, контейнерах, а також із "шапкою", не маркуються.

У с і написи і знаки наносяться чітко й розбірливо. Фарба для нанесення надписів і знаків повинна бути водостійкою, світлостійкою, стійкою до впливу зміни температур, швидко висихати, не стиратися і не розмазуватись. Не допускається застосовувати матеріали, які можуть пошкодити вантаж.

П р и маркуванні вантажів у випадках, не передбачених цим розділом, застосовуються вимоги держстандартів або іншої нормативно-технічної документації щодо маркування вантажів.

Н а в а н т а ж е н н я вагонів здійснюється з дотриманням Технічних умов навантаження і кріплення вантажів, Правил перевезення вантажів і забезпеченням безпеки руху, схоронності вантажів, безпечного виконання вантажних робіт.

Л е г к о з а й м и с т і вантажі, зазначені в додатку*, а також нелегкозай-мисті вантажі, які упаковані з використанням легкозаймистих матеріалів, потребують підбору й підготовки критих вагонів у протипожежному відношенні згідно з "Правилами перевозок небезпечних грузів по залізничних дорогах", затвердженими 05.04.96 Радою залізничного транспорту держав-учасниць СНД.

Відбір і підготовка вагонів (контейнерів) під перевезення: бавовни-волокна, вати бавовняної, килимових та текстильних виробів, льону, трикотажу, хутра та хутряних виробів провадиться у порядку, передбаченому пунктами 8-24 додатка 7 вищезазначених Правил.

З а б о р о н я є т ь с я навантаження в один вагон вантажів, які за своїми властивостями можуть пошкодити або зіпсувати інші вантажі.

Н а в а н т а ж е н н я довгомірних вантажів (довжиною більше 3 м) у криті вагони призначенням на місця загального користування і перевезення їх у прямому змішаному сполученні не допускається. Завантаження зазначених вантажів у криті вагони, які направляються на місця незагального користування, допускається при наявності згоди одержувача на таке перевезення, про що відправник робить у графі 4 накладної відмітку: "Перевезення в критому вагоні узгоджено з одержувачем".

Н а в а н т а ж е н н я вантажів, що легко розбиваються (скляних, керамічних, чавунних виробів тощо), алюмінієвого й емальованого посуду тощо повинно провадитись обережно. При виконанні вантажних операцій необхідно виконувати вимоги написів на вантажних місцях: "Обережно", "Не кидати", "Скло", "Верх", "Не кантувати" тощо. Вантаж розміщується у вагоні так, щоб ці написи було видно в процесі вивантаження; важкі вантажі розміщуються внизу, а легкі — зверху.

Т а р н о-пакувальні і штучні вантажі в міждверному просторі вагона повинні бути укладені без зазорів, загороджені щитами, брусками або дошками товщиною не менше 40 мм та міститися на відстані не менше 25 см від дверей.

* Додаток до пункту 21 Правил приймання вантажів до перевезення. *Перелік легкозаймистих вантажів, які при навантаженні потребують підбору й підготовки вагонів у протипожежному відношенні:* Бавовна-волокно; Борошно з деревини; Вата бавовняна; Волокно для текстильних виробів; Вироби килимові; Вироби, сплетені зі стружки, соломи, трави; Вироби текстильні (різні тканини, одяг, і т.ін.); Вугілля деревне; Вуглець технічний; Гранітоль взуттєвий; Джут, джутова тканина, вироби з джутової тканини; Дранка плетена і штукатурна; Каучук; Кінці і обрізки бавовняні й паперові, ганчір'я, макулатура; Кора деревна та вироби з неї (кулі, мочало, рогожа і т. ін.); Літаки, вертольоти, планери (незапаковані й запаковані) та інші авіаційні засоби транспортування; Лоза; Лушпиння бавовни; Льон; Меблі; Пір'я, пух і вироби з них; Плити деревинноволоконні ізоляційні; Прядиво для текстильних виробів; Постачання речове (у випадках відвантаження під цією назвою обмундирування, текстильних виробів); Сажа; Сіно пресоване; Солома пресована; Стружка деревна пресована; Сульфовугілля; Тирса; Торф і торфоплити; Трикотаж; Тютюн листяний; Хутра і хутряні вироби в т.ч. каракуль (вироблений або пофарбований); Целюлоза; Щити будівельні із соломи, лози, комишу.

З а б о р о н я є т ь с я приймати до перевезення вантажі у вагонах, завантажених з перевищенням їх вантажопідйомності, та в інших випадках, передбачених Правилами перевезення окремих видів вантажів.

В а н т а ж і, зазначені в Переліку, який затверджено наказом Міністерства транспорту України від 20.01.97 №18, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 20.02.97 за № 36/1840, приймаються до перевезення під воєнізованою охороною залізниці, за що відправник сплачує залізниці окрему плату.

За окремою угодою між відправником і залізницею під воєнізованою охороною залізниці можуть прийматися до перевезення вантажі, найменування яких відсутні в цьому Переліку.

У разі супроводження вантажу під час перевезення провідником відправника (одержувача) плата за охорону не справляється.

Зміни до переліку вантажів, що охороняються під час перевезення воєнізованою охороною залізниці, можуть вноситися з дозволу Мінтрансу за погодженням з Міністерством внутрішніх справ України у встановленому порядку.

Д о г о в і р про перевезення вважається укладеним з моменту прийняття вантажу до перевезення, що засвідчується накладенням календарного штемпеля станції відправлення в перевізних документах.

У ч а с т и н і, не передбаченій цими Правилами, приймання вантажів до перевезення провадиться згідно з правилами перевезень окремих їх видів.

В і д п р а в н и к може здійснювати добровільне страхування вантажів в установленому законодавством порядку.



3.10. ВИДАЧА ВАНТАЖІВ

П р о прибуття вантажу на станцію призначення залізниця зобов'язана повідомити одержувача в день прибуття вантажу, але не пізніше 12-ї години наступного дня, із зазначенням найменування та кількості вантажу, а також роду й кількості вагонів (контейнерів).

Порядок і способи повідомлення встановлюються начальником станції, який повинен передбачити використання в першу чергу радіо, телефонного, телеграфного та поштового зв'язку. В окремих випадках повідомлення може провадитися шляхом вивішування об'яв у товарній конторі або через посильних. Одержувач може вибрати спосіб повідомлення, про що він повідомляє начальника станції.

Інформація одержувачів про вантажі, які мають надійти на станцію призначення, надається за договорами, укладеними одержувачами з залізницею.

К р і м повідомлення про прибуття вантажу начальник станції зобов'язаний повідомити одержувача про час подачі вагонів під вивантаження не пізніше ніж за 2 години до подачі. За угодою між одержувачем і станцією подача може здійснюватися і без попереднього повідомлення.

Для запису повідомлень на станції ведеться книга повідомлень про час подавання вагонів під навантаження або вивантаження (додаток 7 до Правил користування вагонами і контейнерами, затверджених наказом Мінтрансу від 25.02.99 № 113 та зареєстрованих у Міністерстві юстиції 15.03.99 за № 165/3458). У цій книзі зазначаються: одержувач, назва вантажу, номер вагона (контейнера); дата й час передачі та прийняття інформації; прізвища тих працівників вантажовласників і станції, які передали та прийняли повідомлення, а також час, на який планується подача вагонів під вивантаження.

Порядок і терміни повідомлення про подачу вагонів на під'їзні колії передбачаються в договорах про обслуговування під'їзних колій (договорах про подачу та забирання вагонів).

Час подачі вагонів під вивантаження засвідчується календарним штампелем станції у відповідній графі накладної і дорожньої відомості.

П р и встановленні порядку повідомлення по телефону вантажоодержувачі зобов'язані призначити для цілодобового приймання повідомлень відповідальних працівників і повідомити їх прізвище та номери телефонів начальнику станції.

Я к щ о залізниця не повідомить про прибуття вантажу, то одержувач звільняється від внесення плати за користування вагонами (контейнерами) і за зберігання вантажу до того часу, як буде надіслано повідомлення.

У разі неможливості повідомити одержувача про прибуття вантажу з причин, які залежать від нього, плата за користування вагонами (контейнерами) нараховується після закінчення 2 годин з моменту фактичної подачі вагонів.

П р о прибуття на станцію призначення вантажу, що перебуває під митним контролем, станція зобов'язана встановленим порядком повідомити одержувача і митний орган, у регіоні діяльності якого розташована станція.

Д л я одержання вантажу, адресованого підприємству, організації, установі або громадянину-суб'єкту підприємницької діяльності, одержувач повинен надати станції довіреність.

Довіреність, яка видана на одержання конкретної відправки вантажу, додається станцією до розкредитованої дорожньої відомості.

Довіреність, яку видано на одержання вантажу на зазначений у ній термін, зберігається на станції протягом періоду, передбаченого для зберігання документів суворого обліку.

Довірений працівник, який одержує вантаж, зобов'язаний на вимогу станції пред'явити документ, що засвідчує його особу.

В а н т а ж разом з накладною видається на станції призначення одержувачу, зазначеному в накладній, після внесення ним усіх належних залізничі платежів. Видача імпорتنих вантажів провадиться після митного оформлення.

На станціях, на території яких знаходяться підрозділи митних органів, перевізні документи передаються їм працівниками станцій з реєстрацією факту передачі у спеціальній книжці з обов'язковим зазначенням дати й часу.

На станціях, де підрозділи митних органів відсутні, перевізні документи для оформлення в митниці тимчасово передаються працівниками станцій одержувачу під розписку в спеціальній книжці, у якій фіксується дата й час одержання документів, а також зобов'язання одержувача передати перевізні документи в митний орган і повернути їх станції.

При поверненні станції перевізних документів після митного оформлення працівник товарної контори зобов'язаний:

- перевірити наявність відповідних штампелів і відміток митного органу на всіх екземплярах перевізного документа;
- звірити проставлені в перевізних документах печатки та штампелі митних органів із зразками, наданими в товарну контору митним органом, у регіоні діяльності якого знаходиться станція. У разі невідповідності печаток наданим раніше зразкам видача вантажів затримується до одержання дозволу митного органу.

П і с л я проведення розрахунків за перевезення одержувачу видається накладна під розписку в дорожній відомості із зазначенням дати видачі вантажу, номера та дати видачі довіреності, а також номера рахунку одержувача і найменування відділення банку, МФО. При розрахунках через технологічні центри з обробки

перевізних документів (ТехПД) проставляється код платника, присвоєний йому ТехПД. Оформлення видачі вантажу засвідчується календарним штемпелем станції у відповідній графі накладної й дорожньої відомості.

Датою фактичної видачі вантажу вважається дата його вивозу з території станції в разі вивантаження засобами залізниці або дата подачі вагона під вивантаження, якщо воно здійснюється одержувачем на місцях загального або незагального користування.

В а н т а ж і, адресовані фізичним особам, видаються одержувачам при пред'явленні паспорта під розписку в дорожній відомості із зазначенням дати одержання вантажу і паспортних даних (серія, номер, ким виданий, дата й місце видачі, місце проживання). Одержання вантажу може бути довірено одержувачем іншій особі. У цьому випадку, окрім паспорта особи, що одержує вантаж, пред'являється довіреність на одержання вантажу, завірена в установленому порядку. Після видачі довіреність прикладається станцією до дорожньої відомості.

П р и подаванні загонів під вивантаження засобами вантажоодержувача на місця загального користування, передача їх провадиться безпосередньо на місцях вивантаження і засвідчується підписами представників станції і одержувача в пам'ятці про користування вагонами (контейнерами).

При подаванні вагонів на під'їзні колії передача їх провадиться в місцях, установлених договорами про подавання й забирання вагонів або договорами про обслуговування під'їзної колії, і засвідчується підписами представників станції й одержувача в пам'ятці про користування вагонами (контейнерами).

П р и передаванні завантажених вагонів і контейнерів сторони зобов'язані зовнішнім оглядом пересвідчитись у справності кузова вагона (контейнера), наявності та цілісності пломб, запірно-пломбувальних пристроїв (ЗПП), відповідності відтиску на них даним, зазначеним у перевізних документах. При перевезенні вантажів на відкритому рухомому складі сторони переконуються у відсутності слідів утрати й пошкодження вантажу.

Якщо при передаванні вагонів чи контейнерів буде виявлено їх пошкодження, ознаки недостачі, псування або пошкодження вантажу на відкритому рухомому складі або в критих вагонах без пломб, коли таке перевезення передбачено Правилами, несправність пломб (ЗПП), їх відсутність, якщо у перевізних документах є відмітка про їх накладання, видача вантажу провадиться за участю представника залізниці із складанням у відповідних випадках комерційного акта. У таких випадках вагони, контейнери до перевірки вантажу пломбуються пломбами (ЗПП) станції із складанням акта загальної форми і до прибуття представника станції для перевірки вантажу не вважаються переданими в користування одержувачу. Знімаються ці пломби (ЗПП) в присутності представника залізниці.

В і д п о в і д н о до статті 52 Статуту залізниць на станції призначення залізниця зобов'язана перевірити масу, кількість місць і стан вантажу в разі:

- прибуття вантажу в пошкодженому вагоні (контейнері), а також у вагоні (контейнері) з пошкодженими пломбами (ЗПП) відправника або пломбами (ЗПП) попутних станцій;
- прибуття вантажу з ознаками недостачі, псування або пошкодження на відкритому рухомому складі або в критих вагонах без пломб, якщо таке перевезення передбачено Правилами;
- прибуття швидкопсувного вантажу з порушенням граничного терміну його перевезення або з порушенням температурного режиму транспортування в рефрижераторних вагонах (контейнерах);
- прибуття вантажу, який був завантажений залізницею;

➤ видачі з місць загального користування вантажів, вивантажених залізницею. Перевірка вантажу не провадиться в разі вивантаження його залізницею за договором згідно зі статтею 30 Статуту залізниць.

У зазначених випадках тарні й штучні вантажі видаються з перевіркою кількості й стану вантажу тільки в пошкоджених місцях. У разі виявлення пошкодження тари або інших обставин, що можуть призвести до зміни стану вантажу, залізниця зобов'язана перевірити вантаж у пошкоджених місцях за фактурами й рахунками з розкриттям пошкоджених місць. У разі, відсутності пошкодження вантажу комерційний акт про пошкодження тари (упакування) не складається.

У решті випадків вантажі, завантажені відправником, і ті, що прибули в справних вагонах, контейнерах із непошкодженими пломбами (ЗПП) відправника, а також без ознак недостачі, псування, пошкодження на відкритому рухомому складі або в критих та інших вагонах без пломб, якщо такі перевезення передбачені Правилами, видаються без перевірки їх кількості й стану.

При наявності на станції призначення або в одержувача вагонних ваг на вимогу одержувача залізниця може перевірити масу вантажів, що перевозяться навалом та насипом і прибули без ознак утрати. Кількість перевірених вагонів не повинна перевищувати 10% від тих, що прибули одним поїздом, але — не менше двох вагонів. У разі відсутності вагонних ваг на станції призначення і в одержувача ці вантажі видаються без перевірки. За участь представника залізниці на вимогу одержувача у вивантаженні і видачі вантажу сплачується збір за договірним тарифом.

В и д а ч а вантажів, що прибули в справних критих вагонах, рефрижераторних секціях, обладнаних додатковими запірно-пломбувальними пристроями, при наявності хоча б однієї справної пломби на дверях з обох сторін вагона, провадиться залізницею без перевірки. У цьому разі факт відсутності або пошкодження однієї із пломб засвідчується актом загальної форми.

Т а р н і й штучні вантажі, що перевозяться в супроводі провідників відправників або одержувачів, а також вантажі, маса яких визначена розрахунками, обміром або умовно, видаються без перевірки кількості місць, стану й маси вантажу.

В и д а ч а на станціях призначення імпортованих вантажів, що перевозяться не в прямому міжнародному сполученні через порти й прикордонні станції, а також експортних вантажів у портах, на прикордонних станціях, якщо вантажі прибули в справних вагонах, контейнерах з непошкодженими пломбами (ЗПП) відправників, портів, експедиторських організацій, митних органів, провадиться без участі залізниці, за винятком випадків, передбачених статтею 52 Статуту залізниць.

У разі відсутності ознак незбереження вантажів, що прибули на станцію призначення за справними пломбами (ЗПП) передаточної станції, які було накладено у зв'язку з проведенням митного, прикордонного, санітарного, карантинного та інших видів адміністративного контролю, при наявності акта відкриття вагона (контейнера) для такого контролю, видача провадиться без перевірки кількості й стану вантажу.

В а н т а ж і, що прибули в справному контейнері з, непошкодженими пломбами відправника, порту, експедитора, видаються залізницею одержувачу без перевірки їх маси, стану й кількості місць.

В и д а ч а вантажів, що прибули в справних цистернах за справними пломбами (ЗПП) відправника, а також без пломб (ЗПП), коли таке перевезення передбачено Правилами пломбування вагонів та контейнерів, затверджених Міністерством шляхів сполучення СРСР від 27.02.81, або в справних бункерних напіввагонах, провадиться залізницею без перевірки маси. У разі порушення вказаних умов маса на-

ливних вантажів перевіряється залізницею разом з одержувачем у порядку, передбаченому цими Правилами.

В и д а ч а швидкопсувних вантажів, що прибули в справних рефрижераторних вагонах без порушення граничного терміну перевезення і режиму обслуговування, провадиться залізницею без перевірки.

Л і с о м а т е р і а л и і дрова, що прибули в критих вагонах з непошкодженими пломбами (ЗПП) або на відкритому рухомому складі без порушень маркування і кріплення, а при навантаженні лісоматеріалів з використанням верхньої звуженої частини обрису габариту навантаження — без порушення кріплення верхніх пакетів, видаються залізницею одержувачу без перевірки. Видача лісоматеріалів і дров, що прибули з порушенням зазначених умов, провадиться згідно з даними, вказаними в накладній.

Зниження висоти лісоматеріалів і дров унаслідок ущільнення штабеля при перевезенні вважається нормальним, якщо воно не перевищує 3 см на кожний метр висоти штабеля.

В и д а ч а небезпечних вантажів, що прибули в справних вагонах з непошкодженими пломбами (ЗПП) відправника, провадиться без перевірки кількості місць, маси й стану вантажу. У разі порушення вказаних умов кількість місць, масу й стан вантажу перевіряє одержувач на своєму складі в присутності представника залізниці.

Д о м а ш н і р е ч і видаються в порядку, передбаченому Правилами перевезення вантажів дрібними відправками.

П е р е в і р к а маси вантажу на станції призначення провадиться, як правило, таким самим способом, яким цю масу було визначено на станції відправлення.

Зважування вантажів на вагонних вагах провадиться в порядку, передбаченому Правилами приймання вантажів до перевезення.

При видачі з перевіркою маси вантажів, що перевозяться із знімним обладнанням (овочевими, хлібними щитами тощо), а також з матеріалами утеплення, маса нетто вантажу визначається як різниця між масою брутто і сумою маси тари вагона, зйомного обладнання і матеріалів для утеплення.

Маса матеріалів для утеплення, овочевих, хлібних щитів та іншого знімного обладнання приймається за даними, вказаними в накладній.

У р а з і вивантаження на місцях загального користування вимога щодо перевірки маси вантажів може бути заявлена одержувачем до початку вивантаження. Вимога щодо перевірки маси вантажу у вагонах, що подаються на під'їзну колію, може бути заявлена в момент приймання вагонів у пункті, встановленому договором.

У в и п а д к у, коли залізниця у відповідності із Статутом зобов'язана перевірити вантаж, відкривання вагону й вивантаження проводиться в присутності представника станції. Якщо одержувач розпочав вивантаження без представника станції, то вантаж видається без перевірки.

Представник залізниці може здійснювати одночасно видачу вантажу тільки із одного вагона.

П р и вивантаженні тарно-пакувальних і штучних вантажів на місцях незагального користування у випадках, коли залізниця бере участь у перевірці, одержувач зобов'язаний скласти вантаж окремо для забезпечення повторної перевірки.

О д е р ж у в а ч або організація, яка здійснює вивантаження, зобов'язані:

- ◆ повністю вивантажити (злити) вантаж із вагона (цистерни) або контейнера;
- ◆ повністю прибрати з вагона (контейнера) скріплювальний дріт, дровові закрутки з люків і штурвалів, стояки, бруски та інші елементи кріплення вантажів, крім інвентарних засобів кріплення, які підлягають поверненню;

◆ прибрати папір, картон, листовий метал, дошки та інші засоби упакування і збереження вантажів;

◆ очистити зовнішню поверхню кузова вагона (контейнера) від залишків, які її забруднюють, наклейок, бирок і надписів, а всередині вагонів (контейнерів) — від залишків вантажу, емульсій, профілактичних засобів проти змерзання тощо.

Одержувач повинен очистити вагони від залишків будь-якого вантажу, виявлених у вагоні, оскільки придатність вагона для навантаження визначає відправник, а перед залізницею на станції призначення за його неправильні дії відповідальність несе одержувач (стаття 125 Статуту).

Очищення контейнерів здійснюється вантажовідправником та вантажоодержувачем.

Очищення, промивання і, у разі потреби, дезінфекція вагонів після перевезення тварин, птахів, тваринних продуктів та швидкопсувних вантажів здійснюються залізницею за рахунок одержувача в спеціально обладнаних місцях, незалежно від того, чиїми засобами провадилося вивантаження. Вантажоодержувач повинен підготувати такі вагони до обробки шляхом згортання гною і збору залишків підстилки в міждвірному просторі вагона.

Промивання, дегазація, дезактивація вагонів після вивантаження небезпечних, отруйних, сморідних і забруднювальних вантажів здійснюються одержувачем у спеціально обладнаних місцях. Перелік таких вантажів устанавлюється правилами їх перевезення.

Очищення зовнішньої і внутрішньої поверхні цистерн та бункерних напіввагонів від забруднення після наливу й злиття здійснюється відповідно вантажовідправником, вантажоодержувачем, портом.

Злиття продуктів із цистерн та бункерних напіввагонів має здійснюватись повністю (за винятком, коли стандартами допускається наявність залишків) з очищенням внутрішньої поверхні котла і бункера.

Залізниця має право не приймати не очищені одержувачем, портом після вивантаження (злиття) вагони й контейнери. Вантажна операція вважається незакінченою до повного очищення вагонів (контейнерів), а з одержувача, порту стягується плата за користування вагонами (контейнерами) за весь час їх затримки під очищенням.

У разі здавання одержувачем, портом після вивантаження неочищеного рухомого складу або контейнерів одержувач, порт сплачують залізниці штраф у розмірі, передбаченому статтею 123 Статуту.

Одержувач, порт відшкодовують також витрати залізниць, пов'язані з очищенням порожніх вагонів у пунктах їх наступного навантаження шляхом сплати залізниці штрафу в розмірі, передбаченому статтею 123 Статуту, і плати за затримку під очищенням, передбаченої статтею 119 Статуту.

Одержувач вносить залізниці встановлену відповідно до статті 35 Статуту плату за час перебування цистерн і бункерних напіввагонів на промивально-пропарювальній станції залізниці під очищенням від залишків продуктів.

За погодженням між відправником і одержувачем очищення внутрішньої поверхні спеціальних вагонів, які належать їм або орендовані ними, може не здійснюватись, якщо це не суперечить нормам та правилам.

Для засвідчення фактів неочищення вагонів від залишків вантажу й сміття після вивантаження засобами одержувача, неочищення зовнішньої поверхні цистерн і бункерних напіввагонів після наливу й зливу складається акт загальної форми. У відповідних випадках факт непромивки вагонів одержувачем також повинен бути підтверджений актом загальної форми.

27. Вантаж вважається доставленим без утрати, якщо різниця між масою, вказаною в пункті відправлення в залізничній накладній, та масою, визначеною на станції призначення, не перевищує норми природної втрати і граничного розходження у визначенні маси нетто.

При видачі вантажів, маса яких унаслідок їх властивостей зменшується при перевезенні, норма недостачі (сума норми природної втрати та граничного розходження визначення маси нетто) становить: 2% маси, зазначеної в перевізних документах:

- вантажі рідкі або здані до перевезення в сирому (свіжому) або у вологому стані;
- руда марганцева і хромована;
- мідний купорос;
- хімічна сировина навалом;
- солі;
- фрукти свіжі;
- овочі свіжі;
- шкіра оброблена і мокросолона;
- тютюн;
- м'ясо свіже;
- 1.5% маси, зазначеної в перевізних документах: вугілля деревне; будівельні матеріали; жири;
- риба солонана; мінеральні добрива;
- 1% маси, зазначеної в перевізних документах: мінеральне паливо; кокс;
- руда залізна;
- вовна немита;
- мило;
- м'ясо морожене;
- птиця бита всяка;
- копченості м'ясні всякі; 0,5% маси всіх інших вантажів.

Надлишок вантажу порівняно з масою, вказаною в накладній, вважається таким, що не перевищує норму, якщо він не виходить за межу граничного розходження визначення маси нетто, яке становить 0,2%.

Норми недостачі або надлишку маси вантажів розраховуються:

- від маси брутто — для вантажів, які перевозяться в тарі й упаковці;
- від маси нетто — для вантажів, які перевозяться без тари й упаковки.

Надлишки вантажів, що прибули за справними пломбами (ЗПП) відправника, видаються одержувачу.

Наднормативні надлишки вантажів, що прибули за пломбами залізниці або були нею навантажені, видаються в такому порядку:

◆ тарні й штучні вантажі, вивантажені на місцях загального користування, затримуються до визначення їх належності, а на місцях незагального користування видаються одержувачу під схоронну розписку;

◆ вантажі, що перевозяться навалом, насипом або наливом та швидкокопсувні видаються одержувачу на місцях загального й незагального користування під схоронну розписку.

Про видачу одержувачу надлишків вантажу зазначається в комерційному акті. Якщо протягом 30 діб належність надлишкового вантажу не буде встановлено, то вантаж передається відповідній організації в порядку, передбаченому Правилами реалізації вантажів.

У разі недостачі, псування, пошкодження вантажу, якщо ці обставини зазначені в комерційному акті, складеному до видачі вантажу (в тому числі й під час перевезення), станція призначення може видати його одержувачу тільки після визначення розміру фактичної недостачі, псування або пошкодження згідно з пред'явленими одержувачем документами (рахунки-фактури тощо).

При непред'явленні вказаних документів вантаж видається одержувачу після складання комерційного акта з докладним описом стану вантажу або після складання у відповідних випадках акта експертизи.

У разі потреби встановлення розміру або причини недостачі, псування або пошкодження вантажу і суми, на яку знизилась його вартість, залізниця за власною ініціативою або на вимогу одержувача запрошує експертів бюро товарних експертів, інспекції якості, ветеринарно-санітарного нагляду або відповідних спеціалістів організацій і підприємств, які не належать до системи Міністерства транспорту.

Експертиза провадиться в присутності начальника станції (його заступника або іншого працівника, уповноваженого начальником станції).

Одночасно з викликом експерта станція повідомляє про це одержувача. Одержувач має право взяти участь у експертизі вантажу.

Експертиза швидкопсувних вантажів повинна бути проведена не пізніше доби з моменту відкриття вагону.

Результати експертизи оформляються актом. Акт експертизи підписується експертом і всіма уповноваженими особами, присутніми при проведенні експертизи. Про проведену експертизу робиться відмітка в комерційному акті.

Результати експертизи повинні бути мотивованими з посиланням на нормативно-правові акти, стандарти і не можуть ґрунтуватися на припущенні про причини недостачі, псування або пошкодження вантажу.

Якщо експерт не може встановити причину псування, недостачі, пошкодження вантажу або його тари (упакування), то в акті експертизи вказуються мотиви, з яких неможливо визначити причину псування, недостачі, пошкодження вантажу.

У разі незгоди з висновками експерта учасників експертизи або одержувача начальник станції призначає повторну експертизу з відміткою про це в акті експертизи із зазначенням мотивів.

Не допускається проведення експертизи вантажів, якщо її вартість перевищує розміри збитків. У цих випадках розмір та причина недостачі, пошкодження або псування вантажу і розмір збитку визначаються начальником станції і одержувачем і зазначаються в комерційному акті.

Витрати на експертизу (вартість експертизи, проїзду експерта до станції тощо) сплачуються відповідно залізницею або одержувачем залежно від того, з чиєї ініціативи провадиться експертиза. Надалі ці витрати відносяться на сторону, яка буде визнана винною в недостачі, псуванні або пошкодженні вантажу.

Про видачу вантажу станція на вимогу одержувача зобов'язана зробити в накладній відмітку такого змісту:

- у разі виявлення недостачі чи надлишку маси, які не перевищують норми, — зазначається фактично виявлена маса вантажу в кг;
- у разі оформлення наслідків перевірки вантажу комерційним актом — зазначається про що складено акт, номер та дата його складання;
- при видачі вантажу без перевірки;
- для вантажів, які прибули в критому вагоні (контейнері) за пломбами (ЗПП) відправника (порту, експедитора), — зазначається про прибуття вагона (контейнера) за справними пломбами (ЗПП) та видачу вантажу без перевірки згідно із статтею 52 Статуту залізниць;

➤ для вантажів, які прибули у вагонах без пломб (ЗПП), а також на відкритому рухомому складі, — зазначається про прибуття вантажу без ознак утрати та видачу його без перевірки згідно із статтею 52 Статуту залізниць;

➤ для лісоматеріалів і дров, що перевозяться на відкритому рухомому складі, — зазначається про прибуття вантажу в справному напіввагоні (платформі) з використанням верхньої звуженої частини обрису навантаження без порушення маркування, кріплення та про видачу його без перевірки;

➤ для вантажів, які перевозяться в супроводі провідника вантажо-відправника або вантажоодержувача, — зазначається про прибуття вантажу в супроводі провідника відправника (одержувача) і здачу його одержувачу безпосередньо провідником.

Вказані відмітки засвідчуються підписом начальника станції або уповноваженого ним працівника із зазначенням його посади.

Одержувач повинен пред'явити накладні для внесення в них цих відміток у день видачі вантажу або на протязі трьох діб з моменту видачі вантажу.

Відмітки про надлишки маси й місць проставляються станцією в обов'язковому порядку незалежно від вимоги вантажоодержувача.

О д е р ж у в а ч зобов'язаний прийняти і вивезти із станції вантаж, що надійшов на його адресу. Терміни вивезення і порядок зберігання вантажів передбачені Правилами зберігання вантажів.

Для вивозу вантажу із станції одержувач зобов'язаний пред'явити накладну. Якщо вивезення вантажу провадиться після закінчення терміну безкоштовного зберігання, то одержувач зобов'язаний пред'явити представнику станції, який видає вантаж, квитанцію про сплату збору за зберігання вантажу.

У р а з і прибуття на адресу одержувача вантажу, поставка якого йому не передбачена планом (договором, контрактом, замовленням, нарядом тощо), останній зобов'язаний прийняти такий вантаж від станції на відповідальне зберігання й очікувати розпорядження відправника щодо цього вантажу.

Одержувач може відмовитись від прийняття вантажу лише, якщо якість вантажу через псування або пошкодження змінилась настільки, що не можливе повне або часткове його використання.

Відповідальність за псування й пошкодження вантажу, що сталися через його несвоєчасне вивантаження й вивезення одержувачем, а також через затримку вагонів на залізничних під'їзних коліях і станціях з причин, які залежать від нього, несе одержувач.

Я к щ о одержувач не сплатив належні залізничні платежі за вантаж, що прибув, протягом установленого Правилами граничного терміну зберігання його на станції, залізниця використовує заставне право на вантаж і реалізовує його для покриття своїх витрат згідно із статтями 49, 51 Статуту.

В и д а ч а вантажу, що перевозиться за досильними перевізними документами, провадиться:

- частина вантажу, яка прибула з основним перевізним документом, — під розписку в дорожній відомості з видачею накладної і комерційного акта на ту частину вантажу, що не прибула;

- частина вантажу, яка прибула з досильним документом, — під розписку в досильній дорожній відомості з пред'явленням одержувачем основної накладної й комерційного акта. При цьому комерційний акт забирається в одержувача.

Остаточний розрахунок за перевезення провадиться за основною накладною. Про видачу вантажу, що прибув з досильним перевізним документом, станцією робиться відмітка в основній накладній і в комерційному акті.

У разі прибуття частини вантажу з досильним перевізним документом раніше прибуття вантажу з основним документом видача цієї частини вантажу провадиться під розписку одержувача на досильній дорожній відомості. Одержувач видає станції зобов'язання про те, що одержана частина вантажу буде ним зарахована до основної відправки. Це зобов'язання зберігається на станції.

У разі прибуття з досильним перевізним документом всього вантажу станція на підставі квитанції про приймання вантажу складає копії накладної й дорожньої відомості замість утрачених, і оформлення видачі провадиться у порядку, встановленому цими Правилами. У разі відсутності квитанції станція призначення надсилає запит до станції відправлення, яка повідомляє їй всі необхідні відомості для складання копій перевізних документів.

З м і н а одержувача вантажу на станції призначення здійснюється згідно із статтею 43 Статуту після одержання телеграфного повідомлення станції відправлення, якщо вантаж не видано одержувачу, зазначеному в накладній.

Станція призначення вносить зміни в накладну і дорожню відомість, закреслюючи першого і зазначаючи нового вантажоодержувача. Закреслювання провадиться так, щоб можна було прочитати найменування першого вантажоодержувача. Виправлення засвідчується підписом працівника станції, який вніс ці зміни, і штампелем станції із зазначенням документа, згідно з яким проведено зміну. Документ, на підставі якого змінено одержувача, додається до дорожньої відомості.

Начальник станції відправлення після одержання повідомлення станції призначення про зміну одержувача зазначає у квитанції про приймання вантажу нового одержувача, засвідчуючи це виправлення своїм підписом і штампелем станції, квитанцію про приймання вантажу повертає відправнику.

Н е п р и б у т т я вантажу у встановлений термін доставки станція зобов'язана засвідчити відміткою на пред'явленій одержувачем квитанції "Вантаж не прибув" і календарним штампелем станції призначення.

Розшук вантажу, який не прибув у встановлений термін доставки, провадиться на вимогу одержувача станцією призначення.

Для обґрунтування вимоги про розшук вантажу одержувач надає начальнику станції квитанцію, а в разі її відсутності — один із документів: рахунок-фактуру постачальника (оригінал або копію), документ постачальника (вантажовідправника), який замінює рахунок-фактуру, довідку станції (порту) навантаження про відправлення вантажу, якщо зазначені документи мають дані про рід вантажу, дату відвантаження, станцію і залізницю (порт) відправлення, станцію і залізницю призначення, номери накладної, вагона й контейнера.

Розшук імпортного вантажу, який відправлено з-за кордону, провадиться станцією призначення на вимогу одержувача після надання ним дублікату накладної або повідомлення про проходження вантажем прикордонної станції.

Якщо буде встановлено, що вантаж із-за кордону не надходив, то розшук вантажу в межах іноземних залізниць за запитом станцій призначення провадиться начальником прикордонної станції України, через яку вантаж повинен був пройти.

О с о б и, винні у видачі одержувачу вантажу, який йому не належить, несуть відповідальність згідно з чинним законодавством.



3.11. УМОВИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

3.11.1. Перевезення вантажів у внутрішньому сполученні

Нормативно-правові документи. Згідно з наказом Міністерства транспорту від 8.05.98р. № 174 "Про порядок тимчасової дії окремих нормативно-правових актів" до введення в дію відповідних нормативно-правових актів, передбачених Статутом залізниць України, який затверджено постановою Кабінету Міністрів № 457 від 6 квітня 1998р., перевезення вантажів у внутрішньому сполученні здійснюються згідно з нормативними документами, затвердженими Радою залізничного транспорту, із змінами і доповненнями до них станом на момент введення в дію Статуту залізниць України, які не суперечать його положенням і нормативно-правовим актам України:

- ◆ "Правила перевозок грузов" (частина I, розділ 41 частини II, Збірники №№ 370, 399, 392)—застосовуються тільки ті розділи, яких немає серед затверджених українських правил;
- ◆ "Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам" 1996р.;
- ◆ "Правила безопасности и порядок ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам" і Збірники до них №№ 386, 390 (аварійні картки);
- ◆ "Технические условия погрузки и крепления грузов";
- ◆ "Тарифное руководство № 1";
- ◆ "Правила эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств";
- ◆ "Временные правила запирания и пломбирования вагонов и контейнеров запорно-пломбировочными устройствами при перевозке грузов по железным дорогам государств-участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики" та інші нормативні документи, прийняті встановленим порядком.

Згідно із ст.5 Статуту залізниць та наказами Мінтрансу № 53 від 02.02.99р. і № 113 від 25.02.99р. затверджено Правила користування вагонами і контейнерами (як один із розділів Правил перевезень вантажів), які введено з метою визначення плати (нараховується за користування від часу прийому їх від залізниці до повернення після виконання вантажних операцій) та порядку користування вантажними вагонами і контейнерами суб'єктами підприємницької діяльності відповідно до ст. 119 Статуту.

З інших питань взаємовідносин між залізницями і підприємством застосовуються тимчасово "Правила перевозок грузов", в т.ч. розділ 12 — "Правила эксплуатации железнодорожных подъездных путей".

Охорона вантажів залізницями здійснюється згідно з "Положенням про порядок охорони вантажів і об'єктів на залізницях України", яке затверджено наказом УЗ від 20.08.97р. № 208-Ц та погоджено з Управлінням внутрішніх справ на транспорті МВС України.

Тарифи на супроводження та охорону вантажів, перелік вантажів, що супроводжуються воєнізованою охороною залізниці, а також порядок проведення розрахунків за охорону затверджено наказом Мінтрансу № 18 від 20 січня 1997р.

Перевезення вантажів на особливих умовах. Перевезення вантажів повинно здійснюватись згідно з Правилами перевезень вантажів та інших нормативно-правових документів.

Якщо через особливі обставини перевезення окремих вантажів не може бути здійснено з дотриманням Правил, Укрзалізниця разом із заінтере-сованими ванта-

жовласниками у виняткових випадках можуть встановлювати порядок перевезення таких вантажів на особливих умовах згідно із статтею 63 Статуту залізниць. Такий порядок може передбачати узгоджені умови прийому до перевезення, особливості і способи перевезення вантажу, вимоги до тари і упаковки, порядок визначення маси вантажу, супроводження або обслуговування його при перевезенні, строки транспортабельності, оформлення перевізних документів і т. ін. Особливо повинен бути вказаний порядок в» відповідальність за несхоронне перевезення вантажів.

Основні перевізні документи, які застосовуються при перевезеннях у внутрішньому сполученні. Згідно з "Правилами перевозок грузов", "Инструкцией по ведению станционной и коммерческой отчетности" і п.1.8 "Правил эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств" у внутрішньому сполученні застосовуються такі види перевізних документів:

- Комплект перевізних документів ф.ГУ-29-0, який оформляється:
 - на перевезення вантажів у вагонах (із стягненням провізних платежів);
 - на порожній пробіг власних і арендованих вагонів (із стягненням провізних платежів);
 - на порожні вагони загального парку, які потребують санітарної обробки за 2 і 3 категорією (без стягнення провізних платежів).
- Комплект перевізних документів ф. ГУ-29Б — на перевезення вантажів у маршрутах або групою вагонів (із стягненням провізних платежів).
- Комплект перевізних документів ф. ГУ-29К — на перевезення вантажу в універсальному контейнері (із стягненням провізних платежів).
- Пересилочна накладна ф. ГУ-27дс — на порожню цистерну для перевезення світлих нафтопродуктів, ф.ГУ-27дт — на порожню цистерну для перевезення темних нафтопродуктів (без стягнення провізних платежів).
- Пересилочна накладна ф. ГУ-27СП — на порожні цементовози, мінераловози, зерновози, борошновози, апатитовози, обкатишевози, транспортери, двоярусні платформи для перевезення легкових автомобілів, універсальні вагони, які потребують ветеринарно-санітарної обробки за 1 категорією (без стягнення провізних платежів).
- Пересилочна відомість ф. ГУ-33 — на рефрижераторні поїзди і секції та ізотермічні вагони за регулюванням (які не потребують очищення, промивки або ті, що потребують обробки за 1 категорією), вагони для перевезення тварин, птиці, живорибні, хопер-дозатори (без стягнення провізних платежів).

3.11.2. Перевезення вантажів у міжнародному вантажному сполученні між країнами- учасницями СМГС

Перевезення вантажів у міжнародному сполученні здійснюються згідно з:

- ◆ Угодою про міжнародне вантажне сполучення (СМГС) і Службовою Інструкцією до СМГС (СІ до СМГС) із змінами та доповненнями;
- ◆ Правилами користування вагонами у міжнародному вантажному сполученні (ППВ);
- ◆ Правилами про розрахунки у міжнародному пасажирському та вантажному сполученні (ПоР);

Учасниками зазначених міжнародних угод є залізниці таких країн:

Республіки Азербайджан	СМГС
Республіки Беларусь	СМГС, ППВ, ПоР
Республіки Болгарії	СМГС, ППВ, ПоР
Угорської Республіки	ППВ, ПоР
В'єтнаму	СМГС, ПоР

Республіки Грузія	СМГС, ПоР
Ісламської Республіки Іран	СМГС
Республіки Казахстан	СМГС, ППВ, ПоР
Китайської Народної Республіки	СМГС, ППВ, ПоР
Корейської Народно-демократичної Республіки	СМГС, ППВ, ПоР
Республіки Киргистан	СМГС, ППВ, ПоР
Латвійської республіки	СМГС, ППВ, ПоР
Литовської республіки	СМГС, ППВ, ПоР
Республіки Молдова	СМГС, ППВ, ПоР
Монголії	СМГС, ППВ, ПоР
Республіки Польща	СМГС, ППВ, ПоР
Російської Федерації	СМГС, ППВ, ПоР
Румунії	ППВ, ПоР
Словацької республіки	ППВ, ПоР
Республіки Таджикистан	СМГС, ППВ, ПоР
Туркменистану	СМГС
Республіки Узбекистан	СМГС
України	СМГС, ППВ, ПоР
Естонської республіки	СМГС, ППВ, ПоР

Залізниці Словаччини, Угорщини і Румунії не є учасниками Угоди СМГС, але застосовують його положення (за окремими угодами).

Перевезення вантажів між зазначеними країнами від станції відправлення до станції призначення здійснюються за накладними СМГС (за формою додатків 12.1 або 12.2 до СМГС) з наданням необхідної кількості додаткових екземплярів дорожньої відомості (за формою додатків 12.3 або 12.4 до СМГС) — двох екземплярів для залізниці відправлення і по одному екземпляру для кожної транзитної залізниці. Накладна СМГС повинна бути заповнена у відповідності до Пояснень по заповненню накладної СМГС (додаток 12.5 до СМГС). Для виконання митних та інших правил на всьому шляху перевезення вантажу відправник повинен прикласти до накладної всі необхідні супровідні документи: вантажну митну декларацію, рахунок-фактуру, ветеринарне або карантинне свідоцтво і т.ін.

Перевезення вантажів між країнами-учасницями СМГС у міжнародному залізнично-поромному сполученні між Україною та Болгарією через поромну переправу Іллічівськ-Варна здійснюється у відповідності до Правил перевезень вантажів у вагонах в міжнародному прямому залізнично-поромному сполученні між Україною та Республікою Болгарією (Правила МПЖС) за умовами СМГС.

Перевезення вантажів між країнами-учасницями СМГС в міжнародному залізнично-поромному сполученні між Україною та Грузією через поромну переправу Іллічівськ-Батумі/Поті тимчасово, до розробки Правил перевезень вантажів у вагонах в міжнародному залізнично-поромному сполученні між Україною та Грузією, здійснюються за умовами СМГС згідно з "Временним соглашением о перевозке грузов в вагонах в международном прямом железнодорожно-паромном сообщении между Украиной и Грузией".

Перевезення вантажів між країнами, які належать до різних міжнародних залізничних транспортних прав, здійснюються з переоформленням накладних транзитною залізницею, яка застосовує два транспортних права.

Перевезення вантажів з країни, у якій застосовується тільки СМГС, до країни, у якій застосовується тільки ЦІМ, транзитом по Польських, Словацьких, Болгарських, Румунських і Угорських залізницях, оформлюються перевізними документами

СМГС до відповідної польської, словацької, болгарської, румунської, угорської вхідної прикордонної станції, де повинно засобами цієї залізниці провадитися переоформлення відправки в країну кінцевого призначення.

На станції відправлення відправник заповнює окремі граfi накладної СМГС з дотриманням особливостей, викладених у Міжнародному Транзитному Тарифі (МТТ), Єдиному Транзитному Тарифі (ЄТТ), тобто відправник зобов'язаний зазначити:

- ◆ у графі 8 накладної СМГС — скорочене найменування транзитної залізниці та вхідної прикордонної станції цієї залізниці, яка проводить переоформлення перевізних документів; у цій же графі в окремому рядку вказати — "Для подальшого перевезення вантажу на станцію ... (зазначається станція та залізниця кінцевого призначення)";
- ◆ у графі 5 накладної СМГС — "Начальник станції";
- ◆ у графі 4 накладної СМГС — остаточного одержувача на станції кінцевого призначення та його поштову адресу.

На підставі відомостей у накладній СМГС вхідна прикордонна станція транзитної залізниці переоформлює та відправляє вантаж до станції кінцевого призначення за перевізними документами ЦІМ. Всі дані первинної накладної СМГС переносяться до нової накладної ЦІМ. Всі дані первинної накладної СМГС переносяться до нової накладної ЦІМ, що складається. Накладна СМГС додається до накладної ЦІМ.

Перевезення вантажів із країни, в якій застосовується тільки ЦІМ, до країни, в застосовується тільки СМГС, транзитом по Польських, Сло-вацьких, Болгарських, Румунських, Угорських залізницях, оформлюється перевізними документами ЦІМ до відповідної польської, словацької, болгарської, румунської, угорської вихідної прикордонної станції, де повинно засобами цієї залізниці провадитися переоформлення відправлення в країну кінцевого призначення.

На підставі відомостей у накладній ЦІМ вихідна прикордонна станція транзитної залізниці, яка переоформлює та відправляє вантаж до станції кінцевого призначення за перевізними документами СМГС, переносить у точності всі дані первинної накладної до накладної, що складається. При цьому, в накладній СМГС у графі 3 "Станція відправлення" станція переоформлює документи, зазначає своє найменування, а у графі 1 "Відправник, поштова адреса" — найменування первинного відправника і його поштову адресу, а також первинну станцію і країну відправлення.

Накладна ЦІМ прикладається до накладної СМГС і на станції призначення видається одержувачу вантажу. На лицьовій стороні накладної СМГС та дорожніх відомостей у лівому верхньому куті робиться відмітка: "Додана накладна ЦІМ нр ... від ... (дата)".

3.11.3. Перевезення вантажів у міжнародному сполученні між державами СНД і Балтії

Перевезення вантажів у міжнародному сполученні між державами СНД і Балтії провад на умовах "Соглашения между железнодорожными администрациями Государств-участников Содружества Независимых государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики об особенностях применения отдельных норм Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС)" (Надалі у цьому тексті — Соглашение, Сборник Правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта государств-участников Содружества №4 Москва, "Транспорт" 1998).

Перевезення вантажів у прямому міжнародному сполученні між державами СНД і Балтії здійснюється на умовах Угоди про міжнародне залізничне вантажне

сполучення (СМГС) з врахуванням особливостей застосування її окремих норм, викладених у Додатках до цього "Соглашения".

Особливості полягають в тому, що деякі статті та додатки СМГС та СІ до СМГС не застосовуються або застосовуються не у повному обсязі.

Перелік положень СМГС і СІ до СМГС, які не застосовуються при перевезеннях вантажів у прямому міжнародному сполученні між державами СНД і Балтії, зазначено у Додатку 1 до "Соглашения".

У цих випадках застосовуються положення і нормативні документи, які зазначено у Додатках 2, 3, 4, і 5.

У відповідності з **Додатком №2** до Соглашения при перевезенні вантажів між країнами СНД і Балтії застосовуються:

- ◆ Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам (Москва, "Транспорт" 1996);
- ◆ Правила перевозок грузов наливом в вагонах-цистернах и бункерных полувагонах (Москва, "Транспорт" 1976);
- ◆ Технические условия погрузки и крепления грузов (Москва, "Транспорт" 1988);
- ◆ Инструкция по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах СССР колеи 1520 (Москва, "Транспорт" 1985);
- ◆ Правила безопасности и порядок ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железной дороге (Москва, "Транспорт" 1984, Приложение 3, 4 к указанным правилам "Аварийные карточки на взрывчатые вещества на взрывчатые материалы" (Сборники №386, 390, Москва, "Транспорт");
- ◆ Инструкция по розыску грузов на железных дорогах;
- ◆ Таблицы калибровки железнодорожных цистерн (Москва, "Транспорт" 1980);
- ◆ Приложение 5 к разделу 3 Правил перевозки опасных грузов, объявленное Сборником №392, 1992 г. (Перечень легкогорючих грузов);
- ◆ Тарифное руководство №4 (книги 2 и 3) с дополнениями и изменениями;
- ◆ Уведомления, передаваемые в адресах 72, 73, 75;
- ◆ Правила перевозок грузов в специальных контейнерах грузоотправителей и грузополучателей.

При користуванні всіма названими та іншими документами слід враховувати також зміни та доповнення до них.

При перевезенні оформляються вагонні листи за формами, відповідних видів відправок.

При відсутності у СМГС конкретних умов прийому, відправлення та видачі вантажів у відповідності до ст. 8 та ст. 17 СМГС застосовуються положення внутрішніх правил, тобто Правил перевезення вантажів.

Додаток 3 до Угоди — *"Порядок оформления перевозочных документов при перевозках грузов в международном сообщении между железными дорогами государств-участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики и Эстонской Республики"*:

п.1. Загальні положення:

- ◆ заповнення накладної у відповідності з додатком 12.5 СМГС і додатковими вказівками, викладеними в п.2.

п.2 Додаткові вказівки по заповненню накладної СМГС:

- ◆ доповнення полягають в тому, що при заповненні накладної СМГС у обов'язковому порядку проставляються коди станцій відправлення, призначення та прикордонних, відправника та одержувача, вказуються найменування та коди експедиторів по кожній транзитній залізниці, код власника вагона тощо. Порядок і місце проставлення тарифних і особливих (спеціальних) відміток, встановлених чинними нормативними документами, наведено в таблиці.

п.3 Перевезення вантажів через морські порти держав-учасниць Співдружності, Латвійської Республіки, Литовської Республіки і Естонської Республіки:

- ♦ правила оформлення документів при перевезенні вантажів через морські порти до або від припортової станції. В графі 8 "Залізниця і станція призначення" відправник вказує відповідну припортову станцію, а у графі 5 "Одержувач, поштовий адрес" — експедитора на цій станції, який повинен одержати вантаж від залізниці і відправити його далі водним транспортом. А у графі 4 проставляє відповідні відмітки: "Для вивозу водним транспортом до або "Ввезений водним транспортом з...".

Додаток 4 до Угоди — *"Порядок взимання провозных платежей при перевозках грузов в международном железнодорожном сообщении между железными дорогами государств-участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики"*:

- ♦ Порядок справляння провізних платежів. Особливості полягають в тому, що провізні платежі справляються — за перевезення залізницею відправлення за відстань від станції відправлення до стикових прикордонних станцій (включаючи відстань до державного кордону) — з відправника, а за перевезення залізницею призначення за відстань від стикової прикордонної станції (включаючи відстань від державного кордону) до станції призначення — з одержувача вантажу. При перевезенні вантажів за участю однієї або декількох залізничних адміністрацій, оплата платежів за транзитні залізниці здійснюється через експедиторські організації, які уклали угоди із транзитними залізницями.



3.12. ОБЧИСЛЕННЯ ТЕРМІНІВ ДОСТАВКИ ВАНТАЖІВ

1. Терміни доставки вантажів

1.1. Залізниці зобов'язані доставляти вантажі за призначенням у такі терміни:

У разі перевезення вантажною швидкістю:

- маршрутними відправками 1 доба на кожні повні та неповні 320 км;
- вагонними відправками та відправками у великотоннажних контейнерах теж саме 200 км;
- дрібними відправками та відправками в середньотоннажних контейнерах теж саме 150 км;

У разі перевезення великою швидкістю:

- швидкопсувних вантажів у рефрижераторних секціях теж саме 320 км;
- швидкопсувних вантажів, які перевозяться у вагонах-термосах та вагонах з індивідуальним охолодженням, а також у критих вагонах маршрутами:
 - з охолодженням теж саме 350 км;
 - без охолодження теж саме 400 км;
- тварин маршрутами теж саме 300 км.
- тварин окремими вагонами та групами вагонів теж саме 230 км.
- інших вантажів вагонними відправками теж саме 250 км.
- вантажів у рефрижераторних контейнерах теж саме 230 км.

1.2. Термін доставки вантажу визначається, виходячи з відстані, за яку обчислюється провізна плата.

1.3. Якщо Укрзалізницею встановлюються тимчасові відхилення від шляхів прямування вантажів, за якими обчислюється провізна плата, то термін доставки вантажів, які пройшли за відхиленням напрямком, обчислюється, виходячи з відстані з урахуванням цього відхилення.

Відхилення від визначених напрямів перевезення вантажів дозволяються першим керівником Укрзалізниці.

2. Правила обчислення термінів доставки вантажів

2.1. Обчислення терміну доставки починається з 24-ї години дати приймання вантажу до перевезення, зазначеної в перевізних документах календарним штемпелем станції відправлення.

При прийманні від відправника вантажу до перевезення раніше дня, на який призначено навантаження, термін доставки обчислюється з 24-ї години того дня, на який призначено навантаження, про що в накладній робиться відмітка в графі "Навантаження призначено на...число... місяць".

2.2. Терміни доставки для вагонних відправок застосовуються при перевезенні вантажів, для яких надані окремі вагони.

2.3. У разі перевезення вантажів маршрутами застосовується такий порядок обчислення термінів доставки:

- ◆ для прямих маршрутів і "ядра" маршрутів, завантажених на одній станції відправлення на одну станцію призначення, — за добовими нормами, встановленими для маршрутних відправок на всю відстань перевезення;

- ◆ для маршрутів і "ядра" маршрутів, призначенням на станції розформування, — окремо для відстані від станції відправлення до станції розформування за добовими нормами, встановленими для маршрутних відправок, і окремо від станції розформування до станції призначення — за добовими нормами для вагонних відправок.

2.4. Терміни доставки вантажів, які обчислюються згідно з пунктом 1, збільшуються:

- на одну добу:

- ✓ на операції, пов'язані з відправленням і прибуттям вантажу;
- ✓ у разі переадресування вантажів;

- на 2 доби:

- ✓ у разі перевезення вантажів за участю поромної переправи;
- ✓ у разі перевантаження вантажу у вагони іншої ширини колії.

2.5. Терміни доставки вантажів, які перевозяться дрібними відправками і в середньотоннажних контейнерах, збільшуються на накопичення і сортування на вантажосортувальних платформах при відстані перевезення: до 500 км — на 1 добу, більше 500 км — на 2 доби.

2.6. Терміни доставки негабаритних вантажів устанавлюються в кожному окремому випадку при наданні дозволу на такі перевезення відповідно до "Инструкции по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах СССР колеи 1520 мм" № ЦД/4172, затвердженої Міністерством шляхів сполучення СРСР від 14.12.83: в межах однієї залізниці — начальником залізниці, а на перевезення за участю двох або більше залізниць України — Головним управлінням перевезень Укрзалізниці, виходячи з норм:

- ◆ 1 доба на кожні 100 км — для вантажів першого й другого ступенів негабаритності;

- ◆ 1 доба на кожні 80 км — для вантажів з більшими ступенями негабаритності.

2.7. Терміни доставки для вантажів, які за розмірами перевищують найбільший ступінь негабаритності, а також вантажів, які потребують спеціального обмеження швидкості на всьому шляху перевезення, не встановлюються.

2.8. Терміни доставки негабаритних вантажів усіх ступенів негабаритності збільшуються на 1 добу:

- на відправлення, починаючи з моменту отримання станцією дозволу на пропуск вантажів від управління залізниці або Головного управління перевезень Укрзалізниці;
- на кожен передачу вантажу з однієї залізниці на іншу.

Термін доставки негабаритного вантажу вказується в телеграмі про дозвіл на його перевезення.

2.9. У разі затримки вантажу в процесі перевезення термін доставки збільшується на термін:

- ◆ виконання митних та інших адміністративних правил;
- ◆ тимчасової перерви в перевезенні, яка трапилася не з вини залізниці;
- ◆ необхідний для ветеринарного огляду та напування тварин;
- ◆ вивантаження зайвої маси, виправлення навантаження або упаковки, а також на перевантаження, які трапилися з вини відправника;
- ◆ інших затримок, які трапились з вини відправника чи одержувача.

Про причини затримки вантажу, які дають право залізниці на збільшення терміну доставки, та тривалість цієї затримки повинна бути зроблена відмітка в перевізних документах, яка завіряється підписом працівника станції і календарним штампелем.

2.10. Вантаж вважається доставленим вчасно, якщо на станції призначення він вивантажений засобами залізниці, про що повідомлено одержувача, або якщо вагон (контейнер) з вантажем подано під вивантаження засобами одержувача до закінчення встановленого терміну доставки.

2.11. У разі затримки подачі вагонів (контейнерів) під вивантаження внаслідок зайнятості вантажного фронту або з інших причин, залежних від одержувачів, вантаж вважається доставленим вчасно, якщо він прибув на станцію призначення, до закінчення встановленого терміну доставки.



3.13. ЗБЕРІГАННЯ ВАНТАЖІВ

1. Вантажі, вивантажені на місцях загального користування, можуть зберігатися в залежності від їх властивостей у критих складах або на відкритих платформах і майданчиках.

На відкритих платформах і майданчиках допускається зберігати вантажі, зазначені в додатку до цих Правил (табл. 1).

2. Для пойменованих нижче вантажів (крім строки зберігання бездокументних) і вивезення їх встановлюються такі граничні вантажовласниками зі станцій:

- 6 г о д и н: Лід. Молоко свіже.
- 12 г о д и н: Вибухові і сильнодіючі отруйні речовини. Дріжджі. Тварини і птиця живі. Ікра жива рибна і мальки, риба всяка жива, свіжа і морожена. Молочні продукти, крім молока свіжого. М'ясні вантажі (у тому числі бита птиця), частини тварин (губи, вуха, ноги), внутрішні органи тварин (шлунки, лівери тощо.). Овочі і гриби свіжі, крім капусти, картоплі і буряків. Бджоли. Рослини та квіти живі зрізані. Фрукти і ягоди свіжі.

- **О д н а д о б а:** Ікра чорна. Картопля, буряки і капуста. Шкіра, шкури і хутра невичинені. Маргарин і жири кухонні. Напої безалкогольні. Небезпечні вантажі, крім вибухових і сильнодіючих отруйних речовин. Продукти основної хімічної промисловості. Спирт винний, пиво і портер. Фосфор усякий. Хліб печений.
- **Д в і д о б и:** Овочі і гриби консервовані. Рослини живі, крім зрізаних. Риба й ікра, крім тих, для яких встановлено менший строк зберігання. Фрукти і ягоди консервовані. Яйця.
- **Т р и д о б и:** Речовини для удобрення землі. Вапно. Вироби з очерету, лози, лика, соломи тощо. Макулатура, обрізки паперові і ганчір'я. Сіно і солома. Торф.
- **П'я т ь д і б:** Усі інші вантажі, крім домашніх речей.
- **30 д і б:** Домашні речі.

3. Бездокументні вантажі зберігаються впродовж таких термінів:

- а) 12 годин — молоко свіже і лід;
- б) 1 доба — вантажі, для яких термін зберігання встановлено 12 годин;
- в) збільшених на 1 добу — вантажі, для яких термін зберігання встановлено 1 і 2 доби;
- г) 50 діб — домашні речі;
- г) 30 діб — усі інші вантажі.

4. Термін граничного зберігання починається з моменту вивантаження вантажу засобами залізниці або з моменту подачі вагона під вивантаження засобами одержувача.

5. Якщо одержувач не вивіз вантаж з місця загального користування у терміни, встановлені статтею 46 Статуту, з нього стягується плата за зберігання вантажу, встановлена тарифом, незалежно від того, чиїми засобами здійснюється охорона вантажу.

6. Якщо одержувач не сплатив усі належні залізниці платежі за вантаж, що прибув, протягом граничного терміну зберігання його на станції, то залізниця використовує заставне право на вантаж і реалізовує його для покриття своїх витрат згідно із статтями 49, 51 Статуту.

7. На прохання вантажовласників залізниця може надавати їм місця в смузі відведення, на відкритих майданчиках та в складах станцій для зберігання вантажів на строк, більший граничного терміну зберігання. Умови такого зберігання вантажів і плата за нього визначаються окремою угодою між залізницею і вантажовласником. За умовами такої самої угоди можуть зберігатися вантажі у вагонах і контейнерах.

1. Перелік вантажів, зберігання яких допускається на відкритих платформах і майданчиках

Асфальт	Гравій
Баки і бочки дерев'яні і сталеві	Гудрон
Бандажі з чорних металів	Дьоготь
Барабани для кабелю і канатів	Жи́виця (смолиста речовина)
Бітум нафтовий твердий (марок БН-ІУ, БН-У)	Засоби транспортування
Бітумен (камінь бітумінозний)	Земля (крім фарбувальної)
Бій гіпсовий, глиняний, гончарний, графітний, цегляний, скляний, фарфоровий, фаянсовий, шамотовий	Знаряддя сільськогосподарське

Болванки з чорних металів	Кабелі зв'язку і силові в барабанах (катушках)
Вали і валики необточені	Камінь всякий
Вар	Каніфоль
Верстати всякі	Кахлі (кахель) всякі, крім майолікових
Виломки пічні (відходи металургійних заводів)	Кесони сталеві
Вироби азбоцементні, асфальтові, бетонні, бетоноцементні, залізобетонні, будівельні з природного і штучного каменю, цементні	Кір (віск гірський)
Відходи чорних металів	Кільця шахтні
Вісі металеві	Кістки для виробництва клею
Вугілля деревне, кам'яне	Клінкер цементний
Глина (крім вогнетривкої, яка відвантажується Часов-Ярським і Ново-Швейцарськими кар'єрами із станцій Часов-Яр і Друж-ківка Донецької залізниці на адресу підприємств фарфорово-фаянсової промисловості, крім меленої вогнетривкої)	Кокс і коксис
Солеса дерев'яні, металічні	Їсок всякий, крім кварцового для тонкої кераміки
ЇСолодки гальмові чавунні	Їрограніт
Корпуси для кранів вантажопідійомних	"Їостаменти із чорних металів
Корпуси суден	Посуд глиняний
Котки дорожні землеробні	Пляшки, балони (бутилі)
Котли парові	Радіатори чавунні для опалення
Концентрати рудні (крім апатитових, вольфрамових, нефелінових, олов'яних, рідкісних металів, свинцевих, цинкових)	Рокитник (прутки із верби)
Креозот	Рейки
Криоліт	Роги
Ліс круглий, розпилений і для кріплення	Руди всякі (крім миш'яковистих)
Литво сталеве, чавунне	Сіно і солома пресовані
Локомотиви	Скипидар
Лом чорних металів	Скріплення рейкові
Масло антраценове, дьогтеве, піхтове	Сланці горючі
Матеріали лісові будівельні і для виробів (крім цінних порід дерева)	Смола газова, деревинна, кам'яновугільна в тарі
Машини для промислового обладнання.	Сталь всяка, крім динамної, декапірованої й автосталі
Машини сільськогосподарські	Торф
Муфелі глиняні	Труби всякі, крім труб із кольорових металів
Обдирки шкір	Тюбінги чавунні
Ободи із чорних металів	Хвости флотажні (сировина сірчана)

Огарки	Цегла глазурована, глиняна, звичайна, силікатна, порожниста, Шліфована, шлакова
Озокерит	Церезит
Окалина	Чавун чорновий
Ослони із чорних металів	Чани дерев'яні із чорних металів
Пек кам'яновугільний у тарі	Черепашка (будівельна) морська і річкова
Переводи стрілочні	Черепиця покрівельна
Човни	Шлаки
Шелак	Шлам вугільний
Шини з чорних металів	Шпали
Щебінь	Якорі
Щити дерев'яні, із лози і комишу	Ящики дерев'яні
Шквар скляний (залишки від виробництва скла)	



3.14. СПЕЦИАЛИЗАЦІЯ ПОГРАНИЧНИХ СТАНЦІЙ НА ПЕРЕХОДАХ С ПОЛЬШЕЮ, СЛОВАКІЄЮ, ВЕНГРІЄЮ, РУМУНІЄЮ

Назва пограничного переходу	Спеціалізація	Род вантажу	
		Імпорт	Експорт
Ягодин — Дорохуск (ПКП) ¹	Прием и сдача по колее 1520 мм и 1435 мм, крытых вагонов	уголь, кокс цемент, прочие	нефтепродукты уголь, удобрения, строительные, химикаты в цистернах
Ізов — Хрубешув (ПКП) ¹	Прием и сдача по колее 1520 мм	сера, металлы, руда, машины и оборудование, скоропортящиеся, зерно, прочие	руда, метанол, прочие
Рава — Русская — Гребена (ПКП) ¹	— “ —	уголь	уголь
Мостиска ІІ — Медька (ПКП) ²	Прием и сдача по колее 1520 мм и 1435 мм, перегруз крытых вагонов массой одного места до 1 т, открытых вагонов массой одного места до 20т.	машины и оборудование, сера, цинк, уголь, кокс, прочие, 20 т контейнеры, товары в крытых	уголь, химикаты в цистернах, стройматериалы, прочие, удобрения, продукты, 20 т контейнеры
Ужгород-Матевце (ЖСР) ³	Прием и сдача по колее 1520 мм и 1435 мм и	машины и оборудование, черные металлы,	руда, уголь, автомашины, химикаты в

Страна назначения: ¹ Польша, Германия

² Польша, Германия, Чехия

³ Словакия, Чехия, Австрия

Название пограничного перехода	Специализация	Род груза	
		Импорт	Экспорт
	перегрузка открытых вагонов весом одного места до 100 т*	промтовары в крытых	цистернах, удобрения, оборудование
Чоп-Чиерна-над Тисоу (ЖСР) ⁴	то же	кокс, оборудование, зерно, скоропортящиеся, живность, грузы в крытых, прочие	уголь, руда, лес, нефтепродукты, черные металлы, химикаты в цистернах, 20 т и 40 т контейнеры
Чоп - Захонь (МAB) ⁵ Батово-Еперешке (МAB) ⁵	Прием и сдача по колее 1435 мм, в т.ч. грузов в вагонах стран СНГ, переставленных на колею 1435 мм Прием и сдача по колее 1520 мм	зерно, мясо, скоропортящиеся, живность, черные металлы, машины и оборудование, яблоки, спиртные напитки, подлежащие ветеринарному и фитосанитарному контролю	уголь, руда, лес, автомашины, хлопок, металлы, скоропортящиеся, цемент, удобрения, оборудование, химикаты в ЦС, грузы, подлежащие ветеринарному и фитосанитарному контролю
Дьяково-Халмеу (ЧФР) ⁶	прием и сдача по колее 1520 мм и 1435 мм перегруз крытых вагонов весом одного места до 1 т, открытых — весом одного места до 30 т	мясо, масло, мебель, аккумуляторы, 20 т контейнеры, прочие	уголь, кокс, руды, прочие
Вадул-Ваирет-Вакшани (ЧФР) ⁶	то же	сода кальцинированная, сода каустическая, карбид, мебель, прочие	черные металлы, нефтепродукты, лесные, удобрения, прочие

Львовская железная дорога осуществляет перестановку вагонов с грузами, которые следуют в безперегрузочном сообщении, на станциях:

- в Польшу – Ковель, Мостиска II;
- в Словакию, Венгрию, Румынию и другие страны – Есень, Королево;
- в Румынию – Вадул-Сирет;
- в Словакию, Венгрию, Румынию транспортеры – Мукачево.
- ♣ на станции Мукачево производится перегруз тяжеловесных грузов, негабаритных, опасных и взрывчатых с ЖСР и МAB.



⁴ Словакия, Чехия, Австрия, Германия, Швейцария

⁵ Венгрия, Италия, Австрия, Югославия, германия, Франция, Швейцария

⁶ Румыния, Югославия, Болгария

3.15. ГРУЗЫ, ПОДЛЕЖАЩИЕ ОХРАНЕ

При экспортно-импортных перевозках грузов, поименованных в настоящем перечне, сборы за охрану взыскиваются, согласно внутренним правилам, с экспедиторской организации, кроме тех случаев, когда грузы сопровождаются охраной экспедитора (отправителя, получателя).

По желанию экспедитора (грузоотправителя, грузополучателя) при транзитных перевозках грузов, приведенных в настоящем перечне, охрана и сопровождение военизированной охраной железных дорог Украины может осуществляться на договорной основе.

Грузы, которые сопровождаются и охраняются военизированной охраной железной дороги

№ п/п	Наименование груза		Код		Код и наименование груза по ЕТСНГ
			ГНГ	ЕТСНГ	
1	2		3	4	5
1	Автомобили и их части		870200 870300- 870800	381	Все наименования, в том числе специальные, кроме полуприцепов и частей к автомобилям полной массы более 3,5 т
2	Аппараты и приборы	846900-847300, 851300, 852600, 853000, 853100, 854300, 900100-901500, 901800-902200, 902400-903300, 910100-911200, 911400, 940100, 940200		401	Все наименования, кроме электробытовых, кроме 40110
3	Балончики с газом (средства индивидуальной защиты)				
4	Бензин		272100- 272500	211	Все наименования 21101-21116
5	Взрывчатые материалы (разрядные грузы), кроме тех, которые должны сопровождаться согласно Правилам перевозок взрывчатых материалов спецмилицией МВД Украины, военизированной охраной грузоотправителя (грузополучателя)				
6	Видео- и аудиоаппаратура, электронно-вычислительной и множительной техники, видео- и аудиокассеты				
7	Вино, перевозимое в крытых вагонах и контейнерах		220400- 220600	591	Все наименования
8	Водка и изделия ликероводочные, перевозимые в крытых вагонах и контейнерах		220800	593	Все наименования
9	Галантерея и изделия ювелирные	630300 660100-660300 670200, 710100 710300, 710400 711300-711800		641	64102, 04, 07, 08, 09, 12, 14, 16, 18, 19, 20, 22, 24, 25, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 40, 42
10	Грузы гуманитарной помощи				Все наименования грузов, указанных в настоящем перечне
11	Грузы, следующие в адреса посольств и постоянных представительств иностранных государств, и отправляемые ими				

№ п/п	Наименование груза	Код		Код и наименование груза по ЕТСНГ
		ГНГ	ЕТСНГ	
1	2	3	4	5
12	Игры и игрушки, наглядные учебные пособия, кроме печатных	950100-950400	683	68301, 02, 03, 06
13	Изделия из кожи, волоса, щетины, кроме галантерейных	420100 420400 420500	653	653302, 03, 04, 06, 10, 11, 13, 14, 16
14	Изделия колбасные, копчености и полуфабрикаты мясные в автономных рефрижераторных вагонах	160100-160500	562	Все наименования
15	Изделия кондитерские мучные	190500	513	Все наименования
16	Изделия кондитерские сахаристые, кроме мучных, мед	040900, 170400	514	Все наименования, кроме 01, 02
17	Изделия макаронные	190100-190200	512	Все наименования
18	Изделия резино-технические избонитные, бывшие в употреблении восстановл.	401200	453	Все наименования, 45301, 02, 06 камер
19	Изделия трикотажные	600100, 600200 610100-611700	633	Все наименования
20	Изделия швейные	620100-621500 621700 650100-650400 650600-650700	634	Все наименования, кроме 63407, 19, 27, 28, 29, 33
21	Инвентарь спортивный, охотничий и театральный	950600-959700	682	68201, 07, 11, 23, 24, 29, 32
22	Инструменты музыкальные	920100-920900	681	Все наименования
23	Ковры и изделия ковровые	570100-570300 570500	635	Все наименования
24	Кожа искусственная		652	Все наименования, кроме 65204, 10
25	Консервы всякие	160400 160500	581	Все наименования
26	Концентраты пищевые, пряности, напитки сухие	220900 090100-091000 180100-180600	516	Все наименования, кроме 51624, 25, 54
27	Керосин	272600, 273100	212	Все наименования
28	Масла и смазки минеральные (нефтяные)	272900 273900	213	21326
29	Масло животное и сыр	040500	553	Все наименования
30	Масло растительное	150700-151600	556	Все наименования, кроме 55632, 33
31	Машины, изделия и приборы электробытовые	850800	404	Все наименования

№ п/п	Наименование груза	Код		Код и наименование груза по ЕТСНГ
		ГНГ	ЕТСНГ	
1	2	3	4	5
32	Машины, оборудование и их части, кроме сельскохозяйственных	843000 842900 846500 845200 843800 841800 845600	351	351103, 04, 05, 06, 07 (только пилы электрические), 13 (только плиты бытовые газовые, электрические), 35, 36 (кромеогнетушителей, пожарного инструмента и инвентаря), 38,40 (только станки металлорежущие с числовым программным управлением)
33	Машины сельскохозяйственные и их части	843300	361	Все наименования, кроме сельхозтехники без автономных двигателей и установленных электрических, дизельных, газовых, бензиновых двигателей и механизмов, их частей
34	Мебель, кроме металлической и плетеной	940300	127	Все наименования, кроме 12701, 03, 23, 25, 37
35	Медикоменты и химико-фармацевтическая продукция	293600- 294200 300100- 300600	441	44101, 02, 04, 13, 15, 20, 27, 33, 37, 38, 45, 51, 54, 55
36	Металлы цветные и их сплавы	710600-711200 740200-740300 740500-740600 750200, 750400 760100-760300 780100, 790100 790300, 800100	331	33101, 06, 10, 21, 25, 26, 27, 34, 40, 42, 45, 47, 52, 53, 55, в заготовках, слитках, чушках и др. массой 1-го изд. до 100 кг, 33127
37	Метанол	290511	721	721484
38	Меха, кожи и шкуры выделанные	410800 410900 430200	651	Все наименования, кроме 65116
39	Мясо и субпродукты в автономных рефрижераторных вагонах	020100- 021000	561	Все наименования
40	Обувь	640000- 640600	654	Все наименования, кроме 65401, 02, 03
41	Охотничье нарезное, спортивное и газовое оружие			
42	Пиво	220300	592	Все наименования
43	Посуда и другие изделия стеклянные, фарфоровые и фаянсовые	691100- 691300 701100- 701400 701700- 702000	661	66102, 04, 06, 08, 09, 10, 20, 24
45	Продукция радиопромышленности	851700-851800 852000-852200 852500 852700-852900 853200-854200	402	Все наименования, кроме 40204

№ п/п	Наименование груза		Код		Код и наименование груза по ЕТСНГ
			ГНГ	ЕТСНГ	
1	2		3	4	5
46	Прокат цветных металлов		800300-800500 750500-750600 760400-760700 780300-780400 790400-790500	332	33202, 05, 08, 11, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 24
47	Прочие изделия швейной и текстильной промышленности		560400, 580600 580700, 581100 590800-591000 630100 630200	632	Все наименования, кроме 63202, 04, 06, 07, 09, 10, 11, 13, 14, 18, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 29
48	Пряжа	520700, 530700, 500400-500600 530600-530800, 510700-510800 510900-511000		622	62208-62216
49	Резина, изделия резинотехнические и эбонитовые		400400-401000	452	Все наименования, кроме 45203, 11, 12, 13, 18, 19, 20, 21, 22, 25, 26, 28, 30, 31, 32, 35,
50	Сахар		170100-170200	521	Все наименования
51	Спирт		220700	594	Все наименования
52	Спирты и их производные		290600 290800	721	72147, 48, 52
53	Средства транспортирования и их части, кроме автомобилей		870900-871600	391	39101, 02, 07, 09, 10, 11, 13, 19 (только надувные), 20, 21, 22, 28, 31, 32, 34, 38, 40, 41, 42, 44
54	Сырье табака и махорки		240200-240300	517	Все наименования, кроме 51705
55	Ткани	500700, 511100-511300 520800-521200, 530900-531100 540700-540800, 551200-551600 580100-580400, 580900			Все наименования, кроме
56	Топливо дизельное		274100	214	214, 03, 05, 06, 08
57	Тракторы и их части		870100	362	Все наименования, кроме 36205,06



4. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

4.1. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

1. Источники правового регулирования

Источники правового регулирования можно разделить на две большие группы — международные и национальные. В полной мере это относится и к источникам правового регулирования автомобильных перевозок.

В настоящее время в Украине действуют два основных нормативных акта, регулирующие автомобильные перевозки:

- Женевская конвенция о договоре международной дорожной перевозки груза 1956 года (Конвенция CMR);
- Устав автомобильного транспорта утвержден Постановлением Совета Министров УССР № 401 от 27.06.1969 года).

2. Сфера применения Конвенции CMR

В соответствии со статьей 1 Конвенция CMR (далее — Конвенция) применяется ко всякому договору дорожной перевозки груза, если эта перевозка отвечает следующим условиям:

- перевозка осуществляется за вознаграждение;
- место отправления и место сдачи груза находятся в различных государствах;
- место отправления и/или место сдачи груза находятся на территории государства-участника Конвенции.

Однако статьей 1 установлено, что даже при наличии указанных условий, перевозка не будет подпадать под действие Конвенции, если:

- перевозка осуществляется согласно почтовым конвенциям;
- предметом перевозки является покойник, а также домашняя обстановка и мебель (при переездах);
- перевозка является пограничной и государства-участники Конвенции заключили специальное соглашение о неприменении к таким перевозкам положений Конвенции.

Кроме перечисленных выше, существуют еще два случая, когда положения Конвенции будут применяться к перевозке груза.

Первый установлен статьей 2 Конвенции. Если транспортное средство, содержащее груз, часть пути следует по морю, железной дороге, воздушному или внутреннему водному пути и груз при этом не перегружается, Конвенция применяется ко всей перевозке в целом. Однако, если будет доказано, что утрата, повреждение или недостача груза возникла на участке перевозки, осуществляемой другим видом транспорта, ответственность автомобильного перевозчика определяется не по Конвенции, а по правилам, действующим на данном виде транспорта.

Второй вытекает из принципов свободы договоров и автономии воли сторон. Если стороны договора пришли к соглашению, что к отношениям между ними применяются положения Конвенции, суд при разрешении спорных вопросов должен руководствоваться таким соглашением, за исключением случаев, когда императивными (обязательными) нормами применимого законодательства установлены иные правила.

3. Договор перевозки

А) *Форма договора.* Пункт 1 ст. 9 Конвенции CMR определяет накладную CMR как универсальный документ, который “является доказательством prima facie заключения договора перевозки”.

В соответствии со статьей 4 той же Конвенции СМР-накладная накладная является основным документом, подтверждающим заключение договора, И хотя эта же статья определяет, что утрата, отсутствие или неправильность накладной не влияют на существование или действительность договора перевозки (другими словами, возможно заключение договора в какой-либо иной форме), составление накладной является чрезвычайно желательным по следующим причинам:

- в случае возникновения каких-либо спорных вопросов при выполнении договора перевозки очень сложно будет доказать его существование без наличия накладной;

- в соответствии с частью третьей статьи 7 Конвенции, если в накладной отсутствует указание на то, что перевозка осуществляется по Конвенции (а при отсутствии накладной отсутствует и такое указание), перевозчик не вправе ограничить свою ответственность так, как это предусмотрено Конвенцией, и будет отвечать в полном размере.

Накладная составляется в трех экземплярах и подписывается перевозчиком и отправителем. Первый экземпляр накладной передается отправителю, второй — сопровождает груз, а третий остается у перевозчика. /Составление СМР-накладной в трех экземплярах установлено Конвенцией, однако на практике накладная составляется в большем количестве (от 7 до 12) экземпляров/.

Б) Содержание накладной. Условия, которые должна содержать накладная, делятся на две группы — обязательные и необязательные (факультативные). Перечень обязательных условий накладной содержится в части первой статьи 6 Конвенции, а перечень факультативных условий определяется в соответствии с частями второй и третьей этой же статьи.

В) Доказательственная сила накладной. Накладная (в соответствии со статьей 9 Конвенции) является доказательством:

- заключения договора перевозки и его условий;
- принятия груза перевозчиком;
- того, что груз и его упаковка были сданы во внешне надлежащем состоянии, а число грузовых мест, их маркировка и нумерация соответствуют указанному в накладной (если отсутствует оговорка об ином).

Указанные выше условия могут быть оспорены заинтересованной стороной, т.е. другими словами, накладная подтверждает вышеназванные обстоятельства, если не доказано иное.

4. Исполнение договора перевозки

В соответствии со статьей 8 Конвенции при принятии груза перевозчик обязан проверить записи в накладной, касающиеся числа грузовых мест, их маркировки и нумерации, а также внешнее состояние груза. Если возможность проверить правильность этих сведений отсутствует (например, груз сдается в контейнере), перевозчик должен сделать *обоснованную* оговорку об этом в накладной.

Если для сдачи груза получателю должны быть выполнены определенные таможенные и другие формальности, отправитель должен приложить к накладной или иным образом представить в распоряжение перевозчика все необходимые документы и сведения. Причем перевозчик не обязан проверять правильность и полноту этих документов и сведений, а ответственность за убытки, связанные с непредставлением или неправильностью таких документов, несет отправитель.

Отправитель вправе распорядиться грузом в любой момент перевозки. Однако, если к моменту получения его инструкций второй экземпляр накладной уже был выдан получателю, отправитель теряет право распоряжаться грузом. Кроме этого, при составлении накладной он (отправитель) может сделать оговорку о том, что

право распоряжаться грузом передается получателю. В этом случае правом распоряжаться грузом во время перевозки обладает получатель.

5. Ответственность сторон

А) Ответственность грузоотправителя

В соответствии с Конвенцией отправитель несет ответственность перед перевозчиком за ущерб, вызванный:

- неправильностью или недостаточностью сведений, касающихся наименования и адреса отправителя и получателя, места и даты принятия груза к перевозке и места назначения, перевозимого груза, инструкций, требуемых для выполнения таможенных формальностей, а также других данных, необходимых для выполнения перевозки (статья 7 Конвенции);

- дефектами упаковки груза, за исключением случаев, когда дефект был очевидным или известным перевозчику в момент принятия груза, и он не сделал соответствующих оговорок в накладной (статья 10 Конвенции);

- отсутствием, неточностью или недостаточностью документов или сведений, необходимых для выполнения таможенных и иных формальностей, которые должны быть совершены до выдачи груза получателю (статья 11 Конвенции).

Б) Ответственность перевозчика

1) *Основания ответственности.* В соответствии со статьей 17 Конвенции перевозчик несет ответственность за полную или частичную утрату груза, его повреждение, а также за просрочку в доставке. (Груз считается утраченным, если он не был доставлен по истечении 30 дней с согласованной даты доставки, а если эта дата не была согласована — по истечении 60 с даты принятия груза к перевозке).

2) *Период ответственности.* Ответственность перевозчика наступает, если ущерб грузу был причинен в то время, когда он (груз) находился в ведении перевозчика. В соответствии с Конвенцией груз считается находящимся в ведении перевозчика с момента принятия его к перевозке и до момента сдачи.

3) *Основания освобождения от ответственности.* В соответствии с Конвенцией перевозчик освобождается от ответственности, если:

- ущерб был причинен: по вине заявителя требования; как результат дефекта, свойственного грузу, или обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и предвидеть (обстоятельства непреодолимой силы);

- ущерб был связан с:

- а) использованием при перевозке груза бестентовых транспортных средств (при условии, что перевозка была согласована таким образом);

- б) отсутствием или дефектом упаковки (в случаях, когда грузы без упаковки подвержены порче или повреждению);

- в) обработкой, погрузкой, укладкой и выгрузкой груза (в случае, когда эти операции осуществлялись отправителем или получателем);

- г) естественными свойствами груза;

- д) недостаточностью или неудовлетворительностью маркировки или нумерации грузовых мест;

- е) перевозкой живых животных.

Бремя доказательства наличия обстоятельств, исключаящих ответственность, возлагается на перевозчика. Другими словами, презюмируется, что пока перевозчик не докажет обратного, основания освобождения его от ответственности отсутствуют.

4. *Пределы ответственности за полную или частичную утрату либо повреждение груза.* В соответствии с Конвенцией ответственность перевозчика ограничивается стоимостью груза, которая определяется последовательно следующими способами:

- биржевая котировка стоимости груза;

- текущая рыночная цена груза;
- рыночная стоимость товара такого же рода и качества, что и груз.

Однако если стоимость груза, исчисленная в соответствии с вышеназванными правилами, превышает 8,33 СДР за килограмм веса брутто, ответственность перевозчика ограничивается указанной суммой.

Необходимо также отметить, что сверх установленного предела ответственности перевозчик возмещает заявителю провозные платежи, таможенные сборы и пошлины, а также прочие расходы, связанные с перевозкой груза.

В соответствии со статьей 24 Конвенции отправитель вправе объявить и указать в накладной стоимость груза. В этом случае ответственность перевозчика ограничивается такой объявленной стоимостью. Однако необходимо отметить, что в случае, если отправитель требует объявить стоимость груза, перевозчик вправе претендовать на надбавку к провозным платежам.

5. Пределы ответственности за просрочку в доставке. Просрочкой в доставке по Конвенции является недоставка груза в течение согласованного срока, а при отсутствии такого срока — в течение времени, которое «разумно должно бы быть предоставлено добросовестному перевозчику». Ответственность перевозчика за просрочку в доставке ограничивается размером провозных платежей.

6. Перевозка со специальным интересом. В соответствии со статьей 26 Конвенции отправитель при сдаче груза перевозчику вправе объявить специальный интерес в доставке. Перевозка со специальным интересом во многом сходна с перевозкой с объявленной стоимостью. Основным отличием данного вида перевозки от перевозки с объявленной стоимостью является то, что при перевозке со специальным интересом суммой этого интереса ограничивается ответственность перевозчика не только при полной или частичной утрате груза и его повреждении, но и при просрочке в доставке.

7. Основания утраты перевозчиком права на ограничение ответственности. В соответствии со статьей 29 Конвенции перевозчик утрачивает право на ограничение ответственности в пределах, установленных Конвенцией, если будет доказано, что ущерб является результатом умысла или грубой небрежности перевозчика, а также его агентов, служащих и других лиц, к услугам которых он прибег для выполнения договора перевозки.

6. Разрешение споров

Конвенцией установлен претензионный порядок заявления требований к перевозчику. Это означает, что до того, как предъявить иск, получатель обязан заявить претензию. Срок заявления претензии составляет:

- при очевидном повреждении груза — не позднее момента принятия груза получателем;
- при неочевидном повреждении груза — семь рабочих дней с момента сдачи груза получателю;
- при просрочке в доставке груза — двадцать один календарный день с момента сдачи груза получателю.

Только после того, как перевозчик отклонит претензию или разумный срок для ответа на нее истечет, получатель вправе обратиться с иском в один из следующих судов:

- суд страны, на территории которой обычно проживает либо имеет местонахождение ответчик, его основное предприятие или отделение (агентство), через которое был заключен договор;
- суд страны, на территории которой находится место отправления или место назначения груза.

Обращение в другие суды, кроме вышеуказанных, не допускается, за исключением случаев, когда стороны согласовали арбитражный порядок рассмотрения споров (рассмотрение спора третейским судом).

Срок исковой давности установлен Конвенцией в один год. Однако если причиной неисполнения обязательств являются умышленные неправомерные действия виновного лица, срок исковой давности увеличивается до трех лет.



4.2. ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ, КАСАЮЩЕЕСЯ РАБОТЫ ЭКИПАЖЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПРОИЗВОДЯЩИХ МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (ЕСТР)

*(Многостороннее соглашение от 01.07.1970 г. с изменениями.
Основные положения.)*

Договаривающиеся Стороны, желая способствовать развитию и улучшению международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов, будучи убеждены в необходимости повышения безопасности дорожного движения, регламентации некоторых условий труда в предприятиях международного автомобильного транспорта в соответствии с принципами Международной организации труда и совместной выработки некоторых мер для обеспечения соблюдения такой регламентации, согласились о нижеследующем:

Статья 1. Определения

Используемые в настоящем Соглашении термины означают:

транспортное средство — любой автомобиль или прицеп; этот термин охватывает любой состав транспортных средств;

автомобиль — любое механическое самоходное транспортное средство, используемое обычно для перевозки по дорогам людей или грузов или для буксировки по дорогам транспортных средств, используемых для перевозки людей или грузов; этот термин не включает сельскохозяйственные тракторы;

прицеп — любое транспортное средство, предназначенное для его буксировки автомобилем; этот термин охватывает также полуприцепы;

полуприцеп — любой прицеп, предназначенный для сцепления с автомобилем таким образом, что часть его опирается на автомобиль и последний несет на себе значительную часть веса полуприцепа и его груза;

состав транспортных средств — сцепленные транспортные средства, которые участвуют в дорожном движении как одно целое;

разрешенный максимальный вес — максимальный вес груженого транспортного средства, объявленный допустимым компетентным органом государства, в котором зарегистрировано транспортное средство;

автомобильные перевозки:

- i) всякое перемещение по дороге порожнего или с пассажирами транспортного средства, предназначенного для перевозки пассажиров, в котором, кроме сиденья для водителя, имеется более восьми сидячих мест;
- ii) всякое перемещение по дороге порожнего или с грузом транспортного средства, предназначенного для перевозки грузов;
- iii) всякое перемещение, состоящее одновременно из перемещения, указанного в подпунктах "i" или "ii" настоящего определения, и совершенное непосредственно до или после указанного перемещения перевозки транспортного

средства морским путем, по железной дороге, по внутреннему водному пути или воздушным путем;

международные автомобильные перевозки — любые автомобильные перевозки с пересечением, по крайней мере, одной границы;

регулярные пассажирские линии — линии, обеспечивающие перевозку пассажиров с определенной частотой и по определенному маршруту, с посадкой и высадкой пассажиров на заранее намеченных остановках.

Правила эксплуатации или заменяющие их документы, утвержденные компетентными органами власти Договаривающихся Сторон и опубликованные транспортным предприятием до вступления их в силу, определяют условия перевозки, в частности частоту, расписание, тарифы и обязанность производить перевозки, если эти условия не оговорены в законах или правилах.

Независимо от того, кто является организатором перевозок, регулярными линиями считаются также линии, которые обеспечивают перевозку только определенных категорий пассажиров, если эти перевозки выполняются в условиях, указанных в первом абзаце настоящего определения, например линии, обеспечивающие перевозку работников к месту их работы и обратно к месту жительства или перевозку школьников к месту учебы и обратно к месту жительства;

водитель — любое лицо, независимо от того, работает ли оно по найму или нет, управляющее транспортным средством хотя бы в течение короткого периода времени или находящееся на транспортном средстве для того, чтобы управлять им в случае необходимости;

член экипажа — водитель или любое из следующих лиц, независимо от того, работают ли они по найму или нет; i) сопровождающий, то есть любое лицо, сопровождающее водителя для оказания ему помощи при выполнении некоторых маневров и обычно принимающее активное участие в транспортных операциях, хотя и не являющееся водителем в значении, указанном в подпункте "j" настоящей статьи; ii) кондуктор, то есть любое лицо, сопровождающее водителя транспортного средства, производящего перевозки пассажиров, в частности с целью выдачи или проверки билетов или других документов, дающих пассажирам право на проезд в этом транспортном средстве;

неделя — любой период из семи последовательных дней;

ежедневный отдых — любой непрерывный период времени, соответствующий положениям статьи 6 настоящего Соглашения, в течение которого член экипажа может свободно располагать своим временем;

внеслужбное время — любой непрерывный промежуток времени, продолжительностью не менее 15 минут, иной, чем период ежедневного отдыха, в течение которого член экипажа может свободно располагать своим временем;

производственная деятельность — виды работы, условно обозначенные в рубриках 6, 7 и 7а ежедневного листка личной контрольной книжки, которая приведена в приложении к настоящему Соглашению.

Статья 2. Область применения

1. Настоящее Соглашение, применяется на территории каждой Договаривающейся Стороны по всем международным автомобильным перевозкам, совершаемым любым транспортным средством, зарегистрированным на территории вышеуказанной Договаривающейся Стороны или на территории любой Договаривающейся Стороны.

2. Однако,

а) если во время международной автомобильной перевозки один или несколько членов экипажа не покидают государственную территорию, в пределах которой они обычно занимаются своей производственной деятельностью, Договаривающаяся

Сторона, в ведении которой находится эта территория, может не применять в отношении этого или этих членов экипажа положения настоящего Соглашения;

б) если между Договаривающимися Сторонами, по территории которых производится перевозка, не заключено соглашение противоположного характера, настоящее Соглашение не применяется к международным автомобильным перевозкам грузов, совершаемым при помощи транспортных средств, разрешенный максимальный вес которых не превышает 3,5 тонны;

с) две Договаривающиеся Стороны, территории которых соприкасаются, могут договориться, что только положения национального законодательства государства, в котором зарегистрировано транспортное средство, а также положения арбитражных решений и коллективных договоров, действующих в этом государстве, применяются к международным автомобильным перевозкам, ограниченным их обеими территориями, когда указанное транспортное средство

- не выезжает на одной из этих территорий из смежной с границей зоны, определенной как пограничная зона по взаимному соглашению между обеими Договаривающимися Сторонами, или

- проезжает через одну из этих территорий лишь транзитом;

д) Договаривающиеся Стороны могут условиться, что только положения национального законодательства государства, в котором зарегистрировано транспортное средство, так же как положения арбитражных решений и коллективных договоров, действующих в этом государстве, применяются к некоторым международным автомобильным перевозкам, ограниченным их территориями, и расстояние которых от пункта отправления до пункта прибытия транспортного средства составляет менее 100 км, а также к регулярным пассажирским линиям.

Статья 3. Применение некоторых положений соглашения к автомобильным перевозкам, совершаемым транспортными средствами государств, которые не являются договаривающимися сторонами

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет применять на своей территории к международным автомобильным перевозкам, совершаемым любым транспортным средством, зарегистрированным на территории государства, не являющегося Договаривающейся Стороной настоящего Соглашения, положения не менее строгие, чем те, которые предусмотрены в статьях 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, в пунктах 1, 2, 6 и 7 статьи 12 и в статье 12-бис настоящего Соглашения (пункт в редакции поправки 1, вступившей в силу 3 августа 1973 года).

2. Однако каждая Договаривающаяся Сторона может не применять положений пункта 1 настоящей статьи:

а) в отношении международных автомобильных перевозок грузов, производимых при помощи транспортных средств, разрешенных при помощи транспортных средств, разрешенный максимальный вес которых не превышает 3,5 тонны;

б) в отношении международных автомобильных перевозок, ограниченных ее территорией и территорией соседнего государства, не являющегося Договаривающейся Стороной настоящего Соглашения, если указанное транспортное средство не выезжает на ее территорию из смежной с границей зоны, определенной как пограничная зона, или если оно проезжает через ее территорию лишь транзитом.

Статья 4. Общие принципы

1. Во время любой международной автомобильной перевозки, к которой применяется настоящее Соглашение, предприятие и члены экипажа должны соблюдать в отношении продолжительности отдыха и управления и в отношении состава экипажа предписания, установленные национальным законодательством в том районе государства, где член экипажа обычно занимается своей производственной деятельностью, а также действующими в этом районе арбитражными решениями и

коллективными договорами; расчет продолжительности отдыха и управления должен производиться в соответствии с этим законодательством, этими арбитражными решениями или коллективными договорами. Если применяемые таким образом предписания не являются, по крайней мере, столь же строгими, как предписания статей 6, 7, 8, 9, 10 и 11 настоящего Соглашения, эти последние должны соблюдаться.

2. Кроме тех случаев, когда между заинтересованными Договаривающимися Сторонами заключено особое соглашение, или тех случаев, когда - согласно пункту 2 статьи 2 настоящего Соглашения некоторые положения настоящего Соглашения не применяются, ни одна Договаривающаяся Сторона не будет требовать соблюдения предписаний ее национального законодательства в вопросах, являющихся предметом настоящего Соглашения, предприятиями другой Договаривающейся Стороны или членами экипажа транспортных средств, зарегистрированных другой Договаривающейся Стороной, если эти предписания являются более строгими, чем предписания настоящего Соглашения.

Статья 5. Условия, которым должны отвечать водители

1. Минимальный возраст водителей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки грузов, должен быть:

а) для транспортных средств, разрешенный максимальный вес которых не превышает 7,5 тонны, — не менее 18 лет;

б) для других транспортных средств:

i) не менее 21 года или

ii) не менее 18 лет при условии, что эти лица имеют удостоверение о получении профессионального образования, признаваемое Договаривающейся Стороной, на территории которой зарегистрировано данное транспортное средство, и свидетельствующее об окончании курсов водителей грузовых автотранспортных средств. Однако в тех случаях, когда водители моложе 21 года, любая Договаривающаяся Сторона может

- запретить им управление указанными транспортными средствами в пределах своей территории даже в том случае, если они имеют упомянутое выше удостоверение, или

- допускать к управлению только тех водителей, удостоверения которых Договаривающаяся Сторона согласна признать выданными после окончания курсов водителей грузовых автотранспортных средств, эквивалентных курсам, предусмотренным национальным законодательством данной Договаривающейся Стороны.

2. Если в соответствии с положениями статьи 10 настоящего Соглашения на транспортном средстве предусматриваются два водителя, то один из водителей должен быть не моложе 21 года.

3. Водители транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки пассажиров, должны быть не моложе 21 года.

4. Водители транспортных средств должны быть добросовестными и заслуживающими доверия. Они должны иметь достаточный опыт и квалификацию, необходимые для выполнения требуемой работы.

Статья 6. Ежедневный отдых

1. а) За исключением случаев, указанных в пунктах 3 и 4 настоящей статьи, каждый член экипажа транспортного средства, осуществляющего международную автомобильную перевозку грузов, должен иметь непрерывный, по крайней мере, 11-часовой ежедневный отдых в течение суток, предшествующих любому моменту, когда он осуществляет один из видов своей производственной деятельности.

б) Предусмотренный в абзаце "а" настоящего пункта ежедневный отдых может быть сокращен до девяти часов непрерывного отдыха не более двух раз в течение

одной недели при условии, что отдых может быть использован в обычном месте жительства члена экипажа, или до восьми часов непрерывного отдыха не более двух раз в течение одной недели, если по причинам производственного характера отдых не может быть использован в обычном месте жительства члена экипажа.

2. а) За исключением случаев, указанных в пунктах 3 и 4 настоящей статьи, каждый член экипажа транспортного средства, осуществляющего международную автомобильную перевозку пассажиров, должен иметь в течение суток, предшествующих любому моменту, когда он осуществляет один из видов своей производственной деятельности:

i) либо непрерывный, по крайней мере, 10-часовой ежедневный отдых без всяких сокращений в течение недели;

ii) либо непрерывный, по крайней мере, 11-часовой ежедневный отдых, который может быть сокращен два раза в неделю до 10 часов непрерывного отдыха, и два раза в неделю до 9 часов непрерывного отдыха при условии, что в этих двух последних случаях при перевозке предоставляется предусмотренный расписанием перерыв продолжительностью не менее четырех часов непрерывного отдыха или два предусмотренных расписанием перерыва продолжительностью не менее двух часов непрерывного отдыха и что во время этих перерывов член экипажа не занимается ни одним из видов своей производственной деятельности или какой-либо другой работой производственного характера.

б) Личная контрольная книжка, предусмотренная статьей 12, должна содержать сведения, позволяющие установить режим ежедневного отдыха, который имеет на текущую неделю член экипажа транспортного средства, осуществляющего международную автомобильную перевозку пассажиров.

3. Если на транспортном средстве имеются два водителя и если на нем нет спального места, позволяющего членам экипажа удобно отдыхать в лежачем положении, то каждый член экипажа должен иметь непрерывный, по крайней мере, 10-часовой ежедневный отдых в течение 27 часов, предшествующих любому моменту, когда он осуществляет один из видов своей производственной деятельности.

4. Если на транспортном средстве имеются два водителя и если на нем есть спальное место, позволяющее членам экипажа удобно отдыхать в лежачем положении, то каждый член экипажа должен иметь непрерывный, по крайней мере, 8-часовой ежедневный отдых в течение 30 часов, предшествующих любому моменту, когда он осуществляет один из видов своей производственной деятельности.

5. Периоды отдыха, упомянутые в настоящей статье, должны использоваться вне транспортного средства; однако, если на транспортном средстве имеется спальное место, позволяющее членам экипажа удобно отдыхать в лежачем положении, можно отдыхать на этом спальном месте при условии, что транспортное средство находится на стоянке.

Статья 6-бис. Перерыв ежедневного периода отдыха при смешанных перевозках

В тех случаях, когда член экипажа, занимающийся перевозкой грузов или пассажиров, сопровождает транспортное средство, перевозимое паромом или поездом, ежедневный период отдыха может быть прерван не более одного раза, причем должны быть соблюдены следующие условия:

а) часть ежедневного периода отдыха, проведенная на суше, может быть использована до или после части периода ежедневного отдыха, проведенной на борту парома или на поезде;

б) период между двумя частями ежедневного периода отдыха должен быть максимально коротким и ни в коем случае не должен превышать один час до погрузки или после разгрузки, причем таможенные формальности включаются в погрузочно-разгрузочные операции;

с) в течение обеих частей периода отдыха член экипажа должен иметь возможность отдыхать на койке или кушетке;

д) в тех случаях, когда ежедневный период отдыха прерывается таким образом, он должен быть увеличен на два часа;

е) любое количество времени, проведенное на борту парома или на поезде и не засчитанное как часть ежедневного периода отдыха, должно рассматриваться как перерыв, определенный в статье 8.

(Статья 6-бис дополнительно включена поправкой 1, вступившей в силу 3 августа 1973 года)

Статья 7. Ежедневная продолжительность управления, максимальная недельная и двухнедельная продолжительность управления

1. Общее время управления транспортным средством между двумя последовательными периодами ежедневного отдыха в соответствии с положениями статьи 6 настоящего Соглашения, именуемое ниже "ежедневная продолжительность управления", не должно превышать восьми часов.

2. Для водителей транспортных средств, иных, чем те, которые упомянуты в статье 10 настоящего Соглашения, ежедневная продолжительность управления может быть доведена, в отступление от положений пункта 1 настоящей статьи, не более двух раз в течение одной недели до девяти часов.

3. Продолжительность управления не должна превышать сорок восемь часов в течение одной недели и девяносто два часа в течение двух недель подряд.

Статья 8. Максимальное время непрерывного управления

1.а) Продолжительность непрерывного управления не должна превышать четырех часов, за исключением тех случаев, когда водитель не может достичь подходящего пункта остановки или места назначения; в таком случае продолжительность управления может быть увеличена максимум на тридцать минут при условии, что такое отступление не приводит к нарушению положений статьи 7 настоящего Соглашения.

б) Непрерывным считается любой период управления, который прерывается только на периоды, не соответствующие, по крайней мере, требованиям пункта 2 или пункта 3 настоящей статьи.

2.а) Для водителей транспортных средств, упомянутых в статье 10 настоящего Соглашения, перерыв по истечении периода управления, предусмотренного в пункте 1 настоящей статьи, должен продолжаться, по крайней мере, один час.

б) Этот перерыв может быть заменен двумя перерывами, по крайней мере, по тридцать минут подряд каждый, распределенными в течение ежедневного периода управления таким образом, чтобы было обеспечено соблюдение положений пункта 1 настоящей статьи.

3.а) Для водителей транспортных средств, иных, чем те, которые упомянуты в статье 10 настоящего Соглашения, и когда ежедневная продолжительность управления не превышает восьми часов, по истечении времени, указанного в пункте 1 настоящей статьи, должен быть сделан перерыв, по крайней мере, на тридцать минут подряд.

б) Этот перерыв может быть заменен двумя перерывами, по крайней мере, по двадцать минут подряд каждый или тремя перерывами, по крайней мере, по пятнадцать минут подряд каждый; они могут распределяться в течение времени управления, предусмотренного в пункте 1 настоящей статьи, или частично захватывать этот период времени и частично следовать непосредственно за ним.

с) Когда ежедневная продолжительность управления превышает восемь часов, водитель должен сделать, по крайней мере, два перерыва по тридцать минут подряд каждый.

4. Во время перерывов, предусмотренных в пунктах 2 или 3 настоящей статьи, водитель не должен заниматься ни одним из видов своей производственной деятельности, кроме надзора за транспортным средством и его грузом. Однако, если на транспортном средстве имеются два водителя, то предписания пунктов 2 и 3 настоящей статьи будут считаться выполненными, если водитель, пользующийся перерывом в управлении транспортным средством, не занимался ни одним из видов производственной деятельности, указанных под условным обозначением в пункте 7"а" ежедневного листка личной контрольной книжки, предписанной статьей 12 настоящего Соглашения.

Статья 9. Ежедневный отдых

1. В дополнение к периодам ежедневного отдыха, предусмотренным в статье 6 настоящего Соглашения, каждому члену экипажа предоставляется еженедельный непрерывный отдых в размере, по крайней мере, двадцати четырех часов, которому должен предшествовать или за которым должен непосредственно следовать период ежедневного отдыха, соответствующий положениям указанной статьи 6.

2.а) Однако в период с 1 апреля по 30 сентября включительно еженедельный отдых, упомянутый в пункте 1 настоящей статьи, может заменяться - для членов экипажа транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки пассажиров, - непрерывным отдыхом в размере, по крайней мере, шестидесяти часов, который должен быть целиком использован до истечения любого периода, не превышающего четырнадцати последовательных дней. Этому отдыху должен предшествовать или за ним должен непосредственно следовать период ежедневного отдыха, соответствующий положениям статьи 6 настоящего Соглашения.

б) Положения настоящего пункта не применяются к членам экипажа транспортных средств, обслуживающих регулярные пассажирские линии.

Статья 10. Состав экипажа

С учетом положений пункта 2 статьи 12-бис настоящего Соглашения в случае, когда (абзац в редакции поправки 1, вступившей в силу 3 августа 1973 года):

а) либо состав транспортных средств, включающий более одного прицепа или полуприцепа;

б) либо состав транспортных средств, предназначенный для перевозки пассажиров, когда разрешенный максимальный вес прицепа или полуприцепа превышает 5 тонн;

с) либо состав транспортных средств, предназначенный для перевозки грузов, когда разрешенный максимальный вес состава транспортных средств превышает 20 тонн, с самого начала поездки водителя должен сопровождать другой водитель или его необходимо заменить другим водителем, начиная с 450 км, если расстояние, которое предстоит проехать между двумя последовательными периодами ежедневного отдыха, превышает 450 км.

Статья 11. Исключительные случаи

При условии соблюдения безопасности дорожного движения водитель может отступать от положений статей 6, 7, 8 и 10 настоящего Соглашения в случае опасности, в случае форсмажора, для оказания помощи или в связи с аварией в той мере, в какой этого требует обеспечение безопасности людей, транспортного средства или его груза, а также достижение водителем подходящего пункта остановки или, если позволят обстоятельства, места назначения. Водитель должен отметить в личной контрольной книжке или в случае, упомянутом в статье 12-бис, соответственно в регистрационном листке и/или других контрольных документах, предусмотренных в пункте 1 настоящей статьи, характер нарушения предписания и его обстоятельства (в редакции поправки 1, вступившей в силу 3 августа 1973 года).

Статья 12. Личная контрольная книжка

1. Каждый водитель или сопровождающий должен последовательно отмечать в течение дня в личной контрольной книжке все виды своей производственной деятельности, а также часы отдыха. Он должен иметь при себе эту контрольную книжку и предъявлять ее по каждому требованию контролеров.

2. Спецификации, которым должна соответствовать книжка и предписания, которые необходимо соблюдать в отношении ее ведения, указаны в приложении к настоящему Соглашению.

3. Договаривающиеся Стороны должны принимать все необходимые меры в отношении выдачи и контроля личных контрольных книжек, в частности меры, необходимые для того, чтобы избежать одновременного использования членом экипажа двух таких книжек.

4. Каждое предприятие должно вести ведомость выдачи личных контрольных книжек, которые оно использует; эта ведомость должна содержать, по меньшей мере, фамилию водителя или сопровождающего, которому выдана контрольная книжка, расписку этого водителя или сопровождающего, номер книжки, дату ее выдачи водителю или сопровождающему и дату последнего ежедневного листка, заполненного водителем или сопровождающим перед окончательной сдачей книжки предприятию по ее использованию.

5. Предприятия должны сохранять использованные книжки в течение, по крайней мере, двенадцати месяцев со дня последней записи и предъявлять их равно как и ведомости выдачи, по требованию контролеров.

6. В начале международной автомобильной перевозки каждый водитель или сопровождающий должен иметь описанную в приложении к настоящему Соглашению личную контрольную книжку, в которую заносятся данные, касающиеся семидневного периода, предшествующего дню начала перевозки. Однако, если национальное законодательство государства, в котором водитель или сопровождающий занимается обычно своей производственной деятельностью, не обязывает его вести записи в личной контрольной книжке, описанной в приложении к настоящему Соглашению, в отношении автомобильных перевозок, но являющихся международными, можно ограничиться тем, чтобы данные, касающиеся "периода непрерывного отдыха перед началом работы" и "ежедневных периодов управления" в течение упомянутых семи дней, вносились в рубрики 12 и 13 ежедневных листков или в еженедельный отчет личной контрольной книжки, описанной в приложении к настоящему Соглашению.

7. Каждая Договаривающаяся Сторона может в случае, когда транспортное средство зарегистрировано в государстве, не являющемся Договаривающейся Стороной настоящего Соглашения, вместо личной контрольной книжки, соответствующей спецификациям приложения к настоящему Соглашению, ограничиться требованием документов, составленных по той же форме, что и ежедневные листки указанной книжки.

Статья 12-бис. Контрольное устройство

1. Если одна из Договаривающихся Сторон предписывает или разрешает установку и использование на транспортных средствах, зарегистрированных на ее территории, механического контрольного устройства, то такое устройство может полностью или частично освобождать водителя от обязанности заполнять личную контрольную книжку, упомянутую в статье 12, при следующих условиях:

а) тип данного контрольного устройства должен быть утвержден или признан одной из Договаривающихся Сторон;

b) если экипаж состоит более чем из одного человека и если запись производится не на отдельных листках, а только на одном листке, то в нем должна быть четко указана часть записи, относящаяся к каждому из этих лиц;

с) если устройство обеспечивает регистрацию времени управления машиной членами экипажа, времени, потраченного на выполнение служебных обязанностей, помимо времени вождения, и периодов отдыха, а также скорости транспортного средства и пройденного расстояния, то водители могут быть полностью освобождены от заполнения личной контрольной книжки;

d) если устройство обеспечивает регистрацию лишь времени управления, времени стоянки транспортного средства, скорости и пройденного расстояния, то это освобождение может быть лишь частичным и сводиться к записям на служебных регистрационных листках указанной контрольной книжки, причем члены экипажа обязаны ежедневно заполнять соответствующие колонки еженедельного отчета, соответствующего образцу листка "е", приведенному в приложении к настоящему Соглашению;

е) если нормальное и надлежащее использование контрольного устройства, установленного на транспортном средстве, невозможно, то каждый член экипажа должен вносить от руки с использованием соответствующих графических обозначений сведения, соответствующие его рабочей деятельности и периодам отдыха, в регистрационный листок или в ежедневный листок, соответствующий образцу листка "с", предусмотренному в приложении к настоящему Соглашению;

ф) в тех случаях, когда члены экипажа, находясь вне транспортного средства, не могут использовать это устройство, они должны от руки вписать, используя соответствующие графические обозначения, в регистрационный листок или в ежедневный листок, соответствующий образцу листка "с", предусмотренному в приложении к настоящему Соглашению, различные периоды времени, относящиеся к их профессиональной деятельности вне транспортного средства;

g) необходимо, чтобы члены экипажа всегда имели при себе и могли в случае необходимости представить для проверки регистрационные листки и/или другие контрольные документы, заполненные в соответствии с положениями подпунктов "с", "d", "е" и "f" настоящего пункта и относящиеся к семи предыдущим дням;

h) члены экипажа должны обеспечивать своевременное включение и правильную эксплуатацию контрольного устройства, а в случае его поломки они должны как можно скорее обеспечить его ремонт.

2. Если контрольное устройство, соответствующее определению, содержащемуся в пункте 1, установлено и используется на транспортном средстве, зарегистрированном на территории одной из Договаривающихся Сторон, другие Договаривающиеся Стороны не должны требовать применения к данному транспортному средству положений статьи 10 настоящего Соглашения.

3. Предприятия должны надлежащим образом сохранять регистрационные листки и/или другие контрольные документы, заполненные в соответствии с положениями подпунктов "с", "b", "е" и "f" пункта 1 настоящей статьи, в течение не менее двенадцати месяцев со дня последней записи и предъявлять их по требованию контрольных органов".

(Статья 12-бис дополнительно включена поправкой 1, вступившей в силу 3 августа 1973 года)

Статья 13. Контроль, осуществляемый предприятием

1. Предприятие должно организовать автомобильные перевозки таким образом, чтобы члены экипажа могли соблюдать положения настоящего Соглашения.

2. Оно должно постоянно контролировать время управления, часы другой работы и время отдыха, используя для этого все находящиеся в его распоряжении документы, такие, как личные контрольные книжки. В случае обнаружения нарушений

настоящего Соглашения, оно должно немедленно устранять их и принимать меры к недопущению их в будущем, например путем изменения графиков работы и маршрутов.

Статья 14. Меры по обеспечению проведения в жизнь соглашения

1. Каждая Договаривающаяся Сторона примет все надлежащие меры для обеспечения соблюдения положений настоящего Соглашения, в частности, путем контроля на дорогах и на предприятиях. Компетентные управления Договаривающихся Сторон будут информировать друг друга об общих мерах, принятых в этих целях.

2. Договаривающиеся Стороны будут оказывать друг другу помощь в целях обеспечения правильного применения настоящего Соглашения и эффективного контроля; каждая Договаривающаяся Сторона обязуется, в частности, проверять путем выборочного контроля путем выборочного контроля регистрационных листов и других контрольных документов соблюдение предписаний настоящего Соглашения во время международных автомобильных перевозок, совершаемых транспортными средствами, зарегистрированными на ее территории (пункт в редакции поправки 1, вступившей в силу 3 августа 1973 года).

3. В том случае, когда одна Договаривающаяся Сторона обнаруживает серьезное нарушение положений настоящего Соглашения, допущенное лицом, проживающим на территории другой Договаривающейся Стороны, компетентные органы первой Договаривающейся Стороны должны информировать компетентные органы другой Договаривающейся Стороны о замеченном нарушении и, в соответствующих случаях, о принятых санкциях.



4.3. ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМАГИСТРАЛЯХ

*(Многостороннее соглашение от 15.11.75. Основные положения)
(Соглашение вступило в силу для СССР 15 марта 1983 года)*

Договаривающиеся Стороны, сознавая необходимость облегчения и развития в Европе международного дорожного движения, полагая, что для обеспечения и развития связей между европейскими странами необходим координированный план постройки и реконструкции дорог, удовлетворяющих требованиям международного движения в будущем, договорились о нижеследующем:

Статья 1. Определение и принятие плана международной сети "Е"

Договаривающиеся Стороны принимают план автодорожной сети, называемой ниже международной сетью "Е", описание которой приведено в приложении I♦ к настоящему Соглашению в качестве координированного плана постройки и реконструкции дорог, имеющих международное значение, который они намерены выполнять в рамках своих внутригосударственных программ.

Статья 2. Международная сеть "Е" представляет собой сетку основных дорог общим направлением север-юг и запад-восток; она включает также промежуточные дороги, расположенные между основными дорогами, равно как ответвления и соединительные дороги.

♦ Приложения не приводятся.

Статья 3. Постройка и реконструкция дорог международной сети "Е"

Дороги международной сети "Е", упоминаемой в статье 1 настоящего Соглашения, должны быть приведены в соответствие с положениями приложения II к настоящему Соглашению.

Статья 4. Обозначение дорог международной сети "Е"

Дороги международной сети "Е" должны идентифицироваться и обозначаться дорожным знаком, описание которого приводится в приложении III к настоящему Соглашению.

Все используемые для обозначения дорог "Е" дорожные знаки, не соответствующие положениям настоящего Соглашения и приложений к нему, должны быть сняты в течение трех лет со дня вступления в силу настоящего Соглашения в отношении данного государства в соответствии с положениями статьи 6.

Новые дорожные знаки, соответствующие знаку, описанному в приложении III к настоящему Соглашению, должны быть установлены на всех дорогах международной сети дорог "Е" в течение четырех лет со дня вступления в силу настоящего Соглашения в отношении данного государства в соответствии с положениями статьи 6.

Положения настоящей статьи не подпадают под ограничения, которые могут быть обусловлены внутригосударственными программами, упомянутыми в статье 1 настоящего Соглашения.

Статья 7. Процедура внесения поправок в основной текст настоящего Соглашения

1. В основной текст настоящего Соглашения могут вноситься поправки в соответствии с любой из процедур, указанных в настоящей статье.

2. а) По просьбе какой-либо Договаривающейся Стороны любое ее предложение о внесении поправки в основной текст настоящего Соглашения рассматривается Рабочей группой по автомобильному транспорту Европейской Экономической Комиссии (ЕЭК).

б) В случае одобрения поправки большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании и если такое большинство включает большинство в две трети представленных и участвующих в голосовании Договаривающихся Сторон, Генеральный Секретарь направляет поправку всем Договаривающимся Сторонам для ее принятия.

с) В случае принятия поправки большинством в две трети Договаривающихся Сторон Генеральный Секретарь уведомляет об этом все Договаривающиеся Стороны, и поправка вступает в силу по истечении двенадцати месяцев со дня такого уведомления. Поправка вступает в силу в отношении всех Договаривающихся Сторон, за исключением тех, которые перед вступлением ее в силу заявили о том, что они не принимают эту поправку.

3. По просьбе по крайней мере одной трети Договаривающихся Сторон Генеральный Секретарь созывает конференцию, на которую приглашаются Государства, указанные в статье 5 настоящего Соглашения. Процедура, описанная в подпунктах а) и б) пункта 2 настоящей статьи, применяется в отношении любой поправки, представленной на рассмотрение такой конференции.

Статья 8. Процедура внесения поправок в приложение I к настоящему Соглашению

1. В приложение I к настоящему Соглашению могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящей статье.

2. По просьбе какой-либо Договаривающейся Стороны любое ее предложение о внесении поправки в приложение I к настоящему Соглашению рассматривается Рабочей группой по автомобильному транспорту Европейской Экономической Комиссии (ЕЭК).

3. В случае одобрения поправки большинством присутствующих и участвующих в голосовании и если такое большинство включает большинство представленных и участвующих в голосовании Договаривающихся Сторон, Генеральный Секретарь направляет поправку компетентным администрациям непосредственно заинтересованных Договаривающихся Сторон. Непосредственно заинтересованными Договаривающимися Сторонами считаются:

а) в случае включения новой или изменения существующей международной дороги класса А — каждая Договаривающаяся Сторона, по территории которой проходит данная дорога;

б) в случае включения новой или изменения существующей международной дороги класса В — каждая Договаривающаяся Сторона, граничащая со страной, подавшей заявку, по территории которой проходит(ят) международная(ые) дорога(и) класса А, с которой(ыми) соединена новая или подлежащая изменению международная дорога класса В. В соответствии с настоящим пунктом граничащими считаются также две Договаривающиеся Стороны, на территории которых находятся конечные пункты морского маршрута, предусмотренного трассой упомянутой(ых) выше международной(ых) дороги (-) класса А.

4. Любая предложенная поправка, сообщение о которой разослано в соответствии с положениями пункта 3 настоящей статьи, принимается, если в течение шестимесячного срока со дня этого сообщения ни одна из компетентных администраций непосредственно заинтересованных Договаривающихся Сторон не уведомит Генерального Секретаря о том, что она возражает против этой поправки. Если администрация какой-либо Договаривающейся Стороны заявит, что согласно ее национальному законодательству ее согласие зависит от получения специального разрешения или от одобрения законодательного органа, согласие упомянутой администрации на внесение изменений в приложение I к настоящему Соглашению считается данным и предложенная поправка считается принятой лишь тогда, когда указанная администрация заявит Генеральному Секретарю, что требуемое разрешение или полномочие получено. Если это заявление не будет сделано в течение восемнадцатимесячного срока со времени препровождения предложенной поправки указанной компетентной администрации или если в течение указанного выше шестимесячного срока компетентная администрация непосредственно заинтересованной Договаривающейся Стороны представит возражение против предлагаемой поправки, поправка не будет принята.

5. Генеральный Секретарь уведомляет все Договаривающиеся Стороны о любой принятой поправке, и она вступает в силу для всех Договаривающихся Сторон через три месяца со дня этого уведомления.

Статья 9. Процедура внесения поправок в приложения II и III к настоящему Соглашению

1. В приложения II и III к настоящему Соглашению могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящей статье.

2. По просьбе какой-либо Договаривающейся Стороны любое ее предложение о внесении поправки в приложения II и III к настоящему Соглашению рассматривается Рабочей группой по автомобильному транспорту Европейской Экономической Комиссии (ЕЭК).

3. В случае одобрения поправки большинством присутствующих и участвующих в голосовании и если такое большинство включает большинство представленных и участвующих в голосовании Договаривающихся Сторон, Генеральный Секретарь направляет поправку компетентным администрациям всех Договаривающихся Сторон для ее принятия.

4. Поправка принимается, если в течение периода шести месяцев со дня нотификации менее одной трети компетентных администраций Договаривающихся Сторон уведомит Генерального Секретаря о своем возращении против поправки.

5. Генеральный Секретарь уведомляет все Договаривающиеся Стороны о принятии поправки, и она вступает в силу через три месяца со дня такого уведомления.

Статья 13. Урегулирование споров

1. Всякий спор между двумя или более Договаривающимися Сторонами относительно толкования или применения настоящего Соглашения, который спорящие Стороны не могут разрешить путем переговоров или другими средствами урегулирования, передается на арбитраж по заявлению одной из Договаривающихся Сторон, между которыми возник спор, и передается соответственно одному или нескольким арбитрам, избранным по общему соглашению спорящих Сторон. Если в течение трех месяцев со дня представления просьбы о рассмотрении дела в арбитраже спорящие Стороны не придут к соглашению относительно выбора арбитра, любая из этих Сторон может обратиться к Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой о назначении единого арбитра, которому спор передается на разрешение.

2. Решение арбитра или арбитров, назначенных в соответствии с положениями пункта 1 настоящей статьи, имеет обязательную силу для спорящих Договаривающихся Сторон.

Статья 14. Ограничения в применении настоящего Соглашения

Никакое положение настоящего Соглашения не должно толковаться как препятствующее какой-либо из Договаривающихся Сторон принимать совместимые с Уставом Организации Объединенных Наций и ограничиваемые создавшимся положением меры, которые она считает необходимыми для обеспечения своей внешней или внутренней безопасности.

Статья 15. Заявление относительно статьи 13 настоящего Соглашения

Каждое Государство может при подписании настоящего Соглашения или при сдаче на хранение ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении заявить, что оно не считает себя связанным статьей 13 настоящего Соглашения. Другие Договаривающиеся Стороны не являются связанными положениями статьи 13 в отношении любой Договаривающейся Стороны, сделавшей такое заявление.

* * *

Документ о присоединении СССР к Европейскому соглашению о международных автомагистралях от 15 ноября 1975 года был сдан на хранение Генеральному Секретарю ООН 14 декабря 1982 года со следующими заявлениями:

"Союз Советских Социалистических Республик не считает себя связанным статьей 13 Европейского соглашения о международных автомагистралях от 15 ноября 1975 года и заявляет, что для передачи арбитрам любого спора между Договаривающимися Сторонами относительно толкования или применения Европейского соглашения необходимо в каждом отдельном случае согласие всех Сторон, участвующих в споре, и что арбитрами могут являться лишь лица, назначенные участниками спора с их общего согласия".

"Сделанное Правительством ФРГ заявление о распространении на Западный Берлин Европейского соглашения о международных автомагистралях 1975 года несовместимо с положениями Четырехстороннего соглашения от 3 сентября 1971 года. В соответствии с этими положениями ФРГ не имеет права распространять на Западный Берлин международные соглашения и договоренности, затрагивающие вопросы безопасности и статуса. Упомянутое же Соглашение непосредственно затрагивает именно эти вопросы.

Учитывая изложенное, Советская Сторона рассматривает указанное заявление Правительства ФРГ как неправомерное и не имеющее юридической силы.

Исходя из того, что по Четырехстороннему соглашению правительства Франции, Великобритании и США сохраняют свои права и ответственность в отношении представительства за границей интересов Западного Берлина и его постоянных жителей, включая права и ответственность, касающиеся вопросов безопасности и статуса, как в международных организациях, так и в отношениях с другими странами, Советская Сторона будет обращаться по всем вопросам, могущим возникнуть в связи с применением и выполнением Соглашения в Западном Берлине, к властям Франции, Великобритании и США".



**4.4. ПОРЯДОК ДОПУЩЕННЯ АВТОПЕРЕВІЗНИКІВ УКРАЇНИ ДО ВИКОНАННЯ
МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ З ВИКОРИСТАННЯМ КНИЖКИ
МІЖНАРОДНИХ ДОРОЖНІХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**
*(Затверджено наказом Державної митної служби України
від 21 липня 1999 р. № 445)*

Положення про порядок допущення автоперевізників України до виконання міжнародних перевезень вантажів з використанням книжки міжнародних дорожніх перевезень (далі — книжка МДП) (далі — Положення) розроблено відповідно до прийнятих змін та доповнень до статей 6, 38, 42 Митної конвенції про міжнародні перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (далі — Конвенція МДП), якими передбачено відповідні вимоги до автоперевізників України при допущенні їх до виконання міжнародних перевезень вантажів з використанням книжки МДП.

1. Для надання українським юридичним особам усіх форм власності чи фізичним особам, які є суб'єктами підприємницької діяльності, дозволу на виконання міжнародних перевезень вантажів з використанням книжки МДП встановлюються такі вимоги:

1.1. Наявність ліцензії Міністерства транспорту України на право здійснення міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом.

1.2. Наявність свідоцтва про допущення дорожнього транспортного засобу до перевезень вантажів під митними печатками і пломбами, виданого митними органами України.

2. Визнання перевізником у письмовій формі декларації — зобов'язань перед Асоціацією міжнародних автомобільних перевізників України (далі — АсМАП), у якій передбачається, що ця особа буде:

2.1. Сплачувати належні суми, зазначені в пунктах 1 і 2 статті 8 Конвенції МДП, якщо цього будуть вимагати компетентні органи відповідно до пункту 7 статті 8 Конвенції МДП.

2.2. Дозволяти представникам Державної митної служби України (далі — Держмитслужба) та АсМАП у межах, передбачених чинним законодавством України, перевіряти інформацію про дотримання вищезгаданих вимог.

3. Юридичні та фізичні особи (автоперевізники), які бажають отримати допуск до міжнародних автомобільних перевезень вантажів з використанням книжки МДП, подають АсМАП заяву, до якої додаються:

3.1. Копія ліцензії Міністерства транспорту України на право здійснення міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом.

3.2. Копія свідоцтва про допущення дорожнього транспортного засобу до перевезень вантажів під митними печатками і пломбами, виданого митними органами України.

3.3. Копія довідки податкових органів про реєстрацію перевізника як платника податків.

3.4. Копія облікової картки суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності, видана митницею, у зоні діяльності якої перевізник зареєстрований як суб'єкт зовнішньоекономічної діяльності.

4. АсМАП розглядає матеріали на перевізників, які бажають отримати допуск до автомобільних перевезень вантажів з використанням книжки МДП. У разі відповідності цих матеріалів установленим вимогам документи, визначені у пункті 3 цього Положення, раз на два тижні надсилаються Держмитслужбі.

5. Держмитслужба протягом двох тижнів розглядає поданий АсМАП список автоперевізників, які бажають отримати допуск до автомобільних перевезень вантажів з використанням книжки МДП, і в разі відсутності зауважень до документів дає згоду на допущення перевізників до таких перевезень.

6. При отриманні від Держмитслужби згоди на допущення автоперевізника до перевезень вантажів з використанням книжки МДП АсМАП протягом тижня заповнює бланк допуску автоперевізника до таких перевезень за формою, установленю Конвенцією МДП, та подає Держмитслужбі для затвердження.

7. Держмитслужба протягом тижня, починаючи з дати видачі автоперевізнику допуску на здійснення перевезень вантажів з використанням книжки МДП, направляє докладні відомості про кожного перевізника Виконавчому комітету МДП.

8. АсМАП до 13 грудня кожного року передає Держмитслужбі оновлений список усіх автоперевізників, які отримали допуск до перевезень вантажів з використанням книжки МДП, а також автоперевізників, яких позбавили такого допуску, а копію цього списку — Виконавчому комітету МДП.

9. Це Положення не позбавляє митні органи України права застосовувати до автоперевізників санкції, передбачені статтею 38 Конвенції МДП.



4.5. ПОЛОЖЕННЯ ПРО РОБОЧИЙ ЧАС І ЧАС ВІДПОЧИНКУ ВОДІЇВ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

*(Затверджено наказом Міністерства транспорту України
від 17 січня 2002 р. № 18)*

1. Загальні питання

1.1. Це Положення є нормативно-правовим актом, який встановлює особливості регулювання часу праці та відпочинку водіїв автотранспортних засобів та осіб, які пересуваються на автотранспортному засобі і безпосередньо зайняті роботою, пов'язаною з цим транспортним засобом, його пасажирями або вантажем, що перевозиться (далі — водії).

1.2. Дія цього Положення поширюється на підприємства, установи та організації незалежно від організаційно-правових форм та форм власності, на яких працюють за трудовим договором (контрактом)^{*} водії, а також на фізичних осіб — суб'єктів підприємницької діяльності, які надають послуги з перевезення пасажирів

^{*} Сфера застосування контрактної форми трудового договору визначається законами України

і вантажів автотранспортними засобами або забезпечують перевезення для власних виробничих потреб.

1.3. Режим праці і відпочинку, передбачений цим Положенням, є обов'язковим при складанні графіків роботи водіїв. Розклад і графіки руху автотранспортних засобів для всіх видів перевезень (внутрішніх і міжнародних) повинні розроблятися відповідно до норм і вимог цього Положення.

2. Робочий час

2.1. Термін “робочий час” – це час, протягом якого водій зобов'язаний виконувати роботу, визначену трудовим договором і правилами внутрішнього трудового розпорядку.

2.2. До складу робочого часу водія включається:

а) час керування автотранспортним засобом на маршруті (у рейсі);

б) час стоянки автотранспортного засобу у пунктах навантаження та розвантаження вантажів, у місцях посадки та висадки пасажирів, у місцях використання обладнання спеціальних автотранспортних засобів;

в) час простою не з вини водія;

г) підготовчо-заклучний час для виконання робіт перед виїздом на маршрут (у рейс) та після повернення, а при міжміських перевезеннях – для виконання робіт перед початком та після закінчення зміни у місці стоянки на кінцевих або проміжних пунктах маршруту (рейсу);

г) час проведення медичних оглядів водія перед виїздом на маршрут (у рейс) та після повернення;

д) час зупинок, передбачених графіком, для короткочасного відпочинку від керування автотранспортним засобом на маршруті (у рейсі) та на кінцевих пунктах, а також час для огляду та технічного обслуговування автотранспортних засобів на проміжних та кінцевих пунктах маршруту (рейсу);

е) час охорони автотранспортного засобу з вантажем або без нього під час стоянки на кінцевих та проміжних пунктах при здійсненні міжміських перевезень у випадку, якщо такі обов'язки передбачені трудовим договором (контрактом), укладеним з водієм;

є) половина часу, передбаченого завданням на рейс (розкладом, графіком) міжміського сполучення, при роботі двох водіїв на автотранспортному засобі, обладнаному спальним місцем;

ж) час проведення робіт з усунення технічних несправностей автотранспортного засобу на маршруті (у рейсі), а також у польових умовах через відсутність технічної допомоги;

з) інший час, передбачений законодавством України.

При відрядній оплаті праці водіїв автотранспортних засобів весь їх робочий час (крім передбаченого підпунктами “в”, “г”, “е”, “є”) враховується у нормах часу і окремій оплаті не підлягає.

2.3. Під час роботи водій повинен виконувати свої обов'язки відповідно до умов трудового договору (контракту), правил внутрішнього трудового розпорядку та графіка роботи.

2.4. Тривалість щоденної роботи (зміни) визначається правилами внутрішнього трудового розпорядку, які затверджуються трудовими колективами за поданням власника автотранспортного засобу або уповноваженого ним органу (далі – власник) і профспілкового органу на основі типових правил, та графіками змінності, які затверджує власник за погодженням з профспілковим органом або іншим уповноваженим на представництво трудовим колективом органом (особою), а за їх відсутності – після погодження з працівником, яке закріплюється укладанням трудового договору (контракту) або додатку до нього з додержанням встановленої законодавством тривалості робочого тижня.

Нормальна тривалість робочого часу водіїв не повинна перевищувати 40 годин на тиждень.

Для водіїв, яким встановлено п'ятиденний робочий тиждень з двома вихідними днями, тривалість щоденної роботи (зміни) у середньому не може перевищувати 8 годин, а для водіїв, яким встановлено шестиденний робочий тиждень з одним вихідним днем, – 7 годин.

Напередодні святкових і неробочих днів тривалість роботи водіїв скорочується на одну годину як при п'ятиденному, так і при шестиденному робочому тижні.

Напередодні вихідних днів тривалість роботи при шестиденному робочому тижні не може перевищувати 5 годин.

Тривалість роботи (зміни) водія у нічний час повинна скорочуватись на одну годину.

У тих випадках, якщо це необхідно за умовами виробництва, зокрема на безперервних виробництвах, а також на змінних роботах при шестиденному робочому тижні з одним вихідним днем, тривалість нічної роботи водія зрівнюється з денною.

Нічним вважається час з 22 до 6 години.

2.5. У разі коли для водіїв за умовами роботи не може бути додержана передбачена абзацами другим та третім пункту 2.4 цього Положення щоденна або щотижнева тривалість робочого часу, допускається запровадження підсумованого обліку робочого часу, як правило, за місяць. Тривалість робочого часу за обліковий період не повинна перевищувати нормального числа робочих годин.

Рішення про запровадження підсумованого обліку робочого часу приймається власником за погодженням з профспілковим органом або іншим уповноваженим на представництво трудовим колективом органом (особою).

При підсумованому обліку робочого часу водія нормальна тривалість щоденної роботи (зміни) може бути встановлена не більше 10 годин.

Якщо нормальна тривалість робочого дня охоплює тривалі періоди простої присутності, очікування чи перерви в роботі (перевезення для установ охорони здоров'я, організацій комунального господарства, телеграфного, телефонного і поштового зв'язку тощо) або якщо екіпажу (водію) автотранспортного засобу необхідно дати можливість доїхати до відповідного місця відпочинку, тривалість робочого дня (зміни) може бути збільшена до 12 годин у тому разі, коли час безпосереднього керування автотранспортним засобом протягом робочого дня (зміни) не перевищує 9 годин.

При міжміських перевезеннях тривалість робочого часу водія може передбачатись власником за погодженням з профспілковим органом або іншим уповноваженим на представництво трудовим колективом органом (особою) до 12 годин. Якщо тривалість робочого часу водія перевищує 12 годин, в рейс направляються два водії. При цьому такий автотранспортний засіб повинен бути обладнаний спальним місцем для відпочинку водія.

Тривалість робочої зміни більше 10 годин не може бути встановлена водіям із стажем керування автотранспортним засобом менше трьох років, а також водіям, яким це заборонено за медичними показаннями.

2.6. Водіям автобусів, які працюють на міських, приміських і міжміських регулярних пасажирських маршрутах, з їхньої згоди може встановлюватись робочий день з розподілом зміни на дві частини за умови, що тривалість цих частин не може перевищувати 4 годин з урахуванням часу, необхідного для повернення на місце стоянки. При цьому тривалість перерви між частинами зміни повинна бути не менше двох годин без врахування часу для відпочинку і харчування. Час для короткочасного відпочинку (не менше 15 хвилин) від керування автотранспортними засобами на маршруті, надається у кінцевих пунктах маршруту. Час перерви поміж двома частинами зміни в робочий час не включається.

2.7. Водіям легкових автомобілів (крім – таксі), а також водіям інших автотransпортних засобів експедицій і розвідувальних партій, зайнятих на геологорозвідувальних, топографо-геодезичних і розвідувальних роботах в польових умовах, у разі потреби може встановлюватися ненормований робочий день, тобто понад нормальну тривалість робочого часу. Ця робота не вважається надурочною і за неї не здійснюється додаткова оплата переpracьованого часу. Кількість годин переpracьованого часу при такій роботі може визначатись у колективному договорі.

Водіям з ненормованим робочим днем надається у формі компенсації щорічна додаткова відпустка та у випадках, передбачених законодавством, провадиться відповідна оплата, за виконаний обсяг робіт, ступінь напруженості, складність і самостійність у роботі, необхідність виконання службових завдань понад встановлену тривалість робочого часу.

2.8. Максимальна загальна тривалість керування автотransпортним засобом (підпункт “а” пункту 2.2 цього Положення), включаючи надурочні роботи, не може перевищувати 9 годин на день і 48 годин на тиждень в середньому за місячний обліковий період, а в умовах гірської місцевості під час перевезень пасажирів автобусами габаритною довжиною понад 9,5 метра та під час перевезень великовагових, великогабаритних вантажів не може перевищувати 8 годин.

2.9. Склад підготовчо-заклучних робіт, час на їх виконання і на проведення медичного огляду водія (підпункти “г”, “г” пункту 2.2 цього Положення) встановлюються власником за погодженням з профспілковим органом або іншим уповноваженим на представництво трудовим колективом органом (особою).

2.10. Час охорони автотransпортного засобу з вантажем або без нього (підпункт “е” пункту 2.2 цього Положення) зараховується водію в розмірі не менше 1/3 робочого часу. Конкретна тривалість часу охорони вантажу та автотransпортного засобу, що зараховується водіям у робочий час, встановлюється власником за погодженням з профспілковим органом або іншим уповноваженим на представництво трудовим колективом органом (особою).

Якщо перевезення на одному автотransпортному засобі здійснюється двома водіями, час на охорону вантажу та автотransпортного засобу враховується в робочий час лише одному водію. Угодою між власником та водієм може бути встановлений інший порядок врахування обліку часу стоянки з одночасною охороною автотransпортного засобу з вантажем або без нього.

2.11. Час присутності на робочому місці водія, коли він не керує автотransпортним засобом, при направленні у рейс двох водіїв (підпункт “є” пункту 2.2 цього Положення), зараховується йому у розмірі не менше 50 відсотків робочого часу. Конкретна тривалість часу присутності на робочому місці водія, коли він не керує автотransпортним засобом при направленні у рейс двох водіїв, що зараховується в робочий час, встановлюється власником за погодженням із профспілковим органом або іншим уповноваженим на представництво трудовим колективом органом (особою).

2.12. Залучення водіїв до надурочних робіт здійснюється у порядку, передбаченому законодавством (статті 62, 63 і 64 Кодексу законів про працю України). Надурочними вважаються роботи понад встановлену тривалість робочого дня (статті 52, 53 і 61 Кодексу законів про працю України). Надурочні роботи не повинні перевищувати для кожного водія 4 годин протягом двох днів підряд або 75 годин на рік у разі встановлення підсумованого обліку робочого часу чи 100 годин на рік у разі додержання щотижневої норми тривалості робочого часу.

2.13. Власники автотransпортних засобів повинні при організації міжміських перевезень вживати заходів щодо створення для водіїв автотransпортних засобів нормальних умов для відпочинку у пунктах стоянки автотransпортних засобів

(проміжних і кінцевих) з тим, щоб не допускати надурочних робіт і використання водіїв для охорони автотранспортних засобів та вантажів, що перевозяться.

2.14. При підсумованому обліку робочого часу організація праці водіїв регулюється графіками роботи (змінності), які складаються на весь обліковий період і якими визначаються кількість робочих днів (змін), тривалість щоденної роботи (зміни), кількість вихідних днів та додаткових днів відпочинку, тривалість щоденного (міжзмінного) та щотижневого відпочинку.

У графіках змінності не повинна передбачатись робота водіїв-жінок у нічний час.

3. Час відпочинку

3.1. Водії відповідно до законодавства України користуються правом на:

- а) перерви протягом робочої зміни для відпочинку та харчування;
- б) щоденний (міжзмінний) відпочинок;
- в) щотижневий відпочинок;
- г) відпочинок у святкові і неробочі дні, передбачені законодавством;
- г) щорічну основну відпустку та щорічні додаткові відпустки у порядку, встановленому законодавством України, колективним договором (угодою, контрактом);
- д) відпочинок в інших випадках, передбачених законодавством України.

3.2. На міжміських перевезеннях після перших 3 годин безперервного керування автотранспортним засобом передбачається зупинка для відпочинку водія тривалістю не менше 15 хвилин, у подальшому зупинка такої тривалості передбачається не пізніше ніж через кожні 2 години.

Частота перерв у керуванні автотранспортним засобом для короткочасного відпочинку водія та їх тривалість при виконанні міжміських перевезень пасажирів і вантажів, вказується у завданні щодо часу на рух та стоянку автотранспортного засобу.

При наданні водію перерви для відпочинку та харчування зазначені зупинки для відпочинку не передбачаються.

3.3. Перерва для відпочинку та харчування водіям надається тривалістю не менше 45 хвилин і не більше 2 годин, як правило, не пізніше ніж через 4 години після початку роботи. Ця перерва не включається у робочий час водія.

У разі встановлення графіком тривалості щоденного робочого часу більше 8 годин, водію можуть надаватися дві перерви для відпочинку та харчування загальною тривалістю не більше 2 годин.

Водії використовують час перерви на свій розсуд і можуть на цей час відлучатись з робочого місця.

Конкретна тривалість перерви для відпочинку та харчування (загальна тривалість перерв) встановлюється власником за погодженням з профспілковим органом або іншим уповноваженим на представництво трудовим колективом органом (особою).

3.4. Тривалість щоденного (міжзмінного) відпочинку разом з часом перерви для відпочинку та харчування повинна бути не меншою, ніж подвійна тривалість часу роботи у той робочий день (зміну), що передує відпочинку.

Водіям, яким встановлено підсумований облік робочого часу, тривалість щоденного (міжзмінного) відпочинку в окремі періоди може бути зменшена до 12 послідовних годин протягом будь-якого двадцятичотирьохгодинного періоду, рахуючи від початку робочого дня, при цьому робочий час протягом облікового періоду не повинен перевищувати норми робочого часу, встановленої законодавством.

Невикористані години щоденного (міжзмінного) відпочинку підсумовуються і надаються водієві у вигляді додаткових вільних від роботи днів протягом облікового періоду у порядку, передбаченому графіком роботи (змінності).

3.5. На міжміських перевезеннях водіям автотранспортних засобів, при підсумованому обліку робочого часу, тривалість щоденного (міжзмінного) відпочинку в кінцевих пунктах або у проміжних пунктах може бути встановлена не менше тривалості попередньої зміни, а якщо екіпаж автотранспортного засобу складається з двох водіїв, — не менше половини часу цієї зміни із відповідним збільшенням часу відпочинку безпосередньо після повернення до місця постійної роботи.

3.6. Щотижневий безперервний відпочинок водія повинен безпосередньо передувати або слідувати за щоденним відпочинком, при цьому сумарна тривалість часу відпочинку разом з часом перерви для відпочинку та харчування в день, що передує цьому відпочинку, повинна складати не менше 42 годин.

3.7. У разі встановлення підсумованого обліку робочого часу щотижневі дні відпочинку встановлюються у різні дні тижня згідно з графіками змінності, при цьому число днів щотижневого відпочинку у поточному місяці повинно бути не менше числа повних тижнів цього місяця. Ці дні виділяються у графіках роботи (змінності) із загальної кількості вільних від роботи днів. Залучення до роботи у вихідні дні та компенсація за цю роботу провадиться у порядку, передбаченому законодавством.

3.8. У разі встановлення водіям підсумованого обліку робочого часу з тривалістю робочого дня (зміни) понад 10 годин тривалість щотижневого відпочинку може бути скорочена до 30 послідовних годин, з яких не менше ніж 22 години протягом однієї й тієї ж доби. При цьому тривалість кожного щотижневого безперервного відпочинку в середньому за обліковий період повинна бути не менше як 42 години.

3.9. У разі коли зупинення роботи неможливе через виробничо-технічні умови (безперервно діючі підприємства), а також на роботах, пов'язаних з необхідністю обслуговування населення і виконанням ремонтних та вантажо-розвантажувальних робіт, допускається робота водіїв у святкові і неробочі дні (стаття 73 Кодексу законів про працю України), якщо ці дні передбачені графіками змінності як робочі.

У разі встановлення підсумованого обліку робочого часу, роботи у святкові і неробочі дні за графіком включаються у розрахунок норми робочого часу облікового періоду.

4. Порядок обліку робочого часу

4.1. Облік робочого часу водіїв здійснюється на основі таблицю, дорожніх листів та інших документів.

4.2. Робочий час водіїв, які працюють щоденно у певні години, що встановлені правилами внутрішнього трудового розпорядку або графіками змінності, обліковується щоденно.

Час роботи понад встановлену тривалість робочої зміни вважається надурочною роботою і підлягає оплаті у встановленому законодавством порядку.

4.3. При підсумованому обліку норма робочого часу за обліковий період визначається шляхом множення тривалості робочого дня, що встановлена законодавством для водіїв автотранспортних засобів (7 годин), на кількість робочих днів по календарю шестиденного робочого тижня, що припадають на обліковий період, з урахуванням її скорочення напередодні святкових, неробочих і вихідних днів.

Час, відпрацьований понад норму тривалості робочого часу за обліковий період, вважається надурочним і оплачується згідно із статтю 106 Кодексу Законів про працю України. Загальна кількість надурочних годин за обліковий період визначається як різниця між фактично відпрацьованим часом і нормою годин за цей період. При підрахунку нормального числа робочих годин облікового періоду виключаються дні, які за графіком або розпорядком роботи припадають на час,

впродовж якого водій був звільнений від виконання трудових обов'язків у зв'язку з відпусткою, виконанням державних або громадських обов'язків, тимчасовою непрацездатністю тощо.

4.4. Робочий час водіїв з ненормованим робочим днем обліковується у робочих днях (крім роботи у святкові дні, яка обчислюється у годинах). Робота водіїв, яким встановлено ненормований робочий день, понад нормальну тривалість зміни не вважається надурочною.

4.5. У місці відрядження робочий час водія обліковується на загальних підставах у порядку, встановленому на підприємстві, до якого він відряджений. Якщо у місці відрядження організована робота за графіком, який відрізняється від графіка за місцем постійної роботи, то робочий час водіїв обліковується за його фактичною тривалістю.

4.6. Час початку і закінчення щоденної роботи або зміни, у тому числі при розподілі зміни на дві частини, встановлюється правилами внутрішнього трудового розпорядку або графіками змінності відповідно до законодавства.

4.7. У разі тривалих міжміських перевезень початком роботи водіїв у зміні вважається час закінчення відпочинку, встановленого графіком змінності, а закінченням зміни - час початку відпочинку за графіком у дорозі або кінцевому пункті.

4.8. Облік часу простоїв водіїв автотранспортних засобів ведеться шляхом заповнення листів простою або відміток у графі особливих відміток дорожнього листа.

5. Порядок складання графіків змінності

5.1. При складанні графіків змінності необхідно виходити з того, що тривалість роботи водіїв у годинах за зміну не повинна перевищувати максимальної тривалості зміни, а кількість змін у разі запровадження підсумованого обліку робочого часу (по днях) повинна забезпечувати дотримання норми робочого часу за обліковий період.

5.2. У графіках зазначається (враховується): тривалість, час початку і закінчення щоденної роботи (зміни), час перерв для відпочинку і харчування, а також час, що надається для міжзмінного і щотижневого відпочинку (орієнтовні графіки змінності водіїв наведені у додатках 1-4[♦]).

5.3. Графіки змінності із встановленою тривалістю робочої зміни доводяться до відома кожного водія не пізніше ніж за два тижні до введення їх у дію.

5.4. Графіки змінності повинні забезпечувати необхідну тривалість роботи автотранспортних засобів протягом дня згідно з потребами автотранспортного обслуговування підприємств, установ, організацій і населення.

Для водіїв автотранспортних засобів, які зайняті перевезенням у технологічному процесі промислових, будівельних, сільськогосподарських та інших підприємств, графіки змінності складаються з таким розрахунком, щоб вони були пов'язані з графіками змінності працівників дільниць, що обслуговуються цими водіями.

5.5. Для водіїв автотранспортних засобів, які працюють у режимі шестиденного або п'ятиденного робочого тижня із загальними вихідними днями, застосовуються графіки роботи, що встановлені для всіх працівників даного підприємства. При роботі автотранспортного засобу у дві зміни за ним закріплюються два водії.

5.6. Середня тривалість робочої зміни водіїв для складання графіків змінності визначається за формулою:

$$T_{3M} = (N_{Г} \times K_{В}) : 3 \text{ (год.)},$$

де: T_{3M} – середня тривалість робочої зміни водіїв;

♦ Додатки не наведені

N_T – нормальна кількість робочих годин одного водія у даному місяці (за календарем);

K_B – кількість водіїв у бригаді, за якою закріплені автотранспортні засоби;

Z – загальна кількість робочих змін на закріплених за водіями автотранспортних засобах у даному місяці.

Графіки роботи повинні розроблятися виходячи з норми робочих годин за обліковий період, з дотриманням норм робочого часу, що встановлюються цим Положенням.

5.7. Час початку і закінчення зміни водія визначається з урахуванням встановленого підготовчо-заклучного часу, часу виїзду на маршрут (у рейс) і повернення автотранспортного засобу, часу проведення передрейсового і післярейсового медичних оглядів.

6. Особливості режимів праці і відпочинку водіїв, які здійснюють міжнародні перевезення, відповідно до вимог Європейської Угоди, що стосується роботи екіпажів транспортних засобів, які здійснюють міжнародні автомобільні перевезення* (ЄУТР)

6.1. Міжнародні перевезення щодо встановлення режиму праці і відпочинку водіїв, регламентуються ЄУТР, укладеною в Женеві 1 липня 1970 року, з поправками, остання з яких набрала чинності 28 лютого 1995 року. Вимоги ЄУТР не поширюються на міжнародні перевезення, які здійснюються автотранспортними засобами:

а) дозволена максимальна маса яких не перевищує 3 500 кг (7 700 фунтів);

б) призначеними для перевезення пасажирів, в яких кількість сидячих місць, крім сидіння водія, не перевищує восьми;

в) що перевозять пасажирів на регулярних маршрутах, протяжність яких не перевищує 50 км;

г) дозволена максимальна швидкість яких не перевищує 30 км;

г) збройних сил, органів цивільної оборони, пожежної служби і сил підтримання громадського порядку або тими, що знаходяться в їх підпорядкуванні;

д) що використовуються службами каналізації, водо-, газо- і електрозабезпечення, телеграфу і телефону, радіо і телебачення, захисту від повеней, а також для технічного обслуговування доріг, збирання і видалення сміття, перевезення поштових відправлень, виявлення радіо- і телевізійних передавачів і приймачів;

е) що використовуються під час надзвичайних обставин і рятувальних операцій;

є) спеціальними, призначеними для медичних цілей та аварійних служб;

ж) що перевозять циркове або ярмаркове обладнання;

з) що є новими або переобладнаними, ще не зданими в експлуатацію (не зареєстровані у ДАІ), а також що проходять дорожні випробування з метою удосконалення техніки, ремонту або обслуговування;

* Право на здійснення автотранспортними засобами міжнародних перевезень пасажирів надається водіям, яким виповнився 21 рік. Право на керування автобусами на міжнародних маршрутах мають водії, які останні три роки працюють водіями автобусів. Мінімальний вік водія автотранспортного засобу, який здійснює міжнародні перевезення вантажів, повинен бути:

• для автотранспортних засобів, допустима максимальна вага яких не перевищує 7,5 тонни, не менше 18 років;

• для інших автотранспортних засобів — не менше 21 року або не менше 18 років за умови, що ці особи мають посвідчення про одержання професійної освіти, яке визнається Стороною, що домовляється, при застосуванні Європейської угоди (ЄУТР), в частині роботи екіпажів автотранспортних засобів, що здійснюють міжнародні перевезення

и) що використовуються на перевезеннях вантажів для особистих потреб, для збору молока на фермах і повернення тари з-під молока та молокопродуктів, призначених для вживання тваринами.

6.2. Щоденна тривалість керування автотранспортними засобами водієм, поміж будь-якими двома періодами щоденного відпочинку або поміж щоденним періодом відпочинку і щотижневим періодом відпочинку, не повинна перевищувати дев'яти годин. Щоденна тривалість керування автотранспортними засобами може бути збільшена до 10 годин, але не більше двох раз на тиждень. При цьому сумарна тривалість керування автотранспортними засобами за два тижні підряд не повинна перевищувати 90 годин.

Не більше ніж через шість щоденних періодів керування автотранспортними засобами водій повинен одержати щотижневий період відпочинку.

Щотижневий період відпочинку може бути відкладений до кінця шостого дня, якщо загальна тривалість керування на протязі шести днів не перевищує максимального часу, який відповідає шести щоденним періодам керування автотранспортним засобом.

У разі міжнародних пасажирських перевезень, за винятком перевезень на регулярних маршрутах, замість терміну “шести” і “шостого” у другому та третьому абзацах, викладених у цьому пункті, необхідно використовувати відповідно терміни “дванадцяти” і “дванадцятого”.

6.3. Перерва для відпочинку та харчування водіям надається тривалістю не менше 45 хвилин і не більше 2 годин, як правило, не пізніше ніж через 4 години після початку роботи.

6.4. Після керування автотранспортним засобом протягом 4,5 години водій повинен зробити перерву в керуванні, щонайменше на 45 хвилин, якщо не настає період відпочинку.

Ця перерва може бути замінена перервами тривалістю не менше 15 хвилин кожна, розподіленими на протязі періоду керування автотранспортним засобом так, щоб у підсумку перерви склали не менше 45 хвилин. Водій під час перерви не повинен займатися ніякою виробничою діяльністю, крім забезпечення охорони автотранспортного засобу і вантажу.

Перерви, яких дотримується водій, не можуть розглядатися як щоденні періоди відпочинку.

6.5. За кожні 24 години водій автотранспортного засобу при підсумованому обліку робочого часу повинен мати безперервний щоденний відпочинок тривалістю не менше 11 годин. Цей відпочинок може бути зменшений до 9 годин не більше 3-х разів на протязі одного тижня за умови, що до кінця наступного тижня водію надається (компенсується) відповідний відпочинок після повернення з рейсу.

У тому разі, коли тривалість щоденного відпочинку не скорочується, щоденний відпочинок може бути поділений на 2-3 окремі періоди протягом 24 годин, один із яких повинен бути не менше 8 годин з урахуванням того, що загальна тривалість відпочинку повинна становити не менше 12 годин.

6.6. Під час керування автотранспортним засобом принаймні двома водіями протягом кожних 30 годин, кожному з них повинен надаватися відпочинок тривалістю не менше 8 годин підряд.

6.7. Щоденний період відпочинку може використовуватися безпосередньо на автотранспортному засобі, якщо на ньому є спальне місце і цей автотранспортний засіб знаходиться на стоянці.

6.8. Щотижневий відпочинок водія повинен становити 45 послідовних годин. Цей період відпочинку може бути скорочений:

- до 36 послідовних годин, якщо він використовується у місці реєстрації автотранспортного засобу або в місці постійного мешкання водія;
- до 24 послідовних годин, якщо відпочинок використовується у будь-якому іншому місці.

Будь-яке скорочення тривалості відпочинку, зазначеного в абзацах першому, другому та третьому цього пункту, повинно бути компенсоване шляхом надання водію впродовж трьох тижнів відповідного часу відпочинку.

6.9. Щотижневий відпочинок, який починається на протязі одного тижня і продовжується на протязі наступного тижня, може бути приєднаний до часу відпочинку за один з цих тижнів.

6.10. При пасажирських перевезеннях щотижневий відпочинок може бути перенесений на наступний тиждень і приєднаний до щотижневого періоду відпочинку цього наступного тижня.

6.11. Будь-який відпочинок, при міжнародних перевезеннях, який використовується як компенсація за скорочення щоденного і (чи) щотижневого відпочинку, повинен приєднуватися до іншого періоду відпочинку тривалістю не менше 8 годин і надаватися на вимогу водія у місці стоянки автотранспортного засобу або мешкання водія.

6.12. При перевезеннях вантажів або пасажирів, коли водій супроводжує автотранспортний засіб, який перевозиться поромом або залізницею, він повинен мати спальне місце і його щоденний відпочинок може перериватися не більше одного разу. Ця перерва не повинна перевищувати однієї години до навантаження або після вивантаження. При цьому митні формальності включаються до операцій навантаження або вивантаження, а щоденний період відпочинку, що переривався, повинен збільшуватися на 2 години.

6.13. Облік щоденної тривалості керування та тривалості безперервного керування автотранспортними засобами, тривалості перерв для відпочинку та харчування водіїв проводиться за допомогою контрольних пристроїв (тахографів), реєстраційних листків для тахографів, дорожніх листів, графіків роботи та інших документів.

6.14. Контрольні пристрої повинні відповідати вимогам Правил Ради Європейського Економічного Союзу (ЄЕС) від 20.12.85 № 3821/85 щодо їх конструкції, встановлення, використання і перевірки:

6.14.1. Контрольний пристрій повинен включати:

а) візуальні прилади, які відображають: пройдену відстань (лічильник відстані) під час руху вперед і назад, швидкість (спідометр), в тому числі при зміні прискорення до 2 м/сек, час (годинник, механізм пуску якого повинен бути розміщений всередині корпусу контрольного приладу);

б) реєстраційні прилади, у тому числі: прилад, який реєструє пройдений шлях; прилад, який реєструє швидкість; один або декілька приладів, які реєструють час;

в) записувальний пристрій, який реєструє окремо в реєстраційному листку кожне розкриття корпусу і який тримає цей листок.

6.14.2. Візуальні прилади контрольного пристрою повинні бути обладнані приладами освітлення, які б не засліплювали водія.

Внутрішні частини контрольного пристрою повинні бути захищені від попадання вологи та пилу.

6.14.3. Різні періоди часу роботи автотранспортного засобу, які фіксуються пером самописця, повинні відрізнятися один від одного на записі товщиною відповідних слідів з точки зору чіткості і розшифрування запису.

6.14.4. Корпус, який містить у собі реєстраційний листок або листки і прилад управління механізмом пуску годинника, повинен бути обладнаний замком. Кожне

несанкціоноване розкриття такого корпусу повинне автоматично реєструватись на листку або листках.

6.14.5. Реєстраційні листки не повинні заважати нормальному функціонуванню приладу, а записи, які містять реєстраційні листки, не стирались, легко читались і були чіткими. Кожен член екіпажу (водій) повинен мати змогу заносити на листки без їх пошкодження і погіршення чіткості записів таку інформацію:

а) на початку використання листка: своє прізвище, ім'я, по батькові;

б) дату і місце початку використання листків, дату і місце завершення їх використання;

в) номерний знак кожного автотранспортного засобу, для роботи на якому призначається водій як на початку першої поїздки, так і пізніше, у разі заміни автотранспортного засобу під час використання листка;

г) показання спідометра: на початку першої і в кінці останньої поїздки, які зареєстровані на листках; у разі заміни автотранспортного засобу на протязі робочого дня (показання спідометра на автотранспортному засобі, для роботи на яку водій був призначений, і показання спідометра на автотранспортному засобі, для роботи на який водій буде призначений);

г) час кожної зміни автотранспортного засобу.

Мінімальна спроможність тривалості запису на листках, незалежно від їх форми, повинна становити 24 години.

Якщо з'єднуються декілька дисків для підвищення безперервної тривалості запису, яка може бути забезпечена без втручання персоналу, з'єднання між різними дисками повинні здійснюватися таким чином, щоб не було перерв у записах або їх накладення у момент переходу з одного диска на інший.

6.14.6. Контрольний пристрій повинен бути встановлений на автотранспортному засобі таким чином, щоб водій міг зі свого місця спостерігати за показаннями спідометра, лічильника відстані і годинника.

Необхідно, щоб "постійна" контрольного пристрою могла бути приведена у відповідність до характеристичного коефіцієнта автотранспортного засобу за допомогою належного пристосування, так званого адаптера.

Після перевірки контрольного пристрою, яка проводиться після його встановлення на автотранспортному засобі, біля пристрою або на самому пристрої повинна кріпитися табличка з відомостями про встановлення таким чином, щоб її було добре видно. Після кожного огляду, який здійснюється механіком або майстернею, таблички повинні мінятися на нові із встановленням пломб.

6.15. Водії повинні забезпечувати своєчасне включення і правильну експлуатацію контрольного пристрою, а в разі його несправності — негайний ремонт. Якщо експлуатація контрольного пристрою через технічну несправність неможлива, то водій повинен від руки вписати у реєстраційний листок з використанням відповідних графічних позначень відомості, які відповідають його виробничій діяльності і періодам відпочинку.

Якщо водії автотранспортних засобів перебувають поза автотранспортним засобом і не мають можливості використовувати контрольний пристрій, вони повинні від руки вписувати у реєстраційні листки, з використанням відповідних графічних позначень, різні періоди часу, які належать до їх виробничої діяльності поза автотранспортним засобом.

Водії повинні мати при собі і давати для перевірки реєстраційні листки за поточний тиждень і за останній день попереднього тижня, під час якого водії керували автотранспортним засобом.

6.16. Водій під час перевезення повинен мати достатню кількість реєстраційних листків установленого зразка, які придатні для використання на тому обладнанні, яке встановлене на автотранспортному засобі. Реєстраційні листки

(стрічка або диск) повинні бути персональними із зазначеними термінами їх використання або заміни у разі пошкодження.

6.17. Використані реєстраційні листки власники повинні зберігати на підприємстві протягом не менше 12 місяців з дня останнього запису і подавати їх на вимогу контрольних органів.

7. Контроль за режимом праці і відпочинку водіїв автотранспортних засобів

7.1. Контроль за додержанням режиму праці і відпочинку водіїв на підприємствах, в установах і організаціях покладається на посадових осіб, суб'єктів підприємницької діяльності.

7.2. Контроль за додержанням режиму праці і відпочинку водіїв під час перевезень покладається на контролерів автотранспортних управлінь Міністерства транспорту України в Автономній Республіці Крим та областях і на інспекторів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України, якщо автотранспортні засоби обладнані контрольними пристроями.

7.3. Державний нагляд і контроль за додержанням законодавства про працю, зокрема з питань про робочий час і час відпочинку, здійснюється Державним департаментом нагляду за додержанням законодавства про працю та його територіальними органами.

7.4. Особи, винні в порушенні встановленого режиму праці і відпочинку водіїв, несуть відповідальність згідно із законодавством України.



4.6. ПРАВИЛА ПРОЇЗДУ ВЕЛИКОГАБАРИТНИХ ТА ВЕЛИКОВАГОВИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ АВТОМОБІЛЬНИМИ ДОРОГАМИ, ВУЛИЦЯМИ ТА ЗАЛІЗНИЧНИМИ ПЕРЕЇЗДАМИ *(Затверджено постановою Кабінету Міністрів від 18.01.2001 № 30)*

Загальні положення

1. Ці Правила встановлюють єдині вимоги до проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів з вантажем або без нього автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами.

Якщо міжнародним договором України встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені цими Правилами, застосовуються правила міжнародного договору.

2. Транспортний засіб чи автопоїзд з вантажем або без вантажу вважається великогабаритним, якщо його габарити перевищують хоча б один з параметрів, зазначених у пункті 22.5 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 31 грудня 1993 р. № 1094.

3. Транспортний засіб чи автопоїзд з вантажем або без вантажу вважається великоваговим, якщо максимальна маса або осьова маса перевищує хоча б один з параметрів, зазначених у пункті 22.5 Правил дорожнього руху.

Умови і режим проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів

4. Основним документом, який дає право на рух великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами та визначає умови і режим їх проїзду, є дозвіл, що видається перевізнику Державтоінспекцією за наявності погодження з дорожніми, комунальними, залізничними та іншими підприємствами і організаціями.

5. Рух транспортних засобів та їх составів загальною масою до 40 тонн включно, якщо вони не є великогабаритними, і контейнеровозів загальною масою до 44 тонн

включно та заввишки від поверхні дороги до 4,35 метра включно (на встановлених Мінтрансом і управлінням Державтоінспекції МВС маршрутах, які погоджено з організаціями, зазначеними в пунктах 9 -13 цих Правил), здійснюється без дозволу.

Відомості про маршрути руху зазначених транспортних засобів оприлюднюються Мінтрансом та МВС в газеті "Урядовий кур'єр".

6. Дозвіл видається:

- управлінням Державтоінспекції МВС — у разі виїзду за межі України або в'їзду на територію України;
- управлінням Державтоінспекції МВС або управліннями Державтоінспекції головних управлінь (управлінь) МВС в Автономній Республіці Крим, областях, мм. Києві та Севастополі — якщо маршрут пролягає в межах Автономної Республіки Крим, області, між областями або між Автономною Республікою Крим, м. Києвом і Севастополем та іншими адміністративно-територіальними одиницями;
- міськими або районними підрозділами Державтоінспекції — якщо маршрут проходить у межах міста, району.

7. Дозвіл видається на одноразовий проїзд великогабаритного та великовагового транспортного засобу. У разі здійснення постійних проїздів по одному маршруту тим самим транспортним засобом дозвіл може видаватися на кілька проїздів, але не більше ніж на три місяці.

8. Дозвіл на проїзд великогабаритних транспортних засобів автомобільними дорогами та вулицями не видається або дія дозволу припиняється, якщо на таких дорогах і вулицях може виникнути підвищена небезпека для учасників дорожнього руху або транспортні затори.

Порядок погодження маршрутів

9. У разі коли маршрут проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів (далі — маршрут) проходить по автомобільних дорогах загального користування кількох областей або хоча б однієї області та Автономної Республіки Крим, перевізник зобов'язаний погодити його з корпорацією "Укравтодор". Якщо маршрут не виходить за межі однієї області чи Автономної Республіки Крим, він погоджується з відповідною організацією корпорації "Укравтодор" в області чи в Автономній Республіці Крим.

10. Якщо маршрут проходить вулицями населених пунктів, перевізник погоджує його з власниками автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів або уповноваженими ними організаціями, які відповідають за експлуатаційне утримання цих доріг, вулиць та залізничних переїздів.

11. У разі коли висота великогабаритного транспортного засобу з вантажем або без нього від поверхні дороги становить більш як 4,5 метра, маршрут додатково погоджується із службами міського електротранспорту, електромережі, електрифікації, електрозв'язку, мостового господарства.

12. Якщо габарити великогабаритного транспортного засобу перевищують за шириною 5 метрів, за довжиною 26 метрів, за висотою 4,5 метра, а загальна маса великовагового транспортного засобу перевищує 52 тонни, маршрут, який проходить через залізничні переїзди, додатково погоджується "з дистанцією колії залізниці (державна власність) або власниками переїздів (інші форми власності) чи уповноваженими ними організаціями. Для забезпечення пропуску таких транспортних засобів через залізничні переїзди перевізники повинні подати заявку начальникові дистанції колії або власникам переїздів чи уповноваженим ними організаціям не пізніше ніж за 24 години до моменту перетину залізничної колії.

13. Якщо загальна маса великовагового транспортного засобу перевищує 60 тонн, власник автомобільних доріг чи вулиць або уповноважена ним організація,

яка відповідає за їх експлуатаційне утримання, приймає рішення про проведення (за рахунок замовника) спеціального обстеження або/і випробування будівель, споруд і мереж на маршруті та у разі потреби про укріплення штучних споруд спеціалізованими організаціями, які мають відповідну ліцензію на його проведення.

Вимоги до водіїв, обладнання великогабаритних та великовагових транспортних засобів і розміщення вантажів

14. Водії великогабаритних та великовагових транспортних засобів зобов'язані:

- ◆ дотримуватися зазначеного у дозволі маршруту;
- ◆ вживати необхідних заходів для безперешкодного та безпечного проїзду зустрічних транспортних засобів;
- ◆ періодично зупинятися у зручних місцях з метою надання можливості для обгону транспортними засобами, що рухаються позаду;
- ◆ не створювати перешкод для руху інших транспортних засобів.

15. Водіям великогабаритних та великовагових транспортних засобів забороняється:

- здійснювати обгін транспортних засобів, що рухаються з швидкістю 30 км/год, і більше;
- буксирувати інші транспортні засоби;
- рухатися в умовах туману, ожеледиці, снігопаду та в інших умовах недостатньої видимості;
- рухатися узбіччям дороги;
- зупинятися поза спеціально визначеними стоянками за межами земляного полотна дороги.

16. Технічний стан великогабаритних та великовагових транспортних засобів та їх обладнання повинні відповідати Правилам дорожнього руху, інструкціям заводів-виробників та цим Правилам.

Автомобілі-тягачі повинні бути обладнані пристроями, які у разі виходу з ладу з'єднувальних з причепом гальмових магістралей забезпечували б зупинку автопоїзда аварійною гальмовою системою. При цьому робоча гальмова система автомобіля-тягача повинна бути справною.

17. Великогабаритні та великовагові транспортні засоби повинні бути укомплектовані таким обладнанням:

- ◆ не менш як двома противідкотними упорами для додаткової фіксації коліс автомобіля-тягача та кожного з причепів у разі вимушеної зупинки;
- ◆ знаком "Об'їзд перешкоди з лівого боку" та знаком "Об'їзд перешкоди з правого боку" діаметром по 600 міліметрів кожний, виготовленими із світловідбивного матеріалу відповідно до вимог стандартів;
- ◆ вісьмома конусами з горизонтальними світловідбивними смугами білого та червоного кольору, розташованими почергово (висота конусів — 600 міліметрів, ширина білих та червоних смуг — 150 міліметрів);
- ◆ жорстким буксиром;
- ◆ миготливим ліхтарем червоного кольору або знаком аварійної зупинки;
- ◆ комплектом ланцюгів протиковзання (в період з 1 жовтня до 1 квітня);
- ◆ жилетом оранжевого кольору із світловідбивними елементами;
- ◆ не менш як одним проблісковим маячком оранжевого кольору з автономним живленням, використання якого узгоджується з підрозділом Державтоінспекції.

18. Проблісковий маячок оранжевого кольору встановлюється на транспортному засобі чи на вантажі згідно із вимогами стандартів. Кріплення маячка повинне бути надійним (з урахуванням усіх режимів руху і гальмування) і забезпечувати вільне його бачення усіма учасниками руху.

Дозвіл, що видається перевізнику Державтоінспекцією, одночасно є дозволом на встановлення та використання пробліскового маячка оранжевого кольору на великогабаритних та великовагових транспортних засобах та на автомобілі прикриття із зазначенням його марки та державного реєстраційного номера на термін дії дозволу.

19. Кабіна великогабаритного транспортного засобу повинна бути обладнана не менш як двома дзеркалами заднього виду, розташованими з лівого і правого боку кабіни, на зворотному боці яких нанесені почергово під кутом 45 градусів світловідбивні смуги білого та червоного кольору. Дзеркала мають забезпечувати достатній огляд у горизонтальній і вертикальній площині з урахуванням габаритів вантажу, що перевозиться, під час руху як на прямій, так і на кривій ділянці автомобільної дороги. Дзеркала заднього виду кріпляться з допомогою пристроїв, які б забезпечували їх відхилення вперед чи назад під зусиллям 20-25 кгс, спрямованим паралельно поздовжній осі транспортного засобу.

20. На великогабаритному та великоваговому транспортному засобі встановлюється розпізнавальний знак обмеження швидкості руху, яка визначається підрозділом Державтоінспекції або технічною характеристикою цього транспортного засобу.

21. Вантаж, який виступає за габарити транспортного засобу попереду чи позаду більш як на 1 метр або з боків більш як на 0.4 метра від його переднього чи заднього габаритного ліхтаря, позначається сигнальними щитками "Негабаритний вантаж" розміром 400 x 400 міліметрів з нанесеними на них по діагоналі почергово світловідбивними смугами завширшки 50 міліметрів білого і червоного кольору, які встановлюються попереду та позаду вантажу, а також ліхтарями: попереду — білого і позаду — червоного кольору (не менше ніж по два), з боків — оранжевого кольору (не менше ніж по чотири з кожного боку), які розміщуються на крайніх зовнішніх частинах негабаритного вантажу.

22. На великогабаритному транспортному засобі, довжина якого з вантажем або без нього перевищує 22 метри, позаду встановлюється розпізнавальний знак "Довгомірний транспортний засіб". В умовах недостатньої видимості такий транспортний засіб додатково обладнується ліхтарями: попереду — білого і позаду — червоного кольору (не менше ніж по два), з боків — оранжевого кольору (не менше ніж по три з кожного боку).

23. Кріплення і розміщення негабаритного вантажу на транспортному засобі повинне бути надійним та відповідати таким вимогам:

- забезпечувати стійкість вантажу на транспортному засобі та його збереження;
- не порушувати стійкості транспортного засобу і не утруднювати керування ним;
- не обмежувати водієві оглядовість.

24. Маса вантажу і навантаження на осі не повинні перевищувати параметрів, визначених технічною характеристикою транспортного засобу, який перевозить негабаритний вантаж.

Вимоги до організації проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів

25. Забороняється проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів без дозволу, зазначеного у пункті 4 цих Правил, який повинен знаходитися у водія і пред'являтися на вимогу уповноважених осіб.

26. Необхідність супроводу великогабаритного та великовагового транспортного засобу патрульним автомобілем Державтоінспекції чи автомобілем прикриття визначається підрозділом Державтоінспекції під час видачі дозволу.

27. Супровід автомобілем прикриття обов'язковий у разі, коли ширина великогабаритного транспортного засобу перевищує 3,5 чи довжина 24 метри.

Під час супроводу автомобіль прикриття обладнується з додержанням вимог стандартів проблісковим маячком оранжевого кольору, ввімкнення якого не дає переваги в русі, а є тільки допоміжним засобом інформації для інших учасників руху. На автомобілі прикриття встановлюється дорожній знак "Об'їзд перешкоди з лівого боку", який повинен відповідати вимогам стандартів.

28. Супровід патрульним автомобілем Державтоінспекції обов'язковий у разі, коли ширина великогабаритного транспортного засобу перевищує 3,75 чи довжина 30 метрів або він під час руху хоча б частково займатиме смугу зустрічного руху.

На патрульних автомобілях Державтоінспекції під час супроводу повинні бути постійно увімкнені пробліскові маячки синього кольору та фари ближнього світла.

29. Проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів повинен здійснюватися в період найменшої інтенсивності руху. У світлий час доби їх проїзд здійснюється з постійно ввімкненими фарами ближнього світла та проблісковим маячком оранжевого кольору.

30. У дозволі може бути обмежено максимальну швидкість руху великогабаритних та великовагових транспортних засобів на всьому маршруті або на окремих його ділянках залежно від дорожніх умов, габаритів, маси та особливостей вантажу, що перевозиться.



4.7. ОФОРМЛЕННЯ І ВИДАЧА ДОЗВОЛІВ НА ПОЇЗDKУ ПО ТЕРИТОРІЯХ ІНОЗЕМНИХ ДЕРЖАВ

Загальні положення

◆ Порядок оформлення і видачі дозволів на поїздку по територіях іноземних держав при виконанні перевезень вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, їх обміну та обліку (далі Порядок) розроблено відповідно до положень міжурядових Угод про міжнародне автомобільне сполучення, що укладені урядом України з урядами іноземних держав (далі Угоди).

◆ Цим документом визначається порядок оформлення і видачі дозволів на поїздку по територіях іноземних держав при виконанні перевезень вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні українськими перевізниками, обмін бланків дозволів України на іноземні, облік іноземних дозволів.

◆ Перевезення вантажів автомобільним транспортом по територіях іноземних держав або транзитом через їх території виконуються українськими перевізниками відповідно до положень міжурядових Угод на основі належним чином оформлених дозволів, якщо інший порядок не передбачений положеннями Угод.

◆ Кількість (контингент) дозволів на наступний рік визначається на засіданнях Змішаних Комісій, створених компетентними органами країн — Договірних Сторін двосторонніх міжурядових Угод. Щорічний контингент дозволів доводиться до Служби міжнародних автомобільних перевезень Українського державного підприємства по обслуговуванню іноземних та вітчизняних автотранспортних засобів (далі СМАП УДП "Укрінтеравтосервіс").

◆ Обмін українських бланків дозволів на іноземні за дорученням Міністерства транспорту України здійснює Державний департамент автомобільного транспорту.

◆ Додаткову потребу в іноземних дозволах (додатково до встановленої квоти) для українських перевізників визначає Державний департамент автомобільного транспорту, виходячи з даних, що надаються СМАП УДП "Укрінтеравтосервіс" щоквартально.

◆ Замовлення на виготовлення українських бланків дозволів здійснює СМАП УДП "Укрінтеравтосервіс".

◆ Щорічно Міністерство транспорту України та Державний департамент автомобільного транспорту, за участю Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України (АсМАП України), встановлюють обмеження по забезпеченню дозволами на поїздки по територіях іноземних держав деяких категорій українських перевізників і автотранспортних засобів при виконанні перевезень вантажів автомобільним транспортом в міжнародному сполученні.

◆ Розподіл іноземних бланків дозволів, а також їх передачу для оформлення та видачі вітчизняним перевізникам (крім 15% резерву Міністерства транспорту України та Державного департаменту автомобільного транспорту) здійснює СМАП УДП "Укрінтеравтосервіс" через свої структурні підрозділи — відділення служби міжнародних автомобільних перевезень (далі відділення СМАП). Контроль за використанням отриманих дозволів, а також їх отриманням після використання від українських перевізників здійснює СМАП УДП "Укрінтеравтосервіс" через свої структурні підрозділи — відділення СМАП, що працюють в пунктах пропуску через державний кордон України. Контроль за оформленням та видачею іноземних дозволів та дотриманням квартального квотування за дорученням Міністерства транспорту здійснює Державний департамент автомобільного транспорту.

◆ СМАП УДП "Укрінтеравтосервіс" відповідає за дотримання квотування квартальної квоти іноземних дозволів в пунктах видачі дозволів (ПВД) та рівномірного розподілу їх протягом кварталу і щомісячно надає Мінтрансу та Державному департаменту автомобільного транспорту інформаційний звіт із зазначенням номерів оформлених дозволів.

◆ Розподіл 15% бланків іноземних дозволів з резерву Міністерства транспорту України та Державного департаменту автомобільного транспорту через "Укрінтеравтосервіс" здійснюється на основі письмового доручення Міністерства транспорту України або за його дорученням письмовим дорученням Державного департаменту автомобільного транспорту. 15% резерву іноземних дозволів знаходиться на зберіганні в Державному департаменті автомобільного транспорту і використовується:

- для забезпечення українських перевізників дозволами при критичній ситуації в пунктах пропуску через державний кордон України, а саме — при тимчасовій відсутності іноземних дозволів в пунктах пропуску;
- для забезпечення перевізників, що здійснюють ввезення придбаних автомобілів на територію України;
- для забезпечення (в окремих випадках) українських перевізників, які виконують перевезення без заїзду на територію України;
- для забезпечення українських перевізників, які здійснюють за свій рахунок перевезення гуманітарної допомоги, якщо положеннями міжурядової Угоди про міжнародне автомобільне сполучення не передбачено звільнення від отримання дозволу;
- для забезпечення українських перевізників, що їдуть автомобілями-тягачами за придбаними напівпричепами або за автомобілями, що вийшли з ладу.

Обмін українських бланків дозволів на іноземні бланки

◆ Щорічно, за дорученням Міністерства транспорту, в строк до першого жовтня поточного року Державний департамент автомобільного транспорту готує довідку щодо потреб українських перевізників в іноземних дозволах на основі статистичних даних СМАП УДП "Укрінтеравтосервіс" та АсМАП України.

◆ Щорічно до 15 листопада співголови Змішаних Комісій, створених компетентними органами сторін, проводять засідання, на яких визначають контингент

дозволів для обміну, і до кінця поточного року Державний департамент автомобільного транспорту за дорученням Міністерства транспорту здійснює обмін українських дозволів на іноземні.

◆ Бланки іноземних дозволів є документами суворої звітності, їх облік та зберігання здійснюється на рівні цінних паперів.

◆ Одержані іноземні бланки дозволів передаються в повному обсязі в СМАП УДП "Укрінтеравтосервіс" для їх подальшого використання (крім 15% резерву Міністерства транспорту України та Державного департаменту автомобільного транспорту).

◆ Бланки іноземних дозволів підлягають обов'язковому поверненню після їх використання перевізниками в СМАП УДП "Укрінтеравтосервіс".

◆ Використані бланки дозволів до першого квітня року, що слідує за звітним, зводяться в спеціальний реєстр та знищуються комісією в складі представників Державного департаменту автомобільного транспорту та СМАП УДП "Укрінтеравтосервіс". Невикористані бланки дозволів знищуються на основі акту, затвердженого Міністерством транспорту України.

◆ Для забезпечення обліку та контролю за використанням іноземних дозволів СМАП УДП "Укрінтеравтосервіс" направляє в Державний департамент автомобільного транспорту щоквартальний звіт встановленої форми.

Видача та оформлення дозволів на проїзд територіями іноземних держав

◆ Весь контингент іноземних дозволів (за виключенням 15% резерву Міністерства транспорту та Державного департаменту автомобільного транспорту) передається СМАП УДП "Укрінтеравтосервіс" для видачі та оформлення українським перевізникам.

◆ Приходування і зберігання бланків дозволів, отриманих від Державного департаменту автомобільного транспорту, здійснює СМАП УДП "Укрінтеравтосервіс".

◆ Оформлення та видача дозволів проводиться в наступному порядку:

- Оформлення та видача дозволів проводиться відділеннями СМАП тільки по факту прибуття автотранспортного засобу, при наявності ліцензійної картки з відповідною зоною діяльності (при необхідності), незалежно від членства в АсМАП України, з обов'язковим занесенням отриманих дозволів до реєстру видачі. Причому перевізник забезпечується тільки дозволами, необхідними йому для конкретної поїздки.

◆ Щорічно, за дорученням Міністерства транспорту України, Департамент автомобільного транспорту визначає категорії дозволів на перевезення вантажів по територіях іноземних держав, які оформлюються українським перевізникам службою міжнародних автомобільних перевезень виключно в Києві. За обов'язковим письмовим дорученням Державного департаменту автомобільного транспорту здійснюється оформлення дозволів і проводиться українським перевізникам з обов'язковим пред'явленням копії генеральної ліцензії, оригіналу довіреності та внесенням дозволів в реєстр-зобов'язання. При оформленні дозволів в обов'язковому порядку заноситься номер автотранспортного засобу, для якого оформлюється кожний дозвіл. Строк повернення дозволів — протягом одного місяця.

◆ Оформлення дозволів, що становлять 15% резерву Міністерства транспорту України та Державного департаменту автомобільного транспорту, проводиться СМАП виключно в Києві українським перевізникам по листах Міністерства транспорту України. За обов'язковим письмовим дорученням Державного департаменту автомобільного транспорту оформлення дозволів проводиться українським перевізникам з обов'язковим пред'явленням копії генеральної ліцензії, оригіналу довіреності та внесенням дозволів в реєстр зобов'язання. При оформленні дозволів

в обов'язковому порядку заноситься номер автотранспортного засобу, для якого оформлюється кожний дозвіл. Строк повернення дозволів — протягом одного місяця.

◆ Подальше оформлення та видача дозволів на автотранспортні засоби вітчизняних перевізників можливе тільки при наявності в реєстрі видачі відміток посадових осіб відділення СМАП про повернення використаних дозволів (особиста печатка інспектора відділення СМАП, який прийняв використані дозволи).

◆ Подальше оформлення та видача дозволів українським перевізникам можливе тільки після повернення використаних дозволів згідно строків, вказаних в реєстрі-зобов'язанні.

Повернення використаних дозволів

◆ Повернення використаних дозволів, отриманих перевізником (водієм), з занесенням до реєстру видачі здійснюється перевізником у будь-якому відділенні СМАП в пункті пропуску через державний кордон України. При поверненні використаних дозволів працівником відділення СМАП в реєстрі видачі проставляються відмітки про їх повернення (особисті підпис та печатка інспектора відділення СМАП, який прийняв використані дозволи).

◆ Повернення використаних дозволів, отриманих підприємством (фірмою) здійснюється в Києві СМАПом з погашенням реєстру-зобов'язання. Перші екземпляри реєстрів-зобов'язань зберігаються в перевізника, другі — в СМАП.

Аналіз ефективності використання іноземних дозволів та контроль за їх видачею

◆ За дорученням Міністерства транспорту України Державний департамент автомобільного транспорту проводить аналіз ефективності використання дозволів на основі відповідної інформації СМАП УДП "Укрінтеравтосервіс" та результатів перевірок щодо додержання вимог даного Порядку.

◆ СМАП УДП "Укрінтеравтосервіс" щомісячно через засоби масової інформації та телекомунікаційного зв'язку інформує перевізників про кількість наявних на СМАП дозволів (в розрізі країн) та їх використання.

◆ Щоденно у відділеннях СМАП надається інформація про кількість наявних іноземних дозволів (в розрізі країн).

◆ Для проведення аналізу ефективності використання дозволів СМАП УДП "Укрінтеравтосервіс" подає в Державний департамент автомобільного транспорту такі матеріали: — до 20 числа місяця, наступного після звітного кварталу, дані про кількість виданих дозволів та їх залишок (в розрізі країн і видів); — до 1 квітня року, наступного за звітним, дані про кількість використаних, а також невикористаних, зіпсованих та загублених бланків дозволів за рік (в розрізі країн і видів) та письмове пояснення щодо цього.

◆ Міністерство транспорту України здійснює контроль за дотриманням положень цього Порядку.

ПУНКТИ ВИДАЧІ ДОЗВОЛІВ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ У МІЖНАРОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ

Основні пункти видачі дозволів:

"Ковель", "Сарни", "Ужгород", "Берегове"

Додаткові пункти видачі дозволів

1. Львів (ПАС "Вінники", кільцева дорога) — Львівська область, пункти пропуску: Рава-Руська, Краковець, Шегині; цілодобовий режим роботи.

2. Ігнатпіль (ПАС "Ігнатпіль") — Житомирська область, пункти пропуску: Виступовичі, Майдан Копищанський; цілодобовий режим роботи.

3. Нові Яриловичі (термінал) — Чернігівська область, пункти пропуску: Грем'яч, Сеньківка, Нові Яриловичі; цілодобовий режим роботи.

4. Кролевець (ПАС "Кролевець") — Сумська область; цілодобовий режим роботи.

5. Харків (ПАС "Пісочин") — Харківська область, пункт пропуску: Гоптівка; цілодобовий режим роботи.

6. Любашівка — Одеська область, пункти пропуску: Платонове, Тимково, Йосипівка, Кучурган, Слов'яносербка, Граденці, Маяки, Старокозаче, Табаки, Рені-авто, Виноградівка; цілодобовий режим роботи.

7. Хотин — Чернівецька область, пункти пропуску: Порубне, Мамалига, Кельменці, Росошани, Сокиряни; цілодобовий режим роботи.

8. Рава-Руська (ПАС "Рава-Руська") — Львівська область, пункти пропуску: Рава-Руська, Краковець, Шегині; цілодобовий режим роботи.

9. Дякове (ПАС "Дякове") — Закарпатська область; цілодобовий режим роботи.

10. Дебальцеве (ПАС "Дебальцеве") — Донецька область; режим роботи з 7.00 до 18.00.

Пункти видачі в основному забезпечені дозволами по напрямках перевезень через відповідні пункту пропуску; біля них проставлені покажчики та розміщена символіка УДП "Укрінтеравтосервіс". З 20.01.2002 року відділення СМАП УДП "Укрінтеравтосервіс" оформлюють на автотранспортні засоби українських перевізників тільки квотові дозволи 2002 року.

За дорученням Міністерства транспорту України УДП "Укрінтеравтосервіс" уклало договір з фірмою АсМАП ГЕЗ.М.Б.Х. (м. Відень, Австрія) щодо видачі та оформлення з 21.01.02 дозволів Австрії на автотранспортні засоби українських власників, які здійснюватимуть перевезення вантажів між Україною і Австрійською Республікою, а також в/з третіх країн. Ці дозволи будуть оформлюватись по факту прибуття автотранспортних засобів у пункти пропуску на австрійському кордоні — "Зубен", "Хайлігенкройц", "Нікельсдорф". У випадку крайньої необхідності, за попередньою заявкою можлива видача цих дозволів у пунктах пропуску "Берг", "Дра-зенхофен", "Терл-Маглерн".

Умовою видачі цих дозволів є попередня заявка УДП "Укрінтеравтосервіс" не менш ніж за чотири дні до здійснення перевезення. В заявці обов'язково вказуються №№ автотранспортних засобів, фірма-перевізник, кількість необхідних дозволів, пункт (и) пропуску на австрійському кордоні.

В поромних пунктах пропуску також проводиться оформлення і видача українським перевізникам дозволів на здійснення перевезень вантажів по територіях іноземних держав.



4.8. ПОРЯДОК МЕДИЧНОЇ ПІДГОТОВКИ ВОДИЇВ ТА КАНДИДАТІВ У ВОДИЇ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

*(Затверджено наказом Міністерства
охорони здоров'я України від 28.11.97 № 339)*

1. Медична підготовка водіїв транспортних засобів проводиться на підставі та на виконання ст. 48 Закону України “Про дорожній рух”. Метою медичної підготовки водіїв транспортних засобів є володіння навичками надання первинної допомоги постраждалим внаслідок дорожньо-транспортних пригод, а також попередження дорожньо-транспортного травматизму завдяки сучасним методам профілактики вживання алкогольних та наркотичних речовин водіями транспортних засобів.

2. Медичній підготовці підлягають усі кандидати у водії та водії транспортних засобів. Періодичність медичної підготовки – не менше як 1 раз на 2 роки. Медична підготовка проводиться за рахунок замовників.

3. Міністерство охорони здоров'я Автономної Республіки Крим, управління охорони здоров'я обласних, Київської та Севастопольської міських держадміністрацій визначають перелік наркологічних закладів, при яких проводиться медична підготовка водіїв та кандидатів у водії транспортних засобів, та погоджують його з Міністерством охорони здоров'я України.

4. Медична підготовка водіїв та кандидатів у водії здійснюється за програмою, затвердженою МОЗ України, що складається з шести навчальних мікромодулів (практичних та психологічних навчальних тренінгів) загальною тривалістю 2 год. 30 хв.:

4.1. Навчальний мікромодуль 1. Загальні принципи та практичні методи серцево-легеневої реанімації (тривалість тренінгу 25 хв.);

4.2. Навчальний мікромодуль 2. Вибрані питання десмургії, накладання різних видів пов'язок, джгутів, іммобілізація, проведення протишокових заходів, транспортування травмованих внаслідок дорожньо-транспортних пригод (30 хв.);

4.3. Навчальний мікромодуль 3. Експертиза станів сп'яніння (20 хв.);

4.4. Навчальний мікромодуль 4. Вплив наркотиків та алкоголю на життя людини. Наслідки їх вживання (25 хв.);

4.5. Навчальний мікромодуль 5. Індивідуальна схильність до зловживання алкоголем та наркотиками. Різниця між вживанням та зловживанням алкоголем та наркотиками (25 хв.);

4.6. Навчальний мікромодуль 6. Алкоголь, наркотики і залежність від них. Індивідуальні профілактичні програми дій (25 хв.).

Програма медичної підготовки підлягає періодичному оновленню з урахуванням новітніх методів надання першої медичної допомоги та сучасних міжнародних програм з профілактики негативних наслідків вживання алкоголю та наркотиків.

5. Після проходження медичної підготовки водії та кандидати у водії транспортних засобів складають відповідний залік та отримують посвідчення водія про проходження медичної підготовки (ф. № 143-0). Отримані посвідчення є обов'язковим медичним документом, що надається в медичні комісії водіїв транспорту при проходженні попередніх (періодичних) медичних оглядів. Без проходження медичної підготовки водії та кандидати у водії транспортних засобів до медичної комісії водіїв транспорту та наркологічного профілактичного огляду не допускаються.



5. СТРАХОВИЙ ЗАХИСТ. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ. АКТИ, ПРЕТЕНЗІЇ ТА ПОЗОВИ

5.1. Страхувальний захист зовнішньоекономічних операцій

5.1.1. Основні поняття та визначення

Страхування — це система економічних відносин, яка полягає в утворенні за рахунок підприємств, організацій і населення спеціального фонду засобів для відшкодування збитків у майні, завданих у результаті стихійного лиха та інших несприятливих випадкових явищ, а також для надання громадянам (та їхнім сім'ям) допомоги під час різних подій в їхньому житті (досягнення певного віку, втрата працездатності, смерть і т.д.). У страхуванні обов'язковою є наявність двох сторін — страхової організації (страховика) та юридичних і фізичних осіб, які вносять у страхову організацію встановлені платежі. Окрім того, учасниками страхових відносин можуть виступати застрахований, вигодоодержувач, особа, призначена для отримання страхової суми, тобто треті особи, яким завдається шкода (збиток) діями страхувальника.

Характерні риси страхування:

➤ цільове акумулювання коштів, які використовуються тільки на покриття втрат у заздалегідь обумовлених випадках;

➤ ймовірний характер відносин, оскільки заздалегідь невідомо, коли наступить відповідна подія, якою буде її сила і кого зі страхувальників вона стосуватиметься;

➤ зворотність коштів, оскільки вони призначені для виплати всім страхувальникам у сукупності (але не кожному страхувальнику зокрема).

У процесі страхування відбувається перерозподіл коштів між учасниками створення спеціального страхового фонду відшкодування збитків одному чи кільком страхувальникам здійснюється ї шляхом його розподілу на всіх. Кількість страхувальників, які вносять платежі протягом певного періоду часу, більша від кількості отримуючих відшкодування (допомогу).

Страхування проводиться в основному у грошовій формі, хоча за певних умов буває також натуральне страхування. Історично першою була розкладкова система страхування, при якій головним моментом взаємин між страхувальниками було реальне виникнення збитків в одного чи кількох власників майна. Внесок кожного учасника страхування, необхідний для покриття фактичної суми збитків, визначався з огляду на величину збитків, тобто він розкладався на всіх страхувальників. У сучасних умовах переважає система страхування, що ґрунтується на внесенні страхувальником твердо встановленої, заздалегідь нарахованої суми платежів, яка не залежить від розміру збитків, що виникли даного року, відповідне відшкодування втрат відбувається за рахунок створеного з попередніх внесків фонду.

Види страхування. Розрізняють:

- майнове страхування, об'єктом якого є різноманітні матеріальні цінності;
- особисте страхування, де основою економічних взаємин є події у житті фізичних осіб;
- страхування відповідальності, предметом якого виступають найрізноманітніші зобов'язання страхувальника щодо відшкодування збитків (шкоди) третім особам.

Страхування може проводитися добровільно, на основі угоди сторін, а також в обов'язковому порядку, коли це передбачено відповідним законодавством. До особливих форм страхування належать перестрахування та співстрахування, які дозво-

ляють розподілити перерозподілити великий ризик між багатьма страховими організаціями.

Загалом страхові відносини виникли у зв'язку з різними несприятливими явищами. У міру розвитку суспільства страхування поширюється також на події, зумовлені виробничою діяльністю люди й розвитком техніки тощо.

В Україні державний контроль за роботою страхових організацій здійснює Укдержстрахнагляд, діяльність котрого ґрунтується на Законі України «Про страхову діяльність» від 7 березня 1996 р. № 47.

Страховий захист — це:

- економічна категорія, що відображає сукупність розподільчих і перерозподільчих відносин, пов'язаних із уникненням чи відшкодуванням втрат, завданих виробництву та життєвому рівню населення стихійними лихами та іншими надзвичайними подіями. Ці відносини зумовлюють об'єктивну необхідність формування страхового фонду суспільства;

- сукупність перерозподільчих відносин щодо уникнення та відшкодування збитків, а також надання матеріальної допомоги громадянам під час втрати чи пошкодження конкретних матеріальних об'єктів або втрат у сімейних доходах населення у зв'язку з втратою здоров'я та іншими подіями (наприклад, страховий захист сільськогосподарського виробництва, врожаю сільськогосподарських культур, майна, життя та здоров'я громадян).

Страховий захист як економічна категорія характерний для всіх суспільно-економічних формацій. Він пов'язаний із вічною категорією випадку, з ризикованим характером суспільного виробництва, з дією протиріччя між суспільним виробництвом і руйнівними силами природи. Хоч суспільство в ході розвитку продуктивних сил використовує досягнення науки та техніки для попередження впливу стихії на виробництво матеріальних благ чи локалізації цього впливу, проте природні стихійні сили, пожежі, вибухи, транспортні та дорожні катастрофи, хвороби і смертність людей у працездатному віці, а також інші надзвичайні події завдають збитків народному господарству та життєвому рівню людей. Суспільство не може допустити порушення безперебійності виробництва, оскільки це торкається його життєвих інтересів. Тому ці об'єктивні фактори неминуче породжують відносини між людьми, пов'язані з необхідністю відшкодування завданих збитків, відносини, які у сукупності і становлять економічну категорію страхового захисту суспільного виробництва.

Найхарактернішою, специфічною для даної економічної категорії є ознака надзвичайності, яка відображає, з одного боку, наявність певного ризику, тобто можливості виникнення страхового випадку та його руйнівних наслідків, а з іншого — об'єктивну необхідність відшкодування завданих надзвичайних збитків, тобто захисних засобів людини від вказаних наслідків випадкових подій.

Відповідно до вимог цієї економічної категорії здійснення певних заходів стає можливим тільки шляхом відособлення частини сукупного суспільного продукту та раніше створеного національного багатства для формування страхового фонду. Тим самим економічна категорія страхового захисту втілюється у страховому фонді який становить собою сукупність різних цільових страхових натуральних запасів і грошових страхових фондів. Формування цільових страхових фондів можливе, як в процесі розподілу, так і перерозподілу матеріальних благ і фінансових ресурсів. Одним із перерозподільчих методів формування страхового фонду є метод страхування, при якому страховий фонд створюється з допомогою фіксованих грошових внесків учасників страхування та використовується за цільовим призначенням і тільки серед платників внесків.

5.1.2. Страхування зовнішньоекономічного ризику

Страховання зовнішньоекономічного ризику — це комплекс видів страхування, які забезпечують захист інтересів вітчизняних і зарубіжних учасників тих чи інших форм міжнародної співпраці. Він включає страхування експортно-імпортних вантажів, засобів транспорту, які їх перевозять (судна, літаки, автомашини і т.д.), будівельно-монтажного ризику, експортних кредитів, міжнародних торговопромислових та інших виставок, котрі створюються спільно з іноземними фірмами підприємств, майна діючих на нашій території іноземних компаній (філій) і працюючих в інших країнах українських організацій (представництв), страхування цивільної відповідальності українських та іноземних учасників економічного співробітництва й інші види страхування. Відповідні страхові операції здійснюються у вільно конвертованій і національній валюті.

Юридичне для більшості видів страхування укладення договорів є добровільним. Однак сам характер угод про товарні поставки підряди на будівництво та перевезення, про оренду того чи іншого майна, як правило, враховує страхування як неодмінну передумову дії договору. Залежно від змісту відповідних контрактів витрати на страхування може нести будь-яка зі сторін; вона вибирає страхову компанію та умови страхування, орієнтуючись на власні інтереси та інтереси вітчизняних страхових організацій.

Так, під час експорту вітчизняних товарів пріоритет мають контракти, укладені на умовах СІФ, які включають витрати на страхування у продажну ціну продукції (тобто вона страхується в якійсь національній організації). Під час імпорту продукції перевага надається договору на умовах ФОБ, коли купівельна ціна не містить затрат на страхування, щоб товари могли бути застраховані в Україні.

Страховання експортних кредитів. Особливе місце серед інших видів страхування відповідальності займає страхування кредитного ризику. Суть його полягає у зменшенні чи ліквідації кредитного ризику. Об'єктами цього страхування є комерційні кредити, надані покупцеві, банківські позики постачальнику чи покупцеві, зобов'язання та поручительства за кредитом, довгострокові інвестиції тощо.

Серед різновидів цього страхування своїми специфічними особливостями виділяється страхування експортних кредитів, яке охоплює всі згадані та низку інших видів страхування (страхування валютного ризику, страхування витрат на входження експортера на новий ринок, страхування від інфляції).

Страховання кредитного ризику захищає інтереси продавця чи банку-кредитора на випадок неплатоспроможності боржника чи несплати боргу з інших причин.

Якщо договір укладається за рахунок продавця, то погашення наданого кредиту у разі неплатежу бере на себе страхова організація. Випадки неплатежу кредиту можуть зумовлюватися різними причинами. Наприклад, тільки у страхуванні експортних кредитів є до 50 видів ризику. Їх звичайно поділяють на дві основні групи. До першої можна віднести суто комерційний чи економічний ризик (банкротство приватного покупця, відмова від платежу чи прийняття товару, несплата боргу в обумовлений термін і т.д.). Друга група об'єднує різновиди політичного ризику (воєнні дії, революції, заборона на платежі за кордон, консолідація боргів, націоналізація, конфіскація; неплатіж покупця, у ролі якого виступає державна організація; відміна імпортової ліцензії, введення ембарго і т.п.).

Сьогодні в усіх промислово розвинутих країнах є компанії, що страхують кредитний ризик. Багато з них мають свої системи страхування експортних кредитів і схеми страхування зарубіжних інвестицій. У внутрішній торгівлі воно проводиться невеликою кількістю приватних страхових компаній, а страхування експортних кредитів, переважно, державними страховими агенствами.

Специфіка ризику експортного кредитування. Цей ризик може бути у двох видах: він впливає або з достатньо повного знання експортером і банкіром, який акцептує його векселі, даних про фінансовий стан покупця (кредитоспроможність, становище у торговому середовищі, максимальний товарний кредит, наданий йому іншими фірмами, приблизні розміри його операцій), або з розходжень між продавцем і покупцем у питанні про відповідність товару умовам торгової угоди.

Зокрема, підставою для ризику є невідповідність товару тим сортам і якісним ознакам (вміст у ньому певних складових, колір, процент вологи, засміченість тощо), які перелічені та детально описані у специфікаціях, що звичайно додаються разом з іншими документами до трасованого векселя чи контракту.

Ф і н а н с о в и й р и з и к пов'язаний безпосередньо з недобросовісністю клієнта (з фінансовою частиною операції).

Т о р г о в и й р и з и к пов'язаний не з фінансовою, а з торговою частиною операції.

Перший, по суті, належить до сфери діяльності банку, що видає акцепт, унаслідок чого фінансовий ризик обмежений у банках, які добре знають свою іноземну клієнтуру і володіють інформацією про її кредитоспроможність. Що ж стосується суто комерційного ризику, то через відсутність повної ясності у попередніх угодах, різноманітність сортів товару, зміни його якості під час транспортування і багато інших важко передбачуваних причин питома вага цього ризику завжди є значною.

Розглянемо результати відмови трасанта здійснити платіж. Експортер може у цьому разі розпочати безпосередньо чи через свого агента у країні імпортера реалізацію товару або повернути товар й одночасно порушити справу проти покупця чи скористатися послугами арбітражного або третейського суду. Проте фінал справи завжди є неясним і навіть за найсприятливіших обставин дає важкі наслідки для експортера. Той змушений або повернути товар і, отже, зазнати нових витрат і надовго іммобілізувати свої капітали у невдалій угоді, або продати товар у випадкових і непередбачених ринкових умовах. Навіть під час відправки за безвідзивним підтвердженням акредитивом імпортер все ж таки має право відмовитися від здійснення платежу, посилаючись на невиконання експортером тієї чи іншої деталі контракту. Цей ризик не загрожує експортерові тоді коли в акредитиві обумовлено, що вексель трасується під відправлені експортні товари без обороту, тобто без права зворотньої вимоги до трасанта. Увесь ризик, комерційний і фінансовий, пов'язаний із таким векселем, лягає на його акцептанта, котрий має право вимоги тільки до трасанта. Однак банки, не бажаючи переносити на себе всю фінансову відповідальність за комерційну операцію, досить не охоче купують і акцептують векселі, які не надають їм права регресу до трасанта.

Таким чином, фінансовий ризик кредитування зовнішньої торгівлі може бути зведений до мінімуму і при деяких методах кредитування, наприклад, при рамбурсі. У цьому разі страхування кредиту може бути лише засобом його додаткового забезпечення. Що ж стосується торгового ризику, то його неможливо уникнути звичайними банківськими методами і для його елімінування велике значення має страхова організація та її методи.

Останнім часом форми та методи кредитування, які забезпечують вкладений у зовнішню торгівлю капітал, втратили минуле значення і поряд із торговим ризиком виріс і фінансовий. Зростання ризику, пов'язаного зі загальною нестабільністю грошового обігу, з нестійкістю фрахтового ринку, митно-тарифної політики країн і т.п., вплинуло на рух часткового облікового відсотка, що звичайно перевищує офіційну облікову ставку на 1%.

У зв'язку з торговим і фінансовим ризиком зросла і вартість позичкового капіталу. Окрім звичайного облікового відсотка, з'явилася нова величина — вартість страхування від збільшеного ризику. Зростання вартості позичкового капіталу не могло, у свою чергу, не відбитися на ціні на імпорتنі та експортні товари, оскільки експортер прагнув перекласти цей новий ризик на імпортера.

Ці труднощі у багатьох країнах були пом'якшені, а то й зовсім усунені створенням спеціальної організації для страхування кредитів від ризику усіх видів. Хоч до ціни товару, крім усіх накладних витрат, вартості фрахту, мита, звичайної вартості кредиту та банківських послуг, приєдналася ще одна величина — вартість страхування кредиту від ризику, проте доходи від можливого розширення торгових операцій, завдяки полегшеним умовам страхування кредиту, значно перевищували нові витрати.

Окрім того, у практиці постійно діючої страхової організації, яка має численну клієнтуру і здійснює великі операції, вартість страхування вже не могла перевищити певний рівень і економічно або погашувалась зниженням вартості продукції внаслідок зростання її виробництва і зменшення накладних витрат, або у крайньому разі легко перекладалась. Поряд із цим страхування кредиту мало велике значення для експортера у тому аспекті, що вексель, забезпечений гарантією страховика, можна було набагато легше і за значно вигіднішою ставкою облікувати у будь-якій кредитній установі країни, оскільки акцепт, як ми вже з'ясували, не давав достатньої гарантії платежу.

Крім акцептованих векселів, страхують й інші форми кредиту, що надається експортером своїм покупцям. Серед них усі види як покритого, так і непокритого кредиту (відкриті рахунки). Таким чином, можуть бути застраховані:

- ◆ рамбурсні операції, головним чином, від торгового ризику;
- ◆ акцептні кредити;
- ◆ векселі, що трасуються на покупця у межах відкритого йому максимального кредиту (овердрафту) з правом чи без права його поновлення;
- ◆ всі спеціальні рахунки клієнтів на точно визначену суму;
- ◆ кредити, надані покупцеві протягом точно фіксованого періоду.

Суть страхування полягає в тому, що страхова установа бере на себе певну частку можливого ризику, тобто кінцевих збитків від страхованої суми. Вона видає страховий поліс на точно визначену суму застрахованого кредиту з вказанням терміну кредитування і частки ризику, звичайно від 60 до 85%, яку приймає на себе страховик. Розмір страхової премії, що стягується останнім, залежить від розміру страхових операцій, форми кредиту, його терміну, становища експортера та виробника у комерційному середовищі та економічного стану країни-експортера. Тому шкала преміальних ставок щодо страхування кредиту має досить широкий спектр (середні норми—від 1/4% до 10% застрахованої суми).

Основні принципи експортного кредитування. Підприємець, найчастіше, експортер, який прагне застрахувати кредит, наданий іноземному покупцеві, вступає в угоду зі страховим товариством, що володіє достатньою інформацією про кредитоспроможність потенційних імпортерів у даній країні. За такою угодою, страхове товариство, якщо воно вирішить за можливе провести страхову операцію, погоджується нести відповідальність за ту чи іншу частку ризику, пов'язаного з кредитуванням торгової операції. Ініціатива страхування звичайно завжди залишається на боці експортера, при чому це може бути як страхування вперше наданого кредиту, так і пролонгація вже наданого кредиту. Страхування кредиту ґрунтується на таких принципах.

Страхування кредиту мусить передувати появі конкретного ризику.

Не може бути застрахований ні вже відправлений товар, ні той, власник якого втратив змогу змінити умови його відчуження. Цей момент зміни належності може

бути визначений різними способами, але найбільш суттєвим є факт підписання контракту, яким встановлюються основні комерційні та кредитні умови угоди.

Принцип, за яким страхування кредиту повинне або передувати встановленню умов відчуження товару і фактичному його відчуженню, або супроводжувати його, є найкращим засобом запобігання недоцільному використанню гарантії страховика та спотворенню самої суті страхування. Дійсно, коли експортер звертається з проханням про страхування кредиту вже після того, як він позбувся товару і виник ризик, то у 99% випадків виникає підозра про можливе шахрайство. Якщо ж страхування кредиту відбувається до того, як виник ризик, тобто до відчуження товару або одночасно з ним, то така можливість виключається зовсім. Надто мала ймовірність того, що експортер, котрий надав кредит іноземному покупцеві, піде на страхування цього кредиту тоді, коли він отримав достовірні дані про зниження платоспроможності його клієнта або виникнення торгового ризику внаслідок можливості відмови покупця прийняти товар із торгово-технічних міркувань.

Отже, страхування кредиту визначається станом кредитованого товару, який у момент страхування однаковою мірою відомий обом сторонам: страховику та страхувальнику. Тільки як виняток із загального правила можливе страхування тоді, коли об'єктивно існує можливість появи у фірми, зацікавленої у страхуванні, якихось мотивів пізнішого походження, котрі страховому товариству не відомі або можуть стати відомими пізніше. У цьому разі страхове товариство спирається на добру волю клієнта.

Страхування кредиту передбачає, головним чином, виникнення під час торгової операції надмірного ризику, від якого страхове товариство і прагне забезпечити експортера.

Страхова фірма, уважно дослідивши умови діяльності фірми, що клопочеться про страхування, встановлює певну норму ризику, яку вона визнає або нормальною, або залежною від самого експортера та характеру його діяльності, і погоджується страхувати всякий ризик, що перевищує цю норму. З метою усунення торгового ризику страхове товариство нерідко проводить спеціальну експертизу товару, щоби встановити, чи відповідає він замовленню та специфікаціям, доданим до трасованого векселя.

Для усунення ж фінансового ризику страхове товариство часто вимагає подання клієнтом акцепту якогось солідного банку і погоджується страхувати лише акцептований вексель. Таким чином, за цих умов страхується тільки надзвичайний ризик, який може виникнути стихійно як продукт нестійких господарських відносин.

Страхування усього ризику, який виникає у зв'язку з кредитуванням іноземного покупця, попри численні вимоги торгових кіл, не є поширеним, оскільки розвиток страхування у цьому напрямку:

- був би економічно недоцільним;
- спотворив би суть страхування;
- підвищив би вартість страхування.

Під час повного страхування ризику експортер мало цікавиться платоспроможністю свого іноземного клієнта і в нього зникають стримуючі мотиви при наданні тому кредиту.

Хоч звільнення експортера від обов'язку спеціально вивчати фінансовий стан свого іноземного клієнта відповідає прогресуючому розподілу праці, тим не менше у торгівлі досить важко відділити суто фінансовий аспект від комерційного і, зокрема, суто комерційний ризик від самої торгової операції.

Торговий ризик, внаслідок відмови покупця-імпортера прийняти товар і здійснити платіж, зумовлює появу кредитного ризику, уникнення якого часто залежить від самого експортера (кредитора). Страхування комерційного кредиту є за-

хистом експортера від над звичайного фінансового ризику, який важко передбачити. Тому повні страхування від усіх видів ризику погано поєднуються з тими економічними цілями, що переслідуються страхуванням кредиту.

Страхове товариство — не кредитна установа, і воно не ставить за мету замінити її. Його функції мають суто допоміжний характер і хоч деколи гарантія страхового товариства полегшує продаж гарантованого векселя на обліковому ринку чи в обліковому банку та це не основне у діяльності страховика. Покупця тратти може повністю забезпечити її акцепт якою-небудь солідною кредитною установою. Тому додаткова гарантія страхового товариства бажана але не обов'язкова. Страхування кредиту захищає безпосередні інтереси експортера, який не може трасувати вексель без права регресу і добитися для нього акцепту. Банк, що акцептує такий вексель і, отже, відмовляється від права зворотньої вимоги до трасанта, фактично здійснює найповніше страхування кредиту експортера змушений брати весь ризик на себе. Однак слід пам'ятати, що такий акцепт звичайно надається обмеженому колу підприємств, котрі мають бездоганну репутацію, за умови стягування на користь акцептанта високої винагороди, і по суті не є банківською операцією. У такому разі експортер користується одночасно банківським акцептом, що полегшує йому мобілізацію необхідних капіталів на обліковому ринку, і полісом страхового товариства для забезпечення кредиту, наданого ним, у свою чергу, покупцеві. Відбувається нормальний розподіл праці між різними інституціями.

Під час акцепту тратти без права обороту на трасанта, банк втручається у невідому для нього сферу і бере на себе ризик у такому розмірі, який звичайно не практикується у банківській діяльності. Акцентуючи тратту з правом регресу, він може висунути свої претензії до обох контрагентів і зазнає великих збитків тільки у разі одночасного банкрутства обох, під час же акцепту тратти без права регресу банк бере на себе і фінансовий, і торговий ризик. Страхове товариство також втручається у чужу йому сферу, видаючи поліс на всю суму можливого ризику. Цим самим страховик усуває необхідність у банківському акцепті, оскільки страхова установа не тільки звільняє кредитора від надмірного ризику, але й полегшує йому мобілізацію капіталів на обліковому ринку.

Сьогодні немає особливої потреби у спеціальній інституції, яка об'єднала б функції і банку, і страхової установи. Для цього можна використовувати уже існуючі заклади (як, скажімо, в Німеччині). Злиття в одній установі і страхових, й акцептних функцій суперечить історичному розвитку страхових закладів у сфері кредитування зовнішньої торгівлі, що виникли як результат прогресуючого розподілу праці. І все ж значно зручнішим вважається об'єднання страхових установ зі спеціальними бюро, які займаються з'ясуванням платоспроможності іноземної клієнтури, оскільки таке об'єднання обмежує до мінімуму торговий і фінансовий ризик. Окрім того, страхове товариство, страхуючи весь ризик, змушене вимагати в експортера особливого забезпечення і, гарантуючи весь ризик, обумовлювати право зворотньої вимоги. Це особливо важливо тоді, коли виконуючи замовлення, експортер здійснив помилку, що спричинила відмову покупця прийняти товар і провести платіж.

Право ж регресу передбачає певний розклад ризику. Повне звільнення експортера від ризику можливе лише за умови, що вексель трасується «без обороту».

Облік чи акцепт банком тратти без обороту на трасанта є однією з форм існуючої раніше системи страхування кредиту, відомої як прийняття банком ризику на себе.

У такому разі банки погоджуються взяти на себе ризик щодо платежів покупців товару, які мали б надійти. У банківській практиці окрім страхування ризику продавця існує страхування ризику, пов'язаного з активною банківською діяльністю, або стосовно продавця (експортера), або стосовно покупця (імпортера), або сто-

совно їх обох разом. У першому випадку банк не тільки страхує ризик, але й здійснює експортеру платіж у розмірі фактурної вартості товару відразу ж після здачі йому документів, кредитуючи експортера на час транспортування товару. Коли ж передбачається кредитування імпортера, банк здійснює всі належні платежі експортеру зразу після здачі товару і кредитує експортера вже за власний кошт. Ця операція дає такі результати: по-перше, звільняє експортера від ризику, пов'язаного з інкасуванням платежів і, по-друге, демобілізує капітали експортера, оскільки операція страхування супроводжується активною щодо експортера банківською операцією.

Вартість страхування залежить від ступеня ризику, який страхова установа погоджується гарантувати.

Вважається, що гарантуючи увесь ризик, страховик повинен встановлювати вищу ставку, ніж при страхуванні 50 чи 75% того кінцевого збитку, якого може завдати невдалий фінал торгової угоди. Природно, що, яка б не була висока преміальна ставка, експортеру все ж буде вигідніше застрахувати товар і сплатити певний процент страховику, ніж перекласти всю вартість можливого ризику на ціну певної партії експортованого за кордон товару.

Експортер у разі невдалого закінчення застрахованої комерційної операції може отримати страхове відшкодування у розмірі за страхованої суми тільки після встановлення розмірів кінцевої збитку.

Страхове товариство докладає всіх зусиль, щоб, по-перше, отримати у дебітора якусь частку застрахованої позики і, по-друге, реалізувати те майно чи ті товари, які служили забезпеченням кредиту. Тоді страховик пускає всю виручену суму на відшкодування збитків експортера, котрий застрахував свій кредит, доплачуючи від себе можливу різницю між застрахованою сумою та надходженнями від дебітора чи продажу згаданого забезпечення. Ця операція займає досить багато часу (звичайно до 3-х місяців), протягом якого страхове товариство встановлює розміри кінцевого збитку.

Цей період часу, необхідний за технічними умовами страхування, не зовсім вкладається у систему банківського кредитування міжнародної торгівлі й у прийнятті в ній методи та терміни фінансових розрахунків, що стосуються платіжних зобов'язань, які перебувають в обороті у зв'язку з торговими операціями.

Акцепт банком векселя зумовлює прийняття на себе (у разі відмови трасата) зобов'язання завчасно дійснити всі потрібні платежі. Зрозуміло, що банк, зі свого боку, негайно використовує право зворотньої вимоги відносно трасанта. Той же у такому разі перебуває у вкрай складному становищі: попри те, що наданий ним іноземному покупцеві кредит застрахований, страхове товариство не може (аж до реалізації забезпечення та претензій до трасата і визначення розмірів кінцевого збитку) відшкодувати втрати експортера. Експортер повинен при цьому або здійснити платіж банкові, що провів акцепт, із власних коштів, або просити у свого банкіра про видачу позики під страховий поліс. Отже, значення усього інституту страхування суттєво знижується. Залишаючись і надалі формою забезпечення ризику експортера, страхування не звільняє його коштів чи кредитних ресурсів у банківських установах від необхідності термінової мобілізації у момент неплатежу покупця.

5.1.3. Захист від валютного та кредитного ризику під час здійснення зовнішньоекономічних контрактів

Будь-яка зовнішньоторгова операція має на меті еквівалентний обмін товару або на інший товар, або на еквівалент його вартості, виражений в іноземній валюті. Розрахунки у міжнародній торгівлі здійснюються звичайно у вільно конвертованих валютах: доларах США, німецьких марках, англійських фунтах стерлінгів тощо

(особливістю міжнародних економічних відносин є те, що завжди для однієї зі сторін розрахунки здійснюються в іноземній для неї валюті). Становище цих валют не постійне. Залежно від внутрішнього економічного стану тієї чи іншої країни, її платіжного балансу та інших чинників курс валюти цієї країни по відношенню до інших валют змінюється.

Після відміни гвердих, або фіксованих, і'урпз і переходу багатьох країн на початку 1973 р. до плавання, тобто ринкового регулювання курсів своїх валют, коливання бувають досить суттєвими. Такі коливання валютних курсів дезорганізуюче впливають на міжнародний розподіл праці, ускладнюють еквівалентний обмін товарами та послугами.

Валютні застереження. В умовах значних коливань курсів валют виникають втрати чи виграти для партнерів у міжнародних економічних операціях. Для захисту від можливих валютних втрат, пов'язаних із курсовими коливаннями, у зовнішньоторгових контрактах, а іноді й у кредитних угодах, застосовують т. зв. валютні застереження. Захист від ризику з допомогою валютних застережень належить до т. зв. нестрахового захисту, оскільки не передбачає розміщення цього ризику на страхування у страхових компаніях.

Суть цих застережень полягає у встановленні в контракті, а саме у двох його статтях — «ціна товару» та «умови платежу» — таких умов, які б звели до мінімуму можливі валютні втрати.

Практика свідчить, що більшість контрактів передбачають як валюту ціни та валюту платежу одну і ту ж валюту. При цьому експортер зацікавлений у встановленні ціни в стійкій валюті, тобто тій, що не ризикує знецінитись. Фіксація ціни товару в стійкій валюті є однією (найпоширенішою нині) з форм страхування валютного ризику.

При системі фіксування паритетів (до 1973 р.) валюта ціни у контракті не відігравала такої ролі, як сьогодні Річ у тім, що коливання курсів будь-якої валюти країни-члена МВФ не могли виходити за допустимі межі відхилень від офіційного паритету $\pm 1\%$ (до грудня 1971 р.) і $\pm 2,25\%$ (до лютого 1973 р.) Головним завданням експортера у той час було страхування від офіційної девальвації валюти ціни.

Таке страхування здійснювалося з допомогою валютного та золотого застереження. Валюта ціни прив'язувалась або до долара США за офіційним курсом, або через нього до іншої валюти, або до свого офіційного золотого вмісту. У разі цих застережень сума платежу у девальвованій валюті змінювалася таким чином, щоб зберігався еквівалент у валюті, до якої прив'язана валюта ціни, або у початковому золотому вмісті.

При системі фіксованих паритетів девальвація однієї валюти не зумовлювала автоматичну зміну паритетів і курсів інших валют між собою. Так, наприклад, девальвація англійського фунга стерлінгів не змінювала автоматично паритетів і курсів між долларом і німецькою маркою, маркою та французьким франком і т.д. Застосування валютного застереження дозволяло експортерів зберегти еквівалент ціни в інших валютах без змін.

Вживані у той час золоті застереження, за якими ціна товару фактично прирівнювалася до певної кількості золота, були застереженнями на основі офіційної ціни золота.

Сьогодні твердих паритетів і офіційної ціни золота не існує. Курси валют змінюються не ступінчато, а постійно під впливом ринкових сил. Причому у русі перебувають одночасно курси багатьох валют.

Вибір валюти ціни контракту. Не існує валюти еталону, до якої можна прив'язати ціну та платіж у контракті для збереження незмінного еквівалента у всіх інших валютах, оскільки одні валюти дорожчають, а інші дешевіють (одна відносно одної).

Велике значення у плані страхування від валютних втрат, як уже зазначалось, має вибір валюти ціни.

Очевидно, з великим ступенем ймовірності можна орієнтуватися тільки на короткострокові тенденції у русі курсів валют, скажімо, на 3-6 місяців. На довший термін (рік і більше) визначити рух курсу тієї чи іншої валюти значно складніше.

Для такого прогнозування треба враховувати кілька найважливіших факторів розвитку економіки даної країни. Одним із них є аналіз інфляційних процесів у промислово розвинутих країнах.

Безпосереднім регулятором валютного курсу, як відомо, є платіжний баланс країни, що відображає співвідношення надходження і платежів валюти за експортовані та імпортовані товари та послуги, а також рух капіталів у той чи інший момент або за певний період часу.

Оснoву платіжного балансу, як правило, формують розрахунки зі зовнішньої торгівлі тієї чи іншої країни. Якщо країна імпортує більше товарів і послуг, ніж сама надає, то виникає підвищений попит на іноземну валюту. У разі вільного коливання цін валютних курсів це спричиняє підвищення курсів іноземних валют і зниження курсу валюти даної країни. І, навпаки, перевищення експорту над імпортом збільшує попит на валюту цієї країни з боку імпортерів з інших країн, що зумовлює підвищення курсу цієї валюти по відношенню до інших валют.

Уже пролягом тривалого часу економіка розвинутих країн розвивається в умовах інфляції. Ріст цін всередині країн впливає на зовнішньоекономічні зв'язки, викликає структурні зміни у платіжному балансі, які, в свою чергу, визначають рух курсів валют.

Оскільки інфляційні процеси у країнах відмінні за своєю інтенсивністю, тобто темпи росту цін різні, то у вигіднішому становищі перебувають країни з низьким ростом цін. Товари цих країн конкурентоспроможні на зовнішніх ринках, а фірми цих країн мають більше можливостей розширити свій експорт. За інших рівних умов це веде до зростання надходжень іноземної валюти, збільшення попиту на валюту цих країн і підвищення їхніх курсів. І, навпаки, вищі темпи росту цін у якійсь країні порівняно з іншими у кінцевому підсумку спричиняють зниження курсу її валюти.

Під час визначення можливої тенденції валютних курсів важливо з'ясувати динаміку цін на товари та послуги, що є об'єктами міжнародної торгівлі. Для цього, зокрема, можуть бути використані індекси оптових цін. Індекс оптових цін, звичайно, не дає абсолютно точної картини, оскільки товари, які надходять у міжнародну торгівлю можуть мати різну питому вагу у товарній масі тієї чи іншої країни, і динаміка цін на ці товари може відрізнитися від загального індексу оптових цін.

Хоч основною валютою міжнародних розрахунків і надалі залишається долар США, проте все більшу роль починають відігравати валюти інших країн: німецька марка, ієна, швейцарський франк.

В умовах такої нестійкості валютних курсів встановлення цін у доларах не завжди повністю забезпечує інтереси експортера. В такому разі виникає необхідність страхування від можливого падіння курсу долара.

У принципі таке страхування експортної виручки, вираженої у валюті, становить якої нестійке, можливе з допомогою валютної застереження, наприклад, до німецької марки, яка на перспективу вважається більш стійкою. При цьому в умовах платежу фіксується, що платіж здійснюється у німецьких марках, виходячи з її курсу до долара на момент (дату) підписання контракту. Фактично це застереження переводить ціну, виражену у доларах, в німецькі марки. Це доречно тоді, коли ціна у контракті з поставками протягом року більше встановлюється на основі котирувальної ціни на якійсь товарній біржі. (Котирувальні ціни відображають в

основному співвідношенню попиту та пропозиції товару і меншою мірою — зміну валютних курсів) Ціна у контракті, встановлена у доларах, відповідно до котирувальної ціни може змінюватися у будь який бік, але перерахунок її на німецькі марки за курсом, зафіксованим на весь термін контракту, є гарантією від втрат унаслідок можливого падіння курсу долара.

Мультивалютне застереження. У зовнішній торгівлі сьогодні застосовується і такий метод страхування валютного ризику, як включення у контракти багатовалютних, або мультивалютних застережень.

Особливість мультивалютного застереження полягає у тому, що як валютне застереження береться не одна, а кілька валют, об'єднаних разом у т. зв. «кошику» валют.

«Кошки» валют — це умовні облікові одиниці. За допомогою них визначається вартість тієї чи іншої валюти по відношенню до набору валют (для того, щоб зменшити ризик для обох сторін-учасниць угоди).

За таких застережень розмір платежу ставиться у залежність від зміни курсу валюти платежу одночасно до низки інших валют. Це нівелює курсові коливання даної валюти щодо всіх валют «кошика» загалом і якоюсь мірою стабілізує початковий вартісний вираз зобов'язань і платежів за контрактом.

Вибір валют переважно визначається і огляду на характер торгівлі даної країни з її основними торговими партнерами та характер інших зовнішньоекономічних зв'язків цієї країни. Це стосується, зокрема, країн ЄС, де велику роль відіграють і політичні обставини, а також деяких азіатських і арабських країн.

Багато країн з інших регіонів світу розробили свої умовні облікові одиниці, найбільш прийнятні для них. Однак ідеальних валютних «кошиків», які повністю гарантували б від ризику валютних втрат, не знайдено (незважаючи на посилені пошуки їх протягом останніх років).

До розряду умовних чи облікових валютних одиниць належить і одиниця СДР, створена МВФ. Вартість СДР визначається на основі, середньозваженої вартості валют п'яти найбільших країн-членів МВФ, на кожен з яких припадає значна частина світового експорту товарів і послуг. Найбільшу питому вагу у цьому «кошику» валют займає долар США. Ця одиниця застосовується МВФ у розрахунках з країнами членами Фонду, у ній МВФ підраховує світові валютні резерви і всі здійснювані самим Фондом операції.

Як облікова одиниця СДР використовується також у статистичних матеріалах ОЕСР, при розміщенні облігаційних позик на євровалютних ринках та в інших сферах.

У сучасних умовах найзручнішим, хоч і не завжди вигідним, для зовнішньоторгових партнерів є саме валютна поправка на основі СДР. Щоденно публіковані МВФ курси валют по відношенню до СДР показують зміну становища тієї чи іншої валюти загалом у системі міжнародних розрахунків. Курс долара США може понижуватися щодо деяких валют, які входять у «кошик» СДР, наприклад, німецької марки, японської ієни, англійського фунта стерлінгів, як це було до 1980 р. Водночас у відношенні слабших валют курс долара може підвищуватися. Вартість же долара, виражена у СДР, відображає середню зміну його цінності відносно всіх інших валют «кошика» СДР.

Використовуючи СДР як мультивалютну поправку, ціну в контракті встановлюють у якійсь вільно конвертованій валюті, з огляду на її вартість у СДР на дату укладення договору чи контракту. Платежі здійснюються у валюті за курсом до СДР на дату платежу, причому сума платежу перераховується таким чином, щоб еквівалент ціни у ній зберігався.

На додаток до валютних застережень може застосовуватися і таке застереження: валюта ціни прив'язується до іншої валюти за певним курсом. При зміні курсового співвідношення на дату платежу прибутки та збитки ділять навпіл. Ціна та платіж перераховуються за середнім курсом між курсами на дату підписання контракту і дату платежу.

Хеджування, форвардні операції, угоди «спот». З метою зменшення можливих валютних втрат через різкі коливання курсів валют та їх інфляційне знецінювання експортери багатьох країн застосовують т. зв. метод хеджування, тобто метод укладення поряд з основним контрактом контракту про купівлю в постачальників відповідного товару «на термін» (йдеться про пізніший термін, ніж за основним контрактом) за фіксованою ціною. Спекулюючі на біржі цим основним контрактом, експортер розраховує отримати прибуток, який компенсує йому можливі збитки при виконанні основного контракту.

Ця практика поширена у США. Багато іноземних банків часто здійснюють і валютні угоди «на термін» (т. зв. форвардні валюти операції), суть яких полягає у купівлі чи продажі певних сум відповідної валюти за заздалегідь обумовленим курсом на основі поточних ринкових котирувань з її фактичною передачею у розпорядження контрагента у певний строк у майбутньому (звичайно на дату розрахунків за комерційними операціями). Таким чином, банки страхують себе і своїх клієнтів від можливих валютних збитків під час проведення останніми зовнішньоторгових операцій. Окрім того, банки часто практикують диверсифікацію складу своїх валютних резервів, скорочуючи в них питому вагу нестійких валют і збільшуючи в них питому вагу стійких валют (таких, як, німецька марка, швейцарський франк).

У ряді країн для страхування практикується регулювання терміну платежу, що називається «лідс енд легс», яка полягає у проведенні заходів, спрямованих на прискорення чи затримку міжнародних платежів за кредитними і зовнішньоторговими рахунками, вираженими в іноземних валютах, щоб запобігти валютним втратам й отримати вигоду від очікуваної зміни валютного курсу.

Деякі великі фірми, особливо ТНК, іноді намагаються уникнути валютного ризику, практикуючи заходи для досягнення відповідності надходжень і витрат іноземної валюти. Наприклад, фірма може інвестувати валютну виручку, що надходить, на депозитні рахунки в євровалютах на певні строки. Ці рахунки виражаються у валюті майбутніх платежів.

На додаток до вказаних методів попередження і страхування від валютного ризику фірми-експортери часто намагаються завищувати ціни, фіксуючи їх у слабких валютах, щоб нейтралізувати можливе падіння курсу валюти ціни. Вони можуть також включати застереження у експортні контракти, допускаючи перегляд цін у разі зміни валютних курсів.

Використовується і такий метод страхування від валютного ризику, як проведення угод «спот» із валютами й одночасне розміщення їх на грошових ринках.

Як вже зазначалось, у більшості контрактів у зовнішній торгівлі валютою ціни і валютою платежу є одна й та ж валюта. Зміна курсу валюти за період із моменту підписання контракту до моменту платежу за ним може бути досить суттєвим. Виходячи з оцінки перспективи курсу валюти угоди, страхування може застосувати або експортер, або імпортер (хоч не виключений і варіант страхування кожною зі сторін).

Наприклад, у контракті між англійським експортером і американським імпортером ціна та платіж установлені в англійських фунтах стерлінгів. У такому

разі валютний ризик на боці американського імпортера. Побоюючись можливого пониження курсу долара по відношенню до фунта стерлінгів, імпортер купує за свої доларі фунти стерлінгів на ринку готівкових фунтів стерлінгів («спот») та інвестує їх на депозитний рахунок у фунтах стерлінгів на термін до моменту платежу за контрактом. Коли настає термін платежу він знімає фунти стерлінгів із депозиту і розплачується ними з англійським експортером.

Якщо валютою операції за тим же контрактом служитиме наприклад, долар США, то валютний ризик стосуватиметься англійського експортера. Тоді, побоюючись знову ж таки пониження курсу долара по відношенню до фунта стерлінгів, він через свій банк-агент бере кредит у доларах США на суму експортної виручки на строк до моменту платежу за контрактом. Потім на ці долари на ринку «спот» купує фунти стерлінгів та інвестує їх на депозитний рахунок у фунтах або використовує їх на власний розсуд.

Під час оплати американським експортером суми за контрактом отримані долари експортер пускає на погашення наданого раніше кредиту у доларах.

Ці комбінації валютних операцій на ринку «спот» і на грошовому ринку застосовуються доволі часто.

Захист від валютних втрат «інфраструктури зовнішньої торгівлі». Проблема страхування валютних втрат у результаті зміни валютних курсів стосується такої статті «невидимої» торгівлі, як фрахт. Об'єктом торгівлі тут є послуги з транспортування вантажів з одних країн в інші. Ціною цих послуг виступають ставки фрахту. Міжнародний фрахтовий ринок у принципі нічим не відрізняється від будь-якого товарного ринку. До початку 70-х років валютою, у якій фіксувались фрахтові ставки, переважно служив долар США. Сьогодні судовласники встановлюють ставки в інших валютах — у німецьких марках, голландських гульденах та ін. З другої половини 70-х років під час фіксації ставок фрахту у доларах активно стали використовуватися дві форми страхування від валютних втрат.

По-перше, це прив'язка до стійкої, твердої валюти за визначеним курсом. Наприклад, у контракті на перевезення вантажів від такого-то порту до такого-то, фіксувалось, що ставка для даного товару становить 100 доларів США за 1 тону. Платіж здійснюється у бельгійських франках за курсом не менше 1 долар = 2 німецькі марки. У разі зниження курсу долара нижче 30 франків за 1 долар використовуватиметься курс у 30 франків за 1 долар, тобто сума платежу буде не меншою, ніж 30 000 бельгійських франків або 2 000 німецьких марок.

Другою, більш поширеною формою страхування від падіння курсу долара є застосування спеціальної валютної поправки на знецінювання долара САФ (currency adjustment factor) Суть її полягає в тому, що основна, або базова, ставка фрахту збільшується на певну величину САФ, що відображає знецінювання долара США по відношенню до інших валют.

Розмір САФ у процентному відношенні встановлюється об'єднанням судовласників, т. зв. Конференціями. Оскільки конференція — це об'єднання судових компаній для обслуговування вантажів на певному напрямку (Західна Європа — Близький Схід, Японія — порти Південно-Східної Азії, Західна Європа — порти Червоного мор'я і т. д.), то доларові надходження цих компаній звичайно конвертуються у валюти своїх країн. Тому, розраховуючи поправку на знецінювання долара, до уваги беруть його знецінювання по відношенню до валют цих країн, а також у цілому до всіх ведучих валют промислово розвинутих країн.

«Кошик» валют, по відношенню до яких вираховується розмір знецінювання долара, залежить від країн, які беруть участь у тій чи іншій конференції.

Однак у разі зміни тенденції у динаміці валютних курсів, зокрема, якщо курс долара падає, надбавка САФ знову підвищувати-меться, оскільки вона, по суті, є складовою ставки фрахту.

Поправка про перегляд сторонами контрактної ціни. Останнім часом у контрактах як форму страхування від курсових коливань часто передбачають не застосування валютних поправок, а поправки про перегляд сторонами контрактної ціни у разі зміни курсу валюти ціни, що перевищує певну встановлену сторонами межу коливань.

Так, наприклад, сторони контракту фіксують ціну в англійських фунтах стерлінгів, виходячи з курсу фунта до німецької марки (або до іншої валюти) на дату підписання контракту. При цьому робиться поправка, що якщо курсове співвідношення між фунтом стерлінгів і маркою зміниться на 2,5% у той чи інший бік, то вони зустрінуться для відповідного перегляду ціни.

Перед зовнішньоторговим контрактом не ставиться за основну мету отримання прибутку від змін валютних курсів. Головне — одержати еквівалент вартості за проданий товар. Усі розглянуті види страхування валютного ризику (фіксація контрактної ціни у твердій валюті, застосування валютних та мультивалютних поправок) мають на меті знизити можливі втрати від зміни курсів валют.

Як і будь-яка умова контракту, встановлення у контракті тих чи інших поправок, рівно ж як і валюти ціни, залежить насамперед від позиції сторін на переговорах. Якщо кон'юнктура на даному ринку сприятлива для продавця, то він має перевагу на переговорах і може добиватися включення у контракт найвигідніших для себе умов, які полягають не тільки в отриманні вигідної ціни, але й у включенні валютної поправки, що забезпечує одержання цієї вигоди. Якщо ж превалює «риннок покупця», то ситуація буде зворотною.

Окрім того, застосування тих чи інших поправок може регламентуватися валютними законодавствами країн або торговими та платіжними угодами між країнами.

В останні роки також спостерігається введення або розширення урядами промислово розвинутих країн механізму страхування експортерів від валютних втрат у результаті коливань валютних курсів.

Такі системи страхування є в Японії і щонайменше в 10-и західноєвропейських країнах (Австрії, Великобританії, Данії, Італії, Норвегії, Португалії, Франції, ФРН, Швеції та Швейцарії).

Оскільки механізми страхування від валютних втрат у різних країнах суттєво відрізняються, то важко охарактеризувати їх у загальних рисах. Переважно вони містять умову про те, що страховик відшкодовує експортеру валютні втрати, яких зазнає експортер у зв'язку з несприятливими для нього коливаннями валютного курсу, котрі перевищують обумовлений рівень відхилення його від вихідного курсу під час укладення контракту. У свою чергу, експортери виплачують страховику премію за страхування ризику валютних втрат в обумовленому розмірі. У деяких країнах передбачено умову, за якою експортер повинен здавати страховому товариству валютний прибуток понад обумовлений процент.



5.2. СТРАХОВАНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ СТОРОН ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК. ТРАНСПОРТНОЕ СТРАХОВАНИЕ. СТРАХОВАНИЕ ГРУЗОВ

Любые субъекты, вовлеченные в транспортный процесс, рано или поздно сталкиваются с необходимостью воспользоваться услугами страховых компаний. Решения застраховаться влечет за собой рассмотрение двух основных вопросов, как и где страховаться.

Страховые компании предоставляют широкий спектр страховых услуг, обеспечивающих страховой защитой транспортный процесс. Наиболее известным и традиционным, является страхование грузов. Страхование грузов защищает интересы грузовладельца во время транспортировки груза.

Доставка груза получателю включает в себя перевозку несколькими видами транспорта, хранение и перевалку груза в портах, складах и терминалах. Каждый завязанный в этой цепи перевозчик, оператор порта, склада или терминала несет ответственность за сохранность грузов, груз может быть застрахован грузовладельцем, но это никак не снимает ответственности с вышеуказанных организаций за их гибель в процессе перевозки, перевалки и хранения. В случае гибели или повреждения груза по время перевозки, перевалки и хранения, при наличии у грузовладельца полиса страхования грузов, страховая компания компенсирует ему материальные потери и затем обращается к виновной стороне с регрессным иском. В случае отсутствия страхового полиса грузовладелец сам обращается за компенсацией ущерба к виновной стороне. В любом из двух случаев незащищенными остаются организации, принимающие груз к перевозке, перевалке и хранению.

Всю совокупность вышеуказанных организаций можно разложить на три группы:

- организации, осуществляющие перевозку грузов (автомобильным, железнодорожным, морским и другими видами транспорта);
- организации, осуществляющие перевалку и хранение грузов в портах, терминалах, на складах (операторы транспортных узлов);
- организации, осуществляющие экспедирование.

Перевозчики

При перевозке груза морским и речным видами транспорта судовладельцы заключают договор страхования своей ответственности. Договор страхования ответственности судовладельцев, как правило, предоставляет кроме страхового покрытия ответственности за несохранную перевозку грузов, страховое покрытие следующего набора рисков:

- ◆ ответственность в результате столкновения судов;
- ◆ ответственность в результате повреждения плавучих и стационарных объектов;
- ◆ ответственность за загрязнение морских и речных вод;
- ◆ ответственность за причинения вреда жизни и здоровью пассажиров, членов экипажа и других физических лиц;
- ◆ ответственность за утрату или повреждение личного имущества;
- ◆ ответственность по договору буксировки.

Страхование железнодорожных перевозчиков по ряду объективных причин, пока не получило должного распространения.

Подробнее рассмотрим страхование ответственности автомобильного перевозчика.

Страхование ответственности автомобильного перевозчика, осуществляющих свою деятельность в сфере внутренних автоперевозок грузов, а также работающих в

сфере международных перевозок грузов по условиям международных конвенций КДПГ (CMR) 1956 года и МДП (Carnet – TIR) 1975 года являются относительно новым видом страхования.

Этот вид страхования часто путают со страхованием грузов и страхованием гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств. Между тем страхование ответственности авто перевозчика существенно отличается от вышеуказанных видов страхования.

Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств по так называемым "зеленым картам", предусматривает, что страховщик принимает на себя обязательства возместить имущественный вред третьим лицам из числа участников дорожной движения, который возник в результате эксплуатации страхователем автомобиля или другого транспортного средства. К страховым случаям относятся: смерть, увечье или иное повреждение здоровья третьего лица, а также гибель или повреждение его имущества. Таким образом, страхование авто гражданской ответственности связано с возмещением убытков происшедших к ходе эксплуатации транспортного средства, как источника повышенной опасности и не покрывает риск перевозки грузов.

Страхование грузов покрывает убытки от гибели и повреждения груза, но защищает интересы грузовладельца, а не перевозчика грузов. Перевозчик, по чьей вине был поврежден или уничтожен груз, должен компенсировать убытки грузовладельцу в независимости от того, был ли груз застрахован грузовладельцем или нет.

Страхование ответственности автомобильного перевозчика обеспечивает страховым покрытием риск физической гибели и повреждения перевозимого груза. Кроме того, на страхование могут приниматься: финансовые убытки, связанные с последствиями ошибок или упущении служащих авто перевозчика, ответственность перед третьими лицами за причинение вреда грузом и так называемые таможенные риски.

В группу *финансовых рисков* в рамках договорной ответственности перед клиентами входят ответственность за просрочку в доставке груза, неправильную адресацию, невыполнение инструкций отправителя, неправильное оформление документов, ответственность за выдачу груза лицу, не имеющему соответствующих полномочий и т.д.

Основной частью *таможенных рисков* являются риски, связанные с нарушением процедуры международных перевозок грузов с применением книжек МДП (TIR — Carnets), которые используются в качестве специальных документов для беспрепятственного пересечения авто перевозчиком государственных границ. Сюда относятся:

- ответственность перед таможенными органами в связи с таможенными пошлинами, сборами и иными платежами, которые могут налагаться в соответствии с таможенными законами и правилами соответствующих стран за нарушения, связанные с проведением операций с соблюдением процедуры перевозки грузов с применением Книжки МДП, установленных Конвенцией МДП 1975 г.;

- разумно произведенные расходы по предотвращению или уменьшению размера ущерба в рамках осуществления необходимых мер, указанных в п.п. 13. 14 и 15 раздела "С" (Дорожно-транспортные происшествия) Правил пользования книжкой МДП;

- расходы по расследованию обстоятельств страхового случая и по защите интересов страхователя в судебных и арбитражных органах по происшествиям, ответственность за которые, в соответствии с условиями Конвенции МДП 1975 года возлагается на авто перевозчика.

Операторы транспортных узлов

Страхование ответственности операторов транспортных узлов предоставляет более широкое страховое покрытие по сравнению со страхованием ответственности перевозчиков. Страхователями могут выступать стивидорные компании, владельцы речных, морских и авиационных портов, а также операторы терминалов и складов. Стержневыми элементами этого покрытия служат два основных риска: *ответственность* за физическую гибель и повреждение груза в процессе его перевалки и хранения и ответственность за повреждение судов, вагонов и других транспортных средств. Кроме того, дополнительный перечень рисков предлагаемых на страхование может включать:

- ◆ финансовые убытки порта, связанные с невыполнением портом частично или полностью его договорных обязательств;
- ◆ ответственность перед третьими лицами;
- ◆ ответственность за аварии, причиненные по вине морских лоцманов и операторов береговых служб управления движением судов при исполнении ими своих служебных обязанностей;
- ◆ ответственность, связанная с удалением остатков кораблекрушения;
- ◆ ответственность за физическую гибель и повреждение, и утрату оборудования по обработке грузов;
- ◆ ответственность за гибель и повреждение гидротехнических сооружений;
- ◆ ответственность за гибель и повреждение судов портового флота;
- ◆ ответственность в отношении блокировки порта;
- ◆ ответственность в отношении землечерпательных работ.

Страхование ответственности операторов транспортных узлов также является относительно молодым видом страхования. В прошлом порты заключали договора страхования оборудования, гидротехнических сооружений, а также иного имущества. В настоящее время, когда на территории одного порта образованы ряд организаций, договора имущественного страхования имеет смысл заключать только с морской администрации порта. Остальным организациям, осуществляющим перевалку и хранение грузов в порту целесообразно заключать договора страхования своей ответственности по вышеописанной схеме.

Экспедиторы

Страхование ответственности экспедиторов включает в себя, прежде всего страхование ответственности за груз, принятый к перевозке. Заключая договор на оказание транспортно-экспедиторских услуг, экспедитор отвечает за сохранность груза на всех этапах его перевозки, перевалки и хранения.

Страховое покрытие распространяется на все этапы экспедирования. Покупка страхового полиса экспедитором обходится дешевле, чем, если бы каждый завязанный в цепи перевозчик и оператор транспортного узла страховал свою ответственность. Кроме того, в рамках страхования ответственности экспедитора, покрывается ответственность экспедитора и на участке железнодорожной перевозки, редко страхуемая по договору страхования ответственности перевозчика. Договор страхования заключается, как правило, на 1 год.

Обычно страхование ответственности экспедиторов включает в себя:

1. Страхование ответственности экспедитора перед его клиентом за гибель, утрату или повреждение груза, принятого к экспедированию.

2. Страхование ответственности экспедитора по возмещению финансовых убытков его клиента в связи с ошибками и упущениями служащих экспедитора.

2.1. Страхование ответственности экспедитора по возмещению финансовых убытков, возникших вследствие невыполнения экспедитором частично или полностью его договорных обязательств перед клиентом, включая:

- а) несвоевременную доставку груза;

б) выдачу груза в нарушение указаний клиента о задержке выдачи груза правомочному получателю.

2.2. Страхование ответственности экспедитора по возмещению финансовых убытков в случае конфискации груза.

2.3. Страхование ответственности экспедитора по возмещению оплаты за перевозку, таможенных сборов, а также прочих расходов, понесенных клиентом в связи с перевозкой груза в случае полной гибели груза.

2.4. Страхование ответственности экспедитора за физическую утрату или повреждение груза, которая вызвана неправильным заполнением или упущением в коносаменте (исключая стоимость груза).

3. Страхование ответственности экспедитора перед третьими лицами в случаях причинения вреда перевозимым грузом.

3.1. Страхование ответственности экспедитора в случае гибели или повреждения имущества третьих лиц.

3.2. Страхование ответственности экспедитора в случае гибели (увечья, травмы, заболевания) третьих лиц, включая расходы по оказанию медицинской помощи и захоронению.

4. Страхование ответственности экспедитора перед таможенными органами в связи с таможенными пошлинами и иными платежами, которые могут налагаться в соответствии с таможенными законами и правилами соответствующих стран, причем эти пошлины и платежи не были бы наложены, если бы не имели место нарушения таможенных правил.

5. Страхование расходов экспедитора

5.1. Расходы на пересылку груза по правильному адресу, возникшие вследствие ошибочной неправильной засылки груза.

5.2. Расходы по предотвращению или уменьшению размеров ущерба, (в том числе расходы по сохранению груза после аварии транспортного средства – сортировка, переупаковка, реализация поврежденного груза и т.п.).

Это так называемое коммерческое страхование, но за рубежом существуют клубы взаимного страхования, членство в которых помогает избежать многих проблем во время работы, как на Украине, так и за рубежом, что очень существенно на всех этапах работы экспедиторов.

Членство в клубах взаимного страхования, это защита от следующих рисков:

1. Перед клиентами:

- за повреждение или гибель груза – физическую гибель или повреждение груза и косвенные убытки, понесенные вследствие таких обстоятельств;

- за финансовые убытки понесенные клиентами экспедитора, вследствие невыполнения ним, частично или полностью, договорных обязательств, включая, например, просрочку в доставке груза, его выдачу в нарушение указаний о задержке выдачи или без получения взамен соответствующего документа, свидетельствующего о наличии права собственности на груз.

2. Перед таможенными властями:

- в связи с таможенными штрафами или денежными взысканиями, налагаемыми соответствующими таможенными органами на экспедитора или любое лицо, действующее от его имени;

- в связи с таможенной пошлиной, косвенными налогами, налогом на добавленную стоимость или иными финансовыми платежами аналогичного характера, налагаемыми соответствующими органами на экспедитора, или любое лицо, действующее от его имени, причем такие платежи не осуществлялись бы, если бы не имело место нарушение таможенного законодательства;

- а также страхование от риска конфискации соответствующим органом имущества, включая застрахованное имущество экспедитора, если таковое имеется.

3. Перед третьими лицами (кроме клиентов):

- за гибель или повреждение имущества третьих лиц (физическую гибель или повреждение имущества третьих лиц и косвенные убытки, имеющие место вследствие такой гибели или повреждения);

- смерть или травмы третьих лиц (смерть, травмы или заболевание, включая расходы по оказанию медицинской помощи и захоронению, любых третьих лиц и косвенные убытки, имеющие место вследствие смерти, травмы или заболевания).

4. ТАКЖЕ ЭКСПЕДИТОР МОЖЕТ ЗАСТРАХОВАТЬ ЛЮБОЕ СВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ, ИСПОЛЬЗУЕМОЕ ПРИ ПРЕДОСТАВЛЕНИИ ЗАСТРАХОВАННЫХ УСЛУГ ОТ СЛЕДУЮЩИХ РИСКОВ:

- физической гибели, или повреждения застрахованного оборудования вследствие какой бы то ни было случайной причины;

- любых взносов по общей аварии или спасению в отношении застрахованного оборудования.

5. Дополнительно можно осуществить страхование:

- от расходов по расследованию обстоятельств дела, юридической защите и уменьшению размера претензии (т.е. расходов понесенных экспедитором после какого-либо случая, который дает или может дать ему право на предъявление претензии по данному страхованию):

- а) расходов по расследованию обстоятельств дела и защите интересов экспедитора, например, оплата услуг адвоката, сюрвейеров или экспертов,

- б) расходов по предотвращению или уменьшению размера ущерба;

- от расходов в связи с неправильной засылкой грузов (т.е. дополнительных издержек по пересылке груза по правильному адресу, понесенных экспедитором вследствие неправильной засылки груза.);

- от расходов по реализации имущества (т.е. дополнительных издержек, понесенных экспедитором в связи с реализацией груза или единицы застрахованного оборудования вследствие страхового случая, вовлекающего этот груз или эту единицу оборудования.);

- от расходов в связи с карантином или дезинфекцией (т.е. расходов, понесенных экспедитором в связи с карантином, фумигацией или дезинфекцией, не предусмотренных нормальным порядком предоставления им услуг);

- от расходов по общей аварии и спасания (т.е. доли грузовладельца в расходах по общей аварии и спасанию, предназначенной к выплате экспедитором и которую он не может получить со своего клиента).

Условия страхования могут включать в себя как комплексное страхование ответственности экспедиторов, т. е. страхование всех организованных им перевозок груза, за весь период страхования, так и страхование конкретного заказа на экспедирование грузов.

Следует отметить, что каждое звено в цепи транспортирования грузов: перевозчик, оператор порта, склада или терминала несут ответственность за сохранность грузов. И хотя груз может быть застрахован грузовладельцем, это никак не снимает ответственности с вышеуказанных организаций за его гибель в процессе перевозки, перевалки и хранения.

В случае гибели или повреждения груза по время перевозки, перевалки и хранения, при наличии у грузовладельца полиса страхования грузов, страховая компания компенсирует ему материальные потери и затем обращается к виновной стороне с регрессным иском. В случае отсутствия страхового полиса грузовладелец сам обращается за компенсацией ущерба к виновной стороне. В любом из двух случаев незащищенными остаются организации, принимающие груз к перевозке, перевалке,

хранению или экспедированию, и это наилучший стимул для того, что бы задуматься, — покупать полис страхования ответственности или нет.

ОБЫЧАИ И ПРАКТИКА СТРАХОВАНИЯ ГРУЗА

Практически в каждой сделке с товарами требуется транспортировка грузов. В договорах купли — продажи достигается соглашение об условиях поставки в товарообороте между продавцом и покупателем, а также соглашения об упаковке, финансировании, изготовления документов, фрахте, несении затрат и рисков в страховании. Если все эти детали не должны быть индивидуально зафиксированы в договоре купли, то партнеры по сделке ради простоты останавливают свой выбор на договорной формуле, являющейся обычной для торговой практики (Trade Term). Такое соглашение называют еще оговоркой о поставке. В отдельных оговорках урегулированы детали, обязательные для обеих сторон. Покупатели и продавцы грузов условливаются о применении оговорок, действие которых им известно, потому что существует несколько видов оговорок, отличающихся друг от друга. Если участники договора купли — продажи не договорились о каком-то способе (процедуре) поставки, то определяющим для приема и поставки товаров является национальное законодательство. Иначе складываются взаимоотношения с иностранными партнерами. Национальные торговые обычаи в отдельных странах отличаются друг от друга. В судебных разбирательствах между двумя сторонами могут быть использованы оговорки о поставках, действующие для страны, в которой находится арбитражный суд.

Если партнеры по договору купли-продажи согласовали применение оговорки о поставке, то за этим последует предложение о страховании, что зависит от выбранной оговорки о поставке. Чаще всего используются оговорки о поставке Incoterms “**франко-завод**”, “**фоб**”, “**сиф**”, “**провоз и страховка оплачены до**”.

По оговорке “**франко-завод**” риск переходит с продавца на покупателя после изготовления товара на заводе. Поскольку покупатель так рано берет на себя риск, продавец в общем-то не заинтересован в заключении страхования грузов.

По оговорке о поставке “**фоб**” риск обычно переходит с пересечением грузами леерного ограждения судна в порту отгрузки. Таким образом, продавец должен нести риск во время предварительной транспортировки и возможного хранения в порту отгрузки.

Только оговорки о поставке “**сиф**” и “**провоз и страховка оплачены до**” содержат определения о страховой защите. Продавец должен заключить за свой счет передаваемый полис страхования транспортировки грузов в размере стоимости товара плюс 10% (ожидаемая прибыль). Как правило по “**сиф**” объем страхового покрытия должен соответствовать так называемому покрытию **all risks**. По “**провоз и страховка оплачены до**” покупателю и продавцу следует согласовать объем покрытия страхования на транспорте. Если договоренности нет, то продавцу нужно покрыть только обычные принятые в торговле риски страхования на транспорте, которые в основном зависят от вида и восприимчивости грузов.

Независимо от того, какие оговорки о поставке выбраны и предусмотрена ли страховая защита в оговорке или нет, следует обдумать следующее: по экономическим и правовым соображениям было бы лучше, если бы партнеры по договору условились о том, что один из них страхует всю транспортировку в свете предстоящего риска (от склада до склада).

Если заключается договор страхования грузов, то наступает серьезная перемена в отношении оценки риска. Страхователю не придется учитывать в своей деятель-

ности величину, о которой он имеет только более или менее смутное представление. Неопределенный риск превратился в определенную премию.

Достаточно часто украинские страховщики, как и страховщики во всем мире, используют английские условия страхования грузов.

Эти условия страхования грузов предполагают три формы покрытия, из которых страховщик и страхователь выбирают одну:

- форма покрытия А (all risks);
- форма покрытия В;
- форма покрытия С.

Форма покрытия А является страхованием от всех рисков. Она рекомендуется для ценных (машины, автомобили) грузов и грузов, подверженных риску кражи (например, потребительские товары).

Форма покрытия В охватывает следующие страхуемые риски:

- 1) огонь и взрыв
- 2) кораблекрушение, посадка на мель или перевертывание морского или речного судна
- 3) опрокидывание или пуск под откос транспортного средства при наземной транспортировке
- 4) столкновение или касание судна или другого транспортного средства другим предметом извне, исключая воду, лед при этом водой не считается
- 5) разгрузка груза в порту-убежище
- 6) выброс в море и пожертвование в случае общей аварии
- 7) землетрясение, извержение вулкана или удар молнии
- 8) смывание за борт
- 9) проникновение морской или речной воды в транспортное средство, контейнер или место хранения
- 10) полная потеря всего груза при погрузке или разгрузке морских или речных средств транспорта. Следует учитывать, что ущербы от повреждения при загрузке и разгрузке одновременно не страхуются.

Перечисленные выше страхуемые риски показывают, что эту форму покрытия можно рекомендовать только для определенных грузов и транспортных путей. Форма покрытия В является минимальным покрытием для грузов, восприимчивых к сырости и для транспортных путей в/или через местности, подверженные риску землетрясения (Греция, Турция, Иран, западное побережье Южной Америки, Центральная Америка, Эфиопия и районы Восточной Африки, Пакистан, некоторые районы Узбекистана и Таджикистана, Япония, Филиппины).

По форме покрытия С страхуются только риски, приведенные для формы покрытия В под пунктами 1)-6). Эта форма является минимальным покрытием. Такая ограниченная страховая защита используется, прежде всего, по желанию страхователя и имеет место в случае, когда предусмотрено, что экспортер или импортер должен получить страховую защиту в своей стране. Такое минимальное покрытие дополняется страхованием разницы в условиях и/или защитным страхованием до действительно желаемого объема страхования, потому что существует немного грузов, для которых страхование по форме С будет достаточным (например, шрот, сырая руда).

Важно также отметить, что во всех формах покрытия из страховой защиты исключаются следующие риски и ущербы:

- 1) вина страхователя или застрахованного;
- 2) обычная утечка жидкости, разницы веса или размера. Это исключение часто ограничивается при помощи безусловной франшизы;

3) бракованная или недостаточная упаковка или подготовка грузов для транспортировки. Это касается также и укладки груза в контейнеры страхователем или застрахованным;

4) ущербы, вызванные естественными свойствами грузов;

5) ущербы из-за промедления;

6) ущербы, потери или затраты, возникшие из-за того, что владельцы судна, фрахтовщики или операторы не выполнили своих финансовых обязательств;

7) ущербы из-за военного и невоенного применения ядерного оружия;

8) ущербы, вызванные плохими мореходными качествами морского или речного судна, а также те, которые возникают из-за недостаточной пригодности морского или речного судна, средства транспорта или контейнера;

9) ущербы из-за политических рисков (война, гражданская война, революция, забастовка, локаут, паника), а также актов насилия, террористических актов и другие события, возникающие по политическим мотивам.

В формах покрытия В и С кроме этого из страховой защиты исключаются следующие риски и ущербы:

1) пиратство. Этот риск может быть застрахован при выборе формы покрытия А или по индивидуальному соглашению со страховщиком;

2) все ущербы, умышленно нанесенные грузам или разрушение грузов.

Так, не страхуются поджог, самозатопление судна из-за оккупации или саботажа. Если выбирается не форма покрытия А, то эти риски могут быть включены в покрытие при условии соглашения со страховщиком и при оплате дополнительной премии.

Страховая защита начинается с началом перевозки застрахованных грузов. Это тот момент времени, в который грузы погружены в месте отправления на средство наземного транспорта (например, грузовик). Сама погрузка не страхуется. Одновременно страхуются необходимые далее процессы погрузки и разгрузки. Определения о начале и окончании страховой защиты предусматривают временную протяженность, они не изменяют, однако, объема покрытия и соответствующей формы покрытия. При формах покрытия В и С страховщиком, как правило, не возмещаются ущербы от кражи и повреждения при погрузке и разгрузке. Страховая защита обычно оканчивается при допущенной страхователем или застрахованным остановке грузов.

В случае необходимости, страхователь может застраховаться от рисков которые обычно попадают под исключения: страхование добавленной стоимости, страхование от военных рисков, страхование рисков забастовки, страхование от повреждения ядерной энергией.

Если в течение периода страхования из-за роста рыночных цен или падения валюты страхования увеличивается стоимость транспортируемых грузов, то в случае ущерба первоначально согласованная страховая сумма будет слишком маленькой. **Такому росту** стоимости **подвержены** преимущественно грузы, которыми торгуют на бирже. Страхование добавленной стоимости возмещает разницу между первоначальной страховой суммой и возросшей страховой стоимостью.

Во всех областях страхования **военные риски** в основном исключаются из страховой защиты. В транспортном страховании их можно снова включить в ограниченном объеме. Одновременное страхование рисков войны, гражданской войны и событий, аналогичным военным, возможно только при морских и воздушных перевозках в сообщении с иностранными государствами. Для транспортировок по суше и при хранении невозможно включение этих рисков. Военное событие может в момент уничтожить все грузы на суше. Напротив, риски на море и в воздухе более обозримы из-за их обширности, и сам риск войны меньше.

Также как военные риски, так и **риски забастовки, локаута, рабочих беспорядков, паники и прочих гражданских беспорядков**, возможно страховать на дополнительных условиях, по соглашению между страхователем и страховщиком.

В определенном объеме могут быть включены в покрытие и риски, связанные с гражданским применением ядерной энергии. Если застрахованный груз является радиоактивным или расщепляющимся материалом, то требуются особые соглашения в отношении риска ядерной энергии.

Особый интерес в страховании грузов вызывает определение страховой стоимости. Обычно страховая стоимость составляется по следующей формуле:

• **общая торговая стоимость или общая стоимость грузов в месте отправления при начале страхования**

+затраты на страхование

+затраты, возникающие до приема грузов заказчиком

+окончательно уплаченный фрахт.

По особым соглашениям могут быть застрахованы:

- таможенная пошлина,
- фрахт и прочие затраты до места отправки,
- ожидаемая прибыль.

Общая торговая стоимость — это цена, по которой грузы такого рода и свойства могут быть проданы по биржевой или рыночной цене. Особенно благоприятная цена, предоставленная, например, только один раз из коммерческих соображений, не может быть основой для страховой стоимости, поскольку застрахованный в случае ущерба не может чаще всего купить по такой благоприятной цене, и поэтому возмещение будет недостаточным. Для страховой стоимости вещей, бывших в употреблении, определяющей обычно является фактическая стоимость. Если идет речь об использованных машинах и аппаратах, то в основу страховой стоимости закладывается восстановительная стоимость, ибо при повреждении во время ремонта чаще всего не будет сделано вычета "новый за старый". Далее, расходы на заработную плату при ремонте использованных машин больше, чем при ремонте новых.

Окончательно уплаченный фрахт — это фрахт, который следует уплатить по договору фрахта без учета исхода транспортировки. Иначе дело обстоит с обычным фрахтом, который уплачивается только, если грузы достигают места назначения.

Ожидаемая прибыль — это прибыль, которую покупатель груза в месте прибытия надеется получить по коммерческому расчету при помощи дальнейшей продажи, обработки или улучшения. Ожидаемая прибыль может быть застрахована только в пользу покупателя, поскольку ожидание прибыли продавца уже было реализовано заключением договора покупки и содержится в цене продажи. Обычно ожидаемая прибыль составляет 10% страховой стоимости грузов.

В страховании транспортируемых грузов нет установленного страхового тарифа. Страховая премия зависит от объективных и субъективных условий, которые страховщик должен индивидуально учитывать.

Самыми важными объективными точками зрения являются:

• вид товара и его упаковка (навалочные грузы или штучные грузы, дешевые и дорогие грузы, восприимчивые и не восприимчивые к повреждению грузы, опасные и безопасные грузы),

• средство транспортировки (транспортировка отдельными транспортными средствами подвергает грузы опасности повреждения в разной мере, например, риск при транспортировке на самолете меньше, чем при транспортировке по морю),

• транспортные пути и продолжительность транспортировки (здесь учитывается, например, должны ли быть использованы плохие дороги и нужны ли перегрузки).

Во внимание принимаются также особенности портов и стран. На транспортный риск влияют климат и время года),

- согласованный объем покрытия.

На субъективные факторы риска могут влиять сами страхователь или застрахованный. Это означает, что, прежде всего свой риск лучше может оценить страхователь. Сюда относятся выбор фрахтовщиков, выбор не только обычной в торговле, но и оптимальной для собственных грузов упаковки, хорошего погрузочного персонала, если груз грузится собственными силами страхователя. Субъективной точкой зрения является и вся область предупреждения ущерба, который значительно влияет на индивидуальную тарификацию страхования грузов страхователя.

ДОГОВОР О СТРАХОВАНИИ (ПОЛИС)

Закон "О страховании" (введен в действие Постановлением Верховной Рады Украины от 07.03.96г. #86/96-ВР) регулирует отношения в сфере страхования и создает рынок страховых услуг и страховой защиты имущественных интересов предприятий, учреждений, организаций и граждан.

В данном законе дается следующее определение страхованию:

страхование — это вид гражданско-правовых отношений по защите имущественных интересов граждан и юридических лиц в случае наступления определенных событий (страховых случаев), определенных договором страхования или действующим законодательством, за счет денежных фондов, формируемых путем уплаты гражданами и юридическими лицами страховых платежей (страховых взносов, страховых премий).

Исходя из этого определения большое значение в страховании уделяется договору страхования. Более подробно о договоре страхования изложено во втором разделе Закона "О страховании".

Договор страхования — это письменное соглашение между страхователем и страховщиком, согласно которому страховщик берет на себя обязательства в случае наступления страхового случая выплатить страховую сумму или возместить причиненный убыток в пределах страховой суммы страхователю или другому лицу, определенному страхователем, или в пользу которого заключен договор страхования (оказать помощь, выполнить услугу и т.д.), а страхователь обязуется уплачивать страховые платежи в определенные сроки и выполнять другие условия договора.

Договор страхования должен содержать:

- название документа;
- название и адрес страховщика;
- фамилию, имя, отчество или название страхователя и его адрес;
- указание объекта страхования;
- размер страховой суммы;
- перечень страховых случаев;
- определение размера тарифа, размер страховых взносов и сроки их уплаты;
- срок действия договора;
- порядок изменения и прекращения действия договора;
- права и обязанности сторон и ответственность за невыполнение или ненадлежащее выполнение условий договора;
- другие условия по соглашению сторон;
- подписи сторон.

Особо следует отметить, что договоры страхования заключаются в соответствии с правилами страхования. Правила страхования разрабатываются страховщиком для каждого вида страхования отдельно и подлежат утверждению Комитета по делам

надзора за страховой деятельностью (Укрстрахнадзор) при выдаче лицензии на право осуществления соответствующего вида страхования.

В случае, когда в правила страхования вносятся изменения, страховщик должен представить эти изменения в Укрстрахнадзор для согласования.

Во втором разделе Закона "О страховании" дается также разъяснение по разделам договора страхования, которые должны обязательно в нем содержаться и обязательно в такой же форме.

Раздел обязанности страховщика и страхователя должен содержать следующее.

Страховщик обязан:

- 1) ознакомить страхователя с условиями и правилами страхования;
- 2) в течение двух рабочих дней, как только станет известно о наступлении страхового случая, принять меры по оформлению всех необходимых документов для своевременной выплаты страховой суммы или страхового возмещения страхователю;
- 3) при наступлении страхового случая осуществить выплату страховой суммы или страхового возмещения в предусмотренный договором срок. Страховщик несет имущественную ответственность за несвоевременную выплату страховой суммы (страхового возмещения) путем уплаты страхователю неустойки (штрафа, пени), размер которой определяется условиями договора страхования;
- 4) возместить расходы, понесенные страхователем при наступлении страхового случая по предупреждению или уменьшению убытков, если это предусмотрено условиями договора;
- 5) по заявлению страхователя в случае осуществления им мероприятий, которые уменьшили страховой риск, или увеличения страховой стоимости имущества перезаключить с ним договор страхования;
- б) хранить в тайне сведения о страхователе и его имущественном состоянии, за исключением случаев, предусмотренных законодательством Украины.

Страхователь обязан:

- 1) своевременно вносить страховые платежи;
- 2) при заключении договора страхования предоставить информацию страховщику о всех известных ему обстоятельствах, имеющих существенное значение для оценки страхового риска, и в дальнейшем информировать его о любом изменении страхового риска;
- 3) уведомить страховщика о других действующих договорах страхования по этому объекту страхования;
- 4) принимать меры по предупреждению и уменьшению убытков, причиненных вследствие наступления страхового случая;
- 5) уведомить страховщика о наступлении страхового случая в срок, предусмотренный условиями страхования.

Условиями договора страхования могут быть предусмотрены также другие обязанности страховщика и страхователя.

Также в Законе "О страховании" определены порядок и условия выплаты страховых сумм и страхового возмещения, отказ в выплате страховых сумм, прекращение действия и недействительность договора страхования.

Выплата страховых сумм и страхового возмещения производится страховщиком согласно договору страхования или законодательству на основании заявления страхователя (его правопреемника или третьих лиц, определенных условиями страхования) и страхового акта (аварийного сертификата), который составляется страховщиком или уполномоченным им лицом (аварийным комиссаром) в форме определяемой страховщиком.

Аварийные комиссары — лица, которые занимаются определением причин наступления страхового случая и размера убытков, квалификационные требования, к которым устанавливаются актами действующего законодательства Украины.

В случае необходимости страховщик может делать запросы о сведениях, связанных со страховым случаем, в правоохранительные органы, банки, медицинские заведения и другие предприятия, учреждения и организации, владеющие информацией об обстоятельствах страхового случая, а также может самостоятельно выяснять причины и обстоятельства страхового случая.

Предприятия, учреждения и организации обязаны направлять ответ страховщикам на запрос о сведениях, связанных с страховым случаем, в том числе и данные являющиеся коммерческой тайной. При этом страховщик несет ответственность за их разглашение в любой форме, за исключением случаев, предусмотренных законодательством Украины.

Основанием для отказа страховщика в выплате страховых сумм (страхового возмещения) являются:

1) умышленные действия страхователя или лица, в пользу которого заключен договор страхования, направленные на наступление страхового случая. Указанная норма не распространяется на действия, связанные с исполнением ими гражданской или служебной обязанности, в состоянии необходимой обороны (без превышения ее пределов) или защиты имущества, жизни, здоровья, чести, достоинства и деловой репутации. Квалификация действий страхователя или лица, в пользу которого заключен договор страхования, устанавливается в соответствии с действующим законодательством Украины;

2) совершение страхователем-гражданином или другим лицом, в пользу которого заключен договор страхования, умышленного преступления, которое привело к страховому случаю;

3) представление страхователем заведомо ложных сведений об объекте страхования;

4) получение страхователем полного возмещения убытков по имущественному страхованию от лица виновного в его причинении;

5) несвоевременное сообщение страхователем о наступлении страхового случая без уважительных на это причин или создание страховщику препятствий в определении обстоятельств, характера и размера убытков;

б) другие случаи, предусмотренные законодательством Украины.

Условиями договора страхования могут быть предусмотрены другие основания для отказа в выплате страховых сумм, если это не противоречит законодательству Украины.

Решение об отказе в выплате страховых сумм принимается страховщиком в срок не больший предусмотренного правилами страхования и сообщается страхователю в письменной форме с обоснованием причин отказа.

Отказ страховщика в выплате страховых сумм может быть обжалован страхователем в судебном порядке.

Факт заключения договора страхования может удостоверяться страховым свидетельством (полисом, сертификатом), являющимся формой договора страхования. Договор страхования вступает в силу с момента внесения первого страхового платежа, если другое не предусмотрено договором страхования.

ДЕЙСТВИЕ СТРАХОВАТЕЛЯ ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ СТРАХОВОГО СЛУЧАЯ

Обычно страхователь и страховщик достигают особых соглашений в договоре страхования о регулировании ущерба. При непринятии во внимание этой части договора страхования страховщик может быть освобожден от обязанности возме-

ния ущерба. К условиям, определяющим регулирование ущерба можно отнести следующие:

- грузы должны быть обследованы сразу на предмет ущерба. Уже при подозрении на ущерб следует реагировать на его получение только с оговоркой об указании предполагаемого ущерба. Если грузы в контейнерах, то необходимо проверить невредимость замков и печатей. Следует распаковывать грузы;

- после этого должны быть обеспечены требования возмещения по отношению к третьим лицам — регресс. В этом случае страхователь должен передать страховщику требования с письменной переводной надписью (индоссамент);

- одновременно следует позаботиться об уменьшении возникшего и предотвращении дальнейшего ущерба. Здесь необходимо привлечь аварийного комиссара, который даст совет по поводу обеспечения требований по отношению к третьим лицам. Однако главной задачей аварийного комиссара является установление ущерба. Состояние груза вплоть до его прибытия не должно изменяться: прежде всего следует сохранить упаковку.

- после этого надо незамедлительно сообщить о страховом случае страховщику. Не существует каких-либо предписаний о форме такого сообщения, это можно сделать и по телефону. Страховщику затем передаются все документы по ущербу для урегулирования.

1. Извещение Страховщика

1.1. Страхователь обязан: немедленно, по получении соответствующей информации или извещения, письменно сообщить Страховщику о наступлении любого события или происшествия, последствия или результаты которого могут служить основанием для возникновения страхового случая и предъявления Страховщику требований по выплате страхового возмещения в соответствии с условиями договора страхования.

1.2. При международных перевозках грузов или экспедировании в соответствии с международной практикой страхования ответственности автоперевозчиков и экспедиторов Страховщик ответственности имеет право, безусловно, отказать Страхователю в выплате страхового возмещения полностью по страховым случаям, первичное извещение, о которых поступает к Страховщику по истечении одного года с момента, когда Страхователю стало известно о соответствующих событиях или происшествиях, последствиями которых явились страховые случаи, заявляемые на возмещение.

1.3. Страхователь не имеет права без письменного согласия Страховщика давать обещаний, делать предложения о добровольном возмещении ущерба, признавать полностью или частично свою ответственность.

2. Предотвращение и уменьшение последствий страховых случаев

2.1. При наступлении события или происшествия, Страхователь или его представитель обязаны предпринять все возможные разумные меры для предотвращения или уменьшения последствий происшествия (страхового случая) в целях снижения суммы причиненного ущерба. Понесенные Страхователем в этих целях разумные расходы подлежат возмещению Страховщиком при возмещении расходов Страхователя по оплате основного убытка, в целях уменьшения которого они были понесены.

2.2. Если по вине Страхователя вышеуказанные меры по предотвращению или уменьшению убытков предприняты не были и сумма убытка возрастает, Страховщик имеет право уменьшать сумму возмещения расходов Страхователя по урегулированию основного убытка.

3. Требование о возмещении убытков

3.1. Страхователь должен приложить полный комплект претензионных документов:

А) Полученных от заявителей претензии в обоснование требований к экспедитору, включая:

- автомобильные накладные или другие транспортные документы с отметками грузополучателя или его представителя о недостатке или повреждении груза;

- фактуры и счета;

- упаковочные ведомости;

- акты осмотра груза (аварийные сертификаты), акты экспертизы, составляемые независимыми специализированными организациями согласно законам, практике или обычаям страны места происшествия или освидетельствования груза на предмет определения недостатка или оценки его повреждений;

- расчет убытка, заявляемого экспедитору стороной, требующей возмещения ущерба;

- в том случае, если претензия экспедитору заявляется не правомочным грузополучателем, а страховой компанией страховавшей груз, необходимо требовать от заявителя претензии (Страховщика груза) предоставления суброгации, т.е. документа, подтверждающего переход к Страховщику груза прав Страхователя (грузовладельца) после оплаты претензии по страхованию грузов;

Б) Комплект документов, получение и предоставление которых является, в зависимости от вида происшествия, обязанностью авто перевозчика/экспедитора, включая:

- протокол Госавтоинспекции или дорожной полиции в случае дорожно-транспортного происшествия;

- справку органов милиции или полиции, подтверждающую факт обращения в эти органы перевозчика по случаю кражи груза или других происшествий криминального характера во время перевозки груза или справку – подтверждение правоохранительных органов о возбуждении уголовного дела по факту кражи или другого криминального происшествия;

- письменное объяснение водителя о происшествии;

- оправдательные документы на расходы, произведенные Страхователем в целях предотвращения или уменьшения убытков и защиты своих интересов в судебных и арбитражных органах;

- копию переписки с заявителями претензии;

- документ, подтверждающий факт оплаты претензии Страхователем;

- в том случае, если по требованию Страхователя расходы должны быть возмещены Страховщиком агенту или представителю Страхователя, фактически оплатившему претензию, необходимо предоставить документы, свидетельствующие о предоставлении Страхователем полномочий агенту/представителю на урегулирование и оплату убытков Страхователя.

Общая авария

Наличие общей аварии признается, если:

1) пожертвования или расходы экстраординарны. Например, повреждение судового двигателя при попытке снять судно с мели;

2) действия разумные и преднамеренные. Например, преднамеренная посадка судна на мель для предотвращения гибели судна или груза;

3) существует реальная общая угроза. Например, во избежание выброса судна на камни без действующей машины, капитан подписал контракт на спасание. Расходы на спасание будут отнесены к общей аварии;

4) действия предприняты в целях общей безопасности. Например, если в случае поломки холодильной установки испортился скоропортящийся груз, то убытки будут только по этому грузу, а судно, имея возможность продолжать рейс, не подвергается опасности в данном случае. Следовательно, наличия общей аварии нет.

Урегулирование расчетов по общей аварии осуществляется диспашером, в распоряжении которого должны быть: аварийная подписка, аварийная гарантия и расписка о внесении депозита наличными.

При установлении наличия общей аварии, диспашер использует различные документы, в т.ч. доклады о случившемся, выписки из судового журнала, протесты, акты сюрвейера, переписку, счета, подтверждающие расходы по заходу в порт-убежище и др.

Приложение 1

ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ОСМОТРА ГРУЗОВ И ЗАЯВЛЕНИЕ ПРЕТЕНЗИЙ

1. Общие положения

До обращения за осмотром груза и направления претензии в страховую компанию, необходимо проверьте, чтобы убыток не относился к перечисленным ниже случаям, претензии по которым должны быть урегулированы с поставщиками и/или перевозчиками, а не со страховой компанией:

1. Утрата или порча груза *по причине задержки* в доставке;
2. Утрата груза при *целостности упаковки* или *неповрежденных пломбах* отправителя;
3. Утрата или повреждение груза, происшедшее из-за *несоответствующей* упаковки;
4. Пересортица.

2. Основные требования

Всегда следует проверять состояние и количества груза при приемке его у перевозчика/ответственного лица.

Необходимо обязательно удостовериться:

- в правильности количества грузовых мест
- в целостности упаковки/товаров
- в сохранности пломб

Определить причину ущерба и предотвратить дальнейшие потери.

Обеспечить право регресса к виновной стороне.

Сделать все для сохранения возможности предъявления исковых требований к ответственным за убытки лицам.

Для этого необходимо:

- Пригласить представителя перевозчика для совместного осмотра груза;
- Потребовать письменного удостоверения обнаруженных повреждений или утраты груза;
- Подать письменную претензию перевозчику с возложением на него ответственности за причиненный ущерб.

При этом необходимо руководствоваться уставами, законами, нормами и обычаями, принятыми для данного вида транспорта.

В случае обнаружения утраты/повреждения груза **при перевозке морским транспортом** получатель должен немедленно известить об этом перевозчика или, в случае

если подобные утрата/повреждение не могли быть визуально обнаружены в момент приемки, **в течение трех дней** после окончания разгрузки судна, направить ему письменное извещение об ущербе. В портах Украины и других стран СНГ основными документами, подтверждающими факт несохранной перевозки являются **Акт-извещение и Генеральный акт**.

При приемке груза в контейнерах — необходимо проверить сохранность и целостность как самого контейнера, так и его пломб. Если контейнер поврежден или повреждены/отсутствуют пломбы, приемка груза должна производиться **обязательно** с участием представителя перевозчика.

В случае утраты или повреждения груза **при перевозке автотранспортом** (независимо от того внутренняя она или международная) **грузополучатель обязан сделать отметку с описанием характера ущерба и количестве прибывшего груза в транспортных накладных (в экземпляре грузополучателя и экземпляре перевозчика)**. Такие отметки должны быть удостоверены подписями перевозчика и грузополучателя

Если грузополучатель принимает груз без надлежащей проверки его совместно с перевозчиком (**при международной автоперевозке**) и/или в случае, когда утрата и повреждение **не являются очевидными**, грузополучатель должен сделать письменное заявление перевозчику об утрате или повреждении груза в день их обнаружения, **но не позднее 7 дней после выдачи груза**.

При отказе водителя от подписания, необходимые отметки во всех экземплярах транспортной накладной должен сделать сам грузополучатель, одновременно с этим составив акт о приемке груза. Такой акт должен составляться в момент выгрузки груза, содержать необходимую информацию для определения размера ущерба и обстоятельств дела; к его подписанию должны быть привлечены **представители незаинтересованной организации**. После этого грузополучатель должен направить письменную претензию в адрес перевозчика с изложением случившегося и возложением на него ответственности за причиненный ущерб.

В случае утраты или повреждения груза при перевозке железнодорожным транспортом по требованию грузополучателя или его агента железная дорога обязана составить и выдать **коммерческий акт**.

При отказе железной дороги в составлении коммерческого акта, грузополучатель должен в течении 24 часов письменно обжаловать отказ у начальника отделения той железной дороги, станция которой отказала в составлении коммерческого акта.

В случае утраты или повреждения груза при перевозке воздушным транспортом по требованию грузополучателя или его агента авиаперевозчик обязан составить и выдать **коммерческий акт незамедлительно** после выдачи груза. В течение 14 дней при повреждении груза и в течении 120 дней при его утрате грузополучатель должен заявить перевозчику претензию за несохранную перевозку с приложением копии авианакладной и коммерческого акта. Указанные сроки исчисляются со дня выдачи груза.

Для установления факта несохранной перевозки и определения ущерба аварийными комиссарами, сюрвейерами или экспертами при Торгово-промышленной палате (**при перевозках внутри СНГ**) составляется Аварийный сертификат (акт экспертизы).

До прибытия аварийного комиссара (эксперта, сюрвейера) необходимо подготовить отгрузочные документы, включая страховой полис, обеспечить его доступ к грузу, отделить поврежденный груз от сохранного, принять меры к снижению убытка.

Внимание! Вознаграждение аварийному комиссару (эксперту, сюрвейеру) оплачивается грузополучателем, и его сумма включается в страховую претензию.

Документация

Претензия страховой компании должна быть заявлена в письменной форме, содержать описание и расчет убытка, банковские реквизиты, и иметь в приложении следующий набор документов:

- Оригинал страхового полиса;
- Оригинал транспортного документа с необходимыми отметками, указанными выше;
- Счет-фактура (инвойс);
- Спецификация;
- Упаковочный лист;
- Заявление перевозчику(когда необходимо);
- Оригинал Акта-извещения и Генерального акта или другого официального документа, подтверждающего факт наличия убытка и составленного в соответствии с правилами и обычаями порта (при морской перевозке);
- Оригинал коммерческого акта (при железнодорожной или воздушной перевозке);
- Аварийный сертификат;
- Счет за ремонт или замену;
- Справку дорожной полиции (в случае дорожно-транспортного происшествия во время перевозки);
- Справку из милиции (если необходимо).

Внимание! Претензия с полным приложением документов должна быть заявлена до истечения сроков исковой давности по искам к перевозчикам:

Морская перевозка-----1 год
Железнодорожная перевозка-----6 месяцев
Автомобильная перевозка-----1 год
Авиаперевозка-----2 года

СРОКИ ИСЧИСЛЯЮТСЯ СО ДНЯ ВЫДАЧИ ГРУЗА!



5.3. ПРАВИЛА СТРАХОВАНИЯ ГРУЗОВ

I. Общие положения

1. Страховая компания (в дальнейшем «Страхователь») в соответствии с настоящими Правилами принимает на страхование грузы, а также ожидаемую прибыль и комиссию, фрахт и другие расходы, связанные с перевозкой груза.

Любые юридические или физические лица, имеющие законный имущественный интерес в отношении страхуемого объекта, могут быть Страхователями. Правила страхования являются неотъемлемой частью договора страхования, но могут быть по соглашению сторон дополнены или изменены в отдельных пунктах, как при заключении договора страхования, так и позднее.

II. Объем ответственности

2. По договорам страхования, заключенным в соответствии с настоящими Правилами, возмещаются убытки, происшедшие от случайностей и опасностей перевозки.

Объем страхового покрытия устанавливается на основании одного из нижеследующих условий:

I. "С ответственностью за все риски"

По Договору страхования, заключенному на этом условии, возмещаются независимо от их процента:

а) убытки от повреждения или полной гибели всего или части груза, происшедшие по любой причине, кроме случаев, предусмотренных в пп. "а"—"и" пар. 6 Правил;

б) убытки, расходы и взносы по общей аварии;

в) все необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасанию груза, а также по уменьшению убытка и по установлению его размера, если убыток возмещается по условиям страхования.

2. «С ответственностью за частную аварию»

По Договору страхования, заключенному на этом условии, возмещаются:

а) убытки от повреждения или полной гибели всего или части груза вследствие огня, молнии, бури, вихря и других стихийных бедствий, крушения или столкновения судов, самолетов и других перевозочных средств между собою, или удара их о неподвижные или плавучие предметы, посадки судна на мель, провала мостов, повреждения судна льдом, подмочки забортной водой, а также вследствие мер, принятых для спасания или для тушения пожара;

б) убытки вследствие пропажи судна или самолета без вести;

в) убытки от повреждения или полной гибели всего или части груза вследствие случайностей при погрузке, укладке, выгрузке груза и приеме судном топлива;

г) убытки, расходы и взносы по общей аварии;

д) все необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасанию груза, а также по уменьшению убытка и по установлению его размера, если убыток возмещается по условиям страхования. Примечание: При перевозке грузов морским путем убытки от повреждения не возмещаются, если они не достигают 3 % от страховой суммы всего груза по одному коносаменту, а при нахождении груза в подвозных судах — от страховой суммы груза по каждому такому судну. Это ограничение не применяется при наличии общей аварии, а также когда убыток произойдет вследствие крушения или столкновения судна с другим судном или со всяким неподвижным или плавучим предметом (включая лед), посадки судна на мель, пожара или взрыва на судне.

3. «Без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения»

По Договору страхования, заключенному на этом условии, возмещаются:

а) убытки от полной гибели всего или части груза вследствие огня, молнии, бури, вихря и других стихийных бедствий, крушения или столкновения судов, самолетов и других перевозочных средств между собою, или удара их о неподвижные или плавучие предметы, посадки судна на мель, провала мостов, взрыва, повреждения судна льдом, подмочки забортной водой, а также вследствие мер, принятых для спасания или для тушения пожара;

б) убытки вследствие пропажи судна или самолета без вести;

в) убытки от полной гибели всего или части груза вследствие случайностей при погрузке, укладке, выгрузке груза и приеме судном топлива;

г) убытки от повреждения груза вследствие крушения или столкновения судов, самолетов и других перевозочных средств между собою или со всяким неподвижным или плавучим предметом (включая лед), посадки на мель, пожара или взрыва на судне, самолете или другом перевозочном средстве;

д) убытки, расходы и взносы по общей аварии;

е) все необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасанию груза, а также по уменьшению убытка и по установлению его размера, если убыток возмещается по условиям страхования.

3. Ответственность по Договору страхования начинается с момента, когда груз будет взят со склада в пункте отправления для перевоза, и продолжается в течение

всей перевозки (включая перегрузки и перевалки, а также хранение на складах в пунктах перегрузок и перевалок) до тех пор, пока груз не будет доставлен на склад грузополучателя или другой конечный склад в пункте назначения, указанном в Полисе, но не более 60 дней после выгрузки груза из морского судна в окончательном порту разгрузки.

4. Во время доставки груза на лихтерах, баржах и других подвозных судах, Страховщик несет ответственность лишь в том случае, если пользование такими судами является обычным по местным условиям.

5. Убытки от падежа животных и птиц и от несчастных случаев с ними, от утечки и раструски груза, от лома и боя стекла, фарфора, фаянса, керамики, мрамора и изделий из них, кирпича всякого рода, жерновов, точильных и литографских камней, графитовых тиглей, электродов и прочих подверженных лому и бою предметов при страховании на условиях, указанных в пп. 2 и 3 пар. 2 Правил, возмещаются только в том случае, если эти убытки произошли вследствие крушения судна или другого перевозочного средства.

6. Не возмещаются убытки, происшедшие вследствие:

а) всякого рода военных действий или военных мероприятий и их последствий, повреждения или уничтожения минами, торпедами, бомбами и другими орудиями войны, пиратских действий, а также вследствие гражданской войны, народных волнений и забастовок, конфискации, реквизиции, ареста или уничтожения грузов по требованию военных или гражданских властей;

б) прямого или косвенного воздействия атомного взрыва, радиации или радиоактивного заражения, связанных с любым применением атомной энергии и использованием расщепляемых материалов;

в) умысла или грубой небрежности Страхователя или выгодоприобретателя, или их представителей, а также вследствие нарушения кем-либо из них установленных правил перевозки, пересыпки и хранения грузов;

г) влияния температуры, трюмного воздуха или особых свойств и естественных качеств груза, включая усушку,

д) несоответствующей упаковки или укупорки грузов и отправления грузов в поврежденном состоянии;

е) огня или взрыва вследствие погрузки с ведома Страхователя или выгодоприобретателя, или их представителей, но без ведома Страховщика, веществ и предметов, опасных в отношении взрыва или самовозгорания;

ж) недостачи груза при целостности наружной упаковки;

з) повреждения груза червями, грызунами и насекомыми;

и) замедления в доставке грузов и падения цен; не возмещаются также всякие другие косвенные убытки Страхователя, кроме тех случаев, когда по условиям страхования такие убытки подлежат возмещению в порядке общей аварии.

По Договорам страхования, заключенным на условиях, указанных в пп. 2 и 3 пар. 2 Правил, кроме того, не возмещаются убытки, происшедшие вследствие: к) наводнения и землетрясения;

л) отпотевания судна и подмочки груза атмосферными осадками;

м) обесценения груза вследствие загрязнения или порчи тары при целостности наружной упаковки;

н) выбрасывания за борт и смытая волной палубного груза или груза, перевозимого в беспалубных судах;

о) кражи или недостачи груза.

7. По соглашению сторон условия страхования, указанные в пар. 2 Правил, могут быть изменены или дополнены, или же заменены другими условиями, общепринятыми в страховой практике. В частности, в Договор страхования может быть включена ответственность Страховщика за убытки вследствие причин, перечислен-

ных в п. "а" пар. 6 Правил, ответственность во время хранения груза на складах в месте отправления в ожидании погрузки и в месте назначения после выгрузки, могут быть изменены сроки ответственности, предусмотренные в пар. 3 Правил.

При страховании на условиях, указанных в пп. 2 и 3 пар. 2 Правил, может быть включена также ответственность Страховщика за убытки вследствие причин, перечисленных в пп. "к" — "о" пар. 6 Правил, и расширен объем ответственности по убыткам, перечисленным в пар. 5 Правил.

III. Заключение договора страхования

8. Договор страхования заключается на основании письменного заявления Страхователя, которое должно содержать следующие сведения:

- а) точное название, род упаковки, число мест и вес груза;
- б) номера и даты коносаментов или других перевозочных документов;
- в) вид транспорта (при морской перевозке — название, год постройки, флаг и тоннаж судна);
- г) способ отправки груза (в трюме или на палубе, навалом, насыпью, наливом);
- д) пункты отправления, перегрузки и назначения груза;
- е) дату отправки груза;
- ж) страховую сумму по грузу;
- з) условия страхования.

Кроме того, Страхователь обязан сообщить и все другие известные ему сведения об обстоятельствах, имеющих существенное значение для суждения о степени риска.

При неполноте имеющихся у Страхователя данных Договор страхования может быть заключен предварительно на основании сообщенных Страхователем сведений о роде груза, пунктах отправления и назначения, предполагаемой дате начала перевозки, приблизительной общей страховой сумме груза и основных условиях страхования, с тем, что окончательное оформление Договора страхования будет произведено по представлении недостающих сведений.

9. Договор страхования считается заключенным с момента, когда принятие страхования подтверждено Страховщиком в письменном виде.

По требованию Страхователя Страховщик обязан выдать ему страховой Полис, после чего ранее выданные Страховщиком в подтверждение этого страхования документы теряют силу.

10. Страховой Полис может быть передан Страхователем другому лицу путем передаточной надписи на нем (индоссо).

11. Страхователь обязан уплатить Страховщику причитающуюся за страхование премию. До уплаты премии Договор страхования не вступает в силу, если иное не предусмотрено в Договоре.

12. Груз считается застрахованным в сумме, заявленной Страхователем, но не свыше стоимости груза, указанной в счете поставщика с включением расходов по перевозке, если не обусловлено иного.

13. Страхователь обязан немедленно, как только это станет ему известно, сообщить о всех существенных изменениях в ряске, как например: о значительном замедлении отправки груза, отклонении от обусловленного в Договоре страхования или обычного пути, задержке рейса, изменении пункта перегрузки, выгрузки или назначения груза, перегрузке на другое судно, изменении способа отправки, оставлении груза на зимовку, не предусмотренную в Договоре страхования и т.д.

Изменения, происшедшие в риске после заключения Договора страхования и увеличивающие размер риска, дают Страховщику право изменить условия страхования и потребовать уплаты дополнительной премии.

Если Страхователь не согласится на изменение условий страхования или откажется от уплаты дополнительной премии, Договор страхования прекращается с момента наступления изменений в риске.

IV. Взаимоотношение сторон при наступлении страхового случая

14. При наступлении страхового события Страхователь или его представитель обязан принять все возможные меры к спасению и сохранению поврежденного груза, а также к обеспечению права на регресс к виновной стороне, и немедленно известить о случившемся Страховщика или его представителей. Страховщик или его представители имеют право участвовать в спасании и сохранении застрахованного груза, принимая или указывая нужные для того меры. Однако действия Страховщика и его представителей по спасанию и сохранению груза не являются основанием для признания права Страхователя на получение страхового возмещения.

15. Если не было другого соглашения, все расходы по спасанию и сохранению груза, а также по предупреждению дальнейших его повреждений производятся Страхователем. Расходы, которые согласно условиям страхования подлежат возмещению, оплачиваются Страховщиком Страхователю при расчете с ним за убыток.

16. Размер убытка определяется представителем Страховщика при участии Страхователя. В случае разногласия каждая из сторон может потребовать, чтобы определение убытка было произведено экспертизой.

17. При требовании страхового возмещения Страхователь или выгодоприобретатель обязан документально доказать:

- а) свой интерес в застрахованном имуществе;
- б) наличие страхового случая;
- в) размер своей претензии по убытку.

Основными документами считаются:

а) для доказательства интереса при страховании груза: коносаменты, железнодорожные накладные и другие перевозочные документы, фактуры и счета, если по содержанию этих документов Страхователь имеет право распоряжения грузами; при страховании фрахта: чартер-партии и коносаменты;

б) для доказательства наличия страхового случая: **морской протест, выписка из судового журнала и другие официальные акты с указанием причины страхового случая; в случае пропажи судна без веста: достоверные свидетельства о времени выхода судна в путь из порта отправления, а также о неприбытии его к месту назначения в срок, установленный для признания судна пропавшим без вести;**

в) для доказательства размера претензии по убытку: акты осмотра груза аварийным комиссаром, акты экспертизы, оценки и т. п. документы, составленные согласно законам или обычаям того места, где определяется убыток; оправдательные документы на произведенные расходы, счета по убытку, а в случае требования о возмещении убытков, расходов и взносов по общей аварии — обоснованные документами расчет или диспаша.

18. Право на предъявление требования к Страховщику о выплате страхового возмещения погашается в соответствии с законодательством Украины.

19. Страховщик имеет право отказать в уплате страхового возмещения, если Страхователь:

а) сообщил неправильные сведения об обстоятельствах, имеющих существенное значение для суждения о страховом риске, а в случае предварительного заключения Договора страхования — не представил недостающих сведений (пар. 8);

б) не известил Страховщика о существенных изменениях в риске (пар. 13);

в) не принял мер к спасению и сохранению груза и не известил о страховом событии Страховщика или его представителя (пар. 14).

20. При рассмотрении вопроса о выплате страхового возмещения Страховщик имеет право потребовать полис или иной документ, подтверждающий страхование у Страховщика.

21. Если Страхователь или выгодоприобретатель получил возмещение за убыток от третьих лиц, Страховщик оплачивает лишь разницу между суммой, подлежащей оплате по условиям страхования, и суммой, полученной от третьих лиц.

22. По уплате страхового возмещения к Страховщику переходит в пределах уплаченной суммы право требования, которое Страхователь или выгодоприобретатель имеет к лицу, ответственному за причиненный ущерб.

Страхователь или выгодоприобретатель обязан при получении страхового возмещения передать Страховщику все имеющиеся у него документы и доказательства и выполнить все формальности, необходимые для осуществления этого права.

Если Страхователь или выгодоприобретатель отказался от своего права требования к лицу, ответственному за причиненный ущерб, или осуществление этого права окажется по его вине невозможным (пропуск сроков на заявление претензий к виновным в убытке лицам и т.п.), Страховщик в соответствующем размере освобождается от обязанности выплатить страховое возмещение, а в случае состоявшейся уже выплаты Страхователь или выгодоприобретатель обязан возратить Страховщику полученное возмещение с узаконенными процентами со дня получения страхового возмещения.

23. Споры, вытекающие из Договора страхования, заключенного в соответствии с настоящими Правилами, подлежат разрешению в соответствии с законодательством Украины.



5.4. ПРАВИЛА СТРАХОВАНИЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

I. Общие положения

1. Страховая компания (в дальнейшем "Страховщик") в соответствии с настоящими Правилами принимает на страхование суда с их машинами и оборудованием, а также фрахт и непредвиденные расходы, возникающие в процессе эксплуатации судна. Любые юридические или физические лица, имеющие законный имущественный интерес в отношении страхуемого объекта, могут быть Страхователями. Правила страхования являются неотъемлемой частью договора страхования, но могут быть по соглашению сторон дополнены или изменены в отдельных пунктах, как при заключении договора страхования, так и позднее.

II. Объем ответственности

2. По договорам страхования, заключенным в соответствии с настоящими Правилами, возмещаются убытки, происшедшие вследствие случайностей и опасностей плавания, а также по другим причинам внезапного и непредвиденного характера.

Объем страхового покрытия устанавливается на основании одного из нижеследующих условий:

1. "С ответственностью за полную гибель и повреждения".

По Договору страхования, заключенному на этом условии, возмещаются:

а) убытки вследствие полной гибели Судна (фактической или конструктивной) или расходы по устранению повреждений его корпуса, механизмов, машин, оборудования, происшедших по любым причинам, кроме перечисленных в пар. 3 настоящих Правил;

б) убытки вследствие пропажи судна без вести;

в) убытки, расходы и взносы по общей аварии по доле Судна;

г) необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасанию Судна;

д) необходимые и целесообразно произведенные расходы по предотвращению, уменьшению и установлению размера убытка, если убыток возмещается по условиям страхования.

2. "С ответственностью за повреждения".

По Договору страхования, заключенному на этом условии, возмещаются:

а) расходы по устранению повреждений Судна, его механизмов, машин или оборудования, происшедших по любым причинам, кроме перечисленных в пар. 3 настоящих Правил;

б) необходимые и целесообразно произведенные расходы по предотвращению, уменьшению и установлению размера убытка, если убыток возмещается по условиям страхования.

3. "С ответственностью за полную гибель".

По Договору страхования, заключенному на этом условии, возмещаются:

а) убытки вследствие полной гибели Судна (фактической или конструктивной), происшедшей по любым причинам, кроме перечисленных в пар. 3 настоящих Правил;

б) убытки вследствие пропажи судна без вести;

в) убытки, расходы и взносы по общей аварии по доле Судна;

г) необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасанию Судна;

д) необходимые и целесообразно произведенные расходы по предотвращению, уменьшению и установлению размера убытка, если убыток возмещается по условиям страхования.

3. Не возмещаются убытки, происшедшие вследствие:

а) умысла и грубой неосторожности Страхователя, выгодоприобретателя или их представителей, однако Капитан и члены экипажа застрахованного Судна не считаются таковыми;

б) известной СТРАХОВАТЕЛЮ, ВЫГОДОПРИБРЕТАТЕЛЮ или их ПРЕДСТАВИТЕЛЯМ НЕМОРЕХОДНОСТИ СУДНА ДО ВЫХОДА СУДНА В РЕЙС;

в) износа, коррозии Судна, его частей, машин, оборудования или принадлежностей;

г) эксплуатации Судна в условиях, не предусмотренных его ледовым классом;

д) прямого или косвенного воздействия радиации или радиоактивного заражения в связи с любым применением атомной энергии и использованием расщепляемых материалов;

е) расходы по содержанию Судна и экипажа за исключением случаев, предусмотренных в пар. 24 настоящих Правил;

ж) убытки и расходы, связанные с удалением остатков застрахованного Судна, причинением ущерба окружающей среде, здоровью или имуществу третьих лиц, а также косвенные убытки Страхователя;

з) расходы по устранению любого дефекта, если дефект не вызвал гибель судна или повреждение его корпуса, механизмов, машин и оборудования.

Если в Договоре страхования не предусмотрено иного, не возмещаются:

и) убытки, которые Страхователь обязан оплатить владельцу другого судна вследствие столкновения судов;

к) убытки, которые Страхователь обязан оплатить третьим лицам вследствие повреждений застрахованным Судном какого-либо плавучего, недвижимого или иного объекта;

л) убытки от потери фрахта;

м) убытки, происшедшие вследствие военных действий или военных мероприятий и их последствий, гражданских войн, народных волнений, трудовых конфликтов;

н) убытки, вызванные действиями правительственных органов в отношении застрахованного Судна, за исключением убытков от гибели или повреждений застрахованного Судна вследствие мер, принятых для предотвращения или уменьшения опасности загрязнения с Судна, получившего повреждение, за которые Страховщик несет ответственность по Договору страхования.

4. По соглашению сторон в Договор страхования может быть включена ответственность за убытки, перечисленные в пунктах "и", "к", "л", "м", "н" пар. 3 настоящих Правил.

4.1. При включении в Договор страхования ответственности за убытки, указанные в пункте "и" или "к" пар. 3 настоящих Правил, не возмещаются расходы Страхователя, происшедшие по причинам, перечисленным в пар. 3, а также вследствие:

а) повреждения или гибели груза и другого имущества на застрахованном Судне;

б) смерти, увечья или повреждения здоровья лиц;

в) удаления или устранения обломков, остатков судов, груза или других предметов;

г) загрязнения или заражения моря, любого имущества или объекта (включая расходы по предотвращению такого загрязнения или заражения), за исключением других судов, с которыми столкнулось застрахованное Судно и имущества на таких судах;

д) каких-либо договорных обязательств Судна;

е) полной или временной утраты возможности использования Судна или любого другого объекта, не получившего повреждений в результате столкновения.

Если при столкновении застрахованного Судна с любым другим судном ответственность лежит на обоих судах и хотя бы для одного судна не ограничивается по закону, возмещение рассчитывается по принципу "раздельной" ответственности, т.е. убытки, причиненные другому судну, возмещаются Страховщиком исходя из степени вины застрахованного судна независимо от того, в какой сумме и в чью пользу должен быть осуществлен платеж в результате зачета сумм взаимных требований.

Во всех остальных случаях страховое возмещение рассчитывается по принципу "единой" ответственности, исходя из фактических расходов Страхователя, подлежащих возмещению по условиям Договора страхования.

4.2. При включении в Договор страхования ответственности за убытки, указанные в пункте "л" пар. 3 настоящих Правил, возмещению подлежат убытки от потери фрахта в период аварийного простоя, происшедшего по причинам, перечисленным в пункте 1 пар. 2 настоящих Правил.

Размер возмещения определяется путем перемножения согласованной суточной суммы фрахта на количество дней аварийного простоя за вычетом 3-х полных суток, но не более, чем за 180 дней аварийного простоя, если не согласовано иного.

Период аварийного простоя исчисляется с момента наступления страхового случая и включает в себя время спасательных операций и ремонта по устранению повреждений, возникших в результате страхового случая.

Время, затраченное на перегон Судна к месту ремонта, включается в период аварийного простоя при условии, что в результате страхового случая Судно было вынуждено прервать рейс и немедленно следовать на ремонт.

Убытки от потери фрахта вследствие простоя Судна во время ремонта по устранению повреждений, полученных в результате страхового случая, возмещаются при условии, что такой ремонт был произведен в течение 24-х месяцев с момента окончания срока страхования.

Не возмещаются убытки от потери фрахта в случае полной гибели (фактической или конструктивной) Судна.

4.3. При включении в ДОГОВОР СТРАХОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УБЫТКИ, ПЕРЕЧИСЛЕННЫЕ В ПУНКТАХ "М", "Н" ПАР. 3 НАСТОЯЩИХ ПРАВИЛ, ПРИ ЗАКЛЮЧЕНИИ ДОГОВОРА СТРАХОВАНИЯ СТРАХОВАТЕЛЬ ПО ТРЕБОВАНИЮ СТРАХОВЩИКА ОБЯЗАН ПРЕДОСТАВИТЬ ЛЮБУЮ ИНФОРМАЦИЮ, НЕОБХОДИМУЮ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СТЕПЕНИ РИСКА.

5. Если в Договоре страхования не предусмотрено иного, ответственность Страховщика в отношении всех убытков, возникших в результате одного страхового случая, ограничивается страховой суммой.

6. Если в Договоре страхования не предусмотрено иного, не подлежат возмещению:

а) 10 % расходов по устранению повреждений машин, котлов и оборудования Судна;

б) 25 % расходов по устранению повреждений, полученных в результате контакта со льдом, за которые Страховщик несет ответственность по Договору страхования.

Во всех остальных случаях размер невозмещаемой части убытка (франшизы) согласовывается при заключении Договора страхования.

7. По соглашению сторон условия страхования могут быть изменены, дополнены или заменены другими условиями.

II. Заключение договора страхования

8. Договор страхования заключается на основании письменного заявления Страхователя, в котором Страхователь должен сообщить точные сведения о Судне (тип судна, название, год постройки, класс Регистра, валовую вместимость) и указать:

а) страховую сумму;

б) условия страхования;

в) при страховании на рейс - пункты начала и окончания рейса, его продолжительность и пункты захода, а при страховании на срок - район плавания и срок страхования.

Кроме того, Страхователь обязан сообщить все другие известные ему сведения об обстоятельствах, имеющих существенное значение для суждения о степени риска.

При принятии судна на страхование Страховщик имеет право требовать его осмотра в доке с участием своего представителя.

9. Договор страхования считается заключенным с момента, когда принятие страхования подтверждено Страховщиком в письменном виде.

По требованию Страхователя Страховщик обязан выдать ему страховой полис, после чего ранее выданные в подтверждение принятия этого страхования документы теряют свою силу.

Страхователь обязан уплатить Страховщику причитающуюся за страхование предварительно согласованную премию (страховой платеж) в указанные в Договоре страхования сроки. В случае неоплаты страховой премии Страхователем в обусловленные в Договоре страхования сроки Страховщик имеет право отказаться от своих обязательств по данному Договору страхования.

10. Судно считается застрахованным в той сумме, какая будет заявлена Страхователем.

Если страховая сумма окажется выше страховой стоимости, пределом ответственности Страховщика является страховая стоимость Судна.

Если страховая сумма окажется ниже страховой стоимости, убыток оплачивается пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости Судна.

11. Если страховая стоимость не указывается в страховом полисе, то страховой стоимостью считается стоимость аналогичного судна по средним ценам мирового рынка, действующим на момент заключения договора страхования.

12. Договор страхования заключается на срок или на рейс.

При страховании на срок Договор страхования вступает в силу в 0 часов и прекращается в 24 часа (время по месту выдачи полиса) тех чисел, которые указаны в Договоре страхования.

При страховании на рейс Договор страхования вступает в силу (если в Договоре страхования не обусловлено иного) с момента отдачи швартовов или снятия с якоря в порту отправления и оканчивается в момент пришвартования или постановки на якорь в порту назначения.

13. Страховщик несет ответственность за убытки, происшедшие только в том районе плавания или в том рейсе, который был обусловлен в Договоре страхования.

При выходе Судна за пределы района плавания или при отклонении от обусловленного в Договоре страхования пути следования страхование прекращается.

Страховщик может оставить Договор страхования в силе при условии своевременного заявления ему о предстоящем изменении района плавания или рейса и при согласии Страхователя уплатить дополнительную премию, если последняя будет потребована Страховщиком.

Не считается нарушением Договора страхования отклонение от намеченного пути или выход из района плавания в целях спасения человеческих жизней, судов и грузов, а также отклонение, вызванное действительной необходимостью обеспечения безопасности дальнейшего рейса. О всяком таком отклонении Страхователь обязан немедленно сообщить Страховщику.

14. Страхователь обязан немедленно, как только это станет ему известно, сообщить Страховщику о всех существенных изменениях в риске, как например: о продаже или передаче застрахованного Судна в аренду, изменении, окончании или приостановлении действия класса Судна, смене флага, замене оператора Судна, о задержке рейса, отклонении от обусловленного в Договоре страхования пути следования Судна, о выходе из района плавания, о плавании во льдах, о зимовке Судна, не предусмотренной при заключении Договора страхования, о буксировке застрахованным Судном других судов и т.д.

Изменения, происшедшие в риске после заключения Договора страхования и увеличивающие размер риска, дают Страховщику право изменить условия страхования и потребовать уплаты дополнительной премии.

Если Страхователь не согласится на изменение условий страхования или откажется от уплаты дополнительной премии, Договор страхования прекращается с момента наступления изменений в риске.

Не считаются существенными изменениями в риске случаи, когда застрахованное Судно совершает пробные рейсы, оказывает помощь или буксирует суда, терпящие бедствие, или когда оно само идет за буксиром другого судна, нуждаясь в помощи, или когда плавание за буксиром соответствует местным обычаям.

15. Страховщик имеет право расторгнуть Договор страхования досрочно в случае изменения, окончания или приостановления действия класса Судна, который оно имело на момент заключения Договора страхования.

Страхователь обязан по требованию Страховщика предоставить возможность его представителю осмотреть застрахованное Судно. По результатам осмотра Страховщик имеет право расторгнуть Договор страхования.

В случае полной фактической или конструктивной гибели Судна действие Договора страхования прекращается.

16. При досрочном аннулировании Договора страхования Страхователь обязан не менее, чем за 14 дней до момента расторжения Договора страхования письменно уведомить Страховщика.

В этом случае возврат премии осуществляется в размере разницы между премией начисленной и премией за фактический срок страхования, определяемой на основании шкалы премий за краткосрочное страхование.

17. Если Судно в течение срока страхования находилось в безопасном порту 30 и более последовательных дней (день захода в порт и день выхода в рейс считается как один день), Страхователь имеет право на возврат части страховой премии. Сумма, подлежащая возврату, в данном случае составляет:

а) 90 % страховой премии за каждые 30 последовательных дней нахождения Судна в безопасном порту при условии, что в этот период не осуществлялся ремонт Судна и на Судне не находилось груза;

б) 50 % страховой премии за каждые 30 последовательных дней нахождения Судна в ремонте.

Для обоснования права на возврат части страховой премии Страхователь должен в течение 6 месяцев со дня окончания срока страхования сообщить Страховщику место, причину и срок нахождения Судна в безопасном порту и представить подтверждающие документы.

18. Возврат страховой премии не производится:

а) если Страхователь известил Страховщика о нахождении Судна в безопасном порту позднее предусмотренного настоящими Правилами срока;

б) если срок нахождения Судна в безопасном порту составляет менее 30 последовательных дней;

в) в случае полной гибели Судна в период страхования, кроме случаев, когда Договор страхования заключен согласно пункту 2 пар. 2 настоящих Правил;

г) если в период страхования имели место убытки, подлежащие оплате по Договору страхования, заключенному в соответствии с настоящими Правилами.

IV. Взаимоотношения сторон при наступлении страхового случая

19. При наступлении страхового случая Страхователь или его представитель обязан принять все возможные меры по предотвращению и уменьшению размера убытков, а также обеспечению права требования к виновной стороне, т.е. действовать так, как если бы Судно не было застраховано.

20. Уведомление о страховом случае должно быть сделано Страховщику или его представителю наиболее быстрым из возможных способов с тем, чтобы Страховщик имел возможность назначить представителя для выяснения обстоятельств страхового случая и участия в спасании и сохранении застрахованного Судна.

Однако, действия Страховщика или его представителя по спасанию и сохранению Судна не являются основанием для признания права Страхователя на получение страхового возмещения.

21. В случае необходимости ремонта Судна после аварии Страхователь обязан до ремонта уведомить об этом Страховщика и обеспечить его представителю возможность участия в осмотре повреждений Судна.

22. Выбор дока и верфи для осмотра и ремонта должен быть согласован со Страховщиком. В случае, если время и место ремонта не согласованы со Страховщиком, сумма возмещения определяется последним исходя из разумных и целесообразных затрат на ремонт.

23. Возмещаемая стоимость ремонта рассматривается как сумма расходов, необходимых для приведения Судна в то состояние, в котором оно находилось в момент заключения Договора страхования, причем стоимость устранения поврежденных отдельных частей Судна возмещается без скидки на износ.

24. Если в результате страхового случая Судно вынуждено прервать рейс и немедленно следовать на ремонт, возмещению подлежат разумные и целесообразные расходы по перегону Судна к месту ремонта и обратному перегону.

Во всех остальных случаях расходы по перегону Судна из последнего пункта захода до места ремонта по устранению повреждений, полученных в результате страхового случая, возмещаются в сумме, превышающей нормальные эксплуатационные расходы во время такого перегона.

25. В возмещаемую стоимость ремонта включаются только те расходы по очистке и окраске корпуса Судна, которые приходятся на поврежденные части при условии, что ремонт по устранению повреждений судна произведен в течение 12 месяцев с момента последней окраски корпуса Судна.

26. Расходы по вводу Судна в док и выводу из него или подъему и спуску с помощью эллинга, а также расходы за время пользования сухим доком или эллингом включаются в возмещаемую стоимость ремонта полностью при условии, что в ходе ремонта выполнялись работы, направленные исключительно на устранение последствий страхового случая.

27. Если ремонт повреждений, покрываемых Договором страхования, осуществляется одновременно с работами, не относящимися к устранению последствий страхового случая, в возмещаемую стоимость ремонта включается 50 % расходов по вводу Судна в сухой док и выводу из него или его подъему и спуску с помощью эллинга. При этом расчет возмещаемых расходов за пользование сухим доком или эллингом производится исходя из времени, которое потребовалось бы для ремонта по устранению последствий страхового случая, если бы такой ремонт производился отдельно.

28. При продаже Судна Страхователь имеет право на возмещение убытков, происшедших в результате страхового случая, если ремонт по устранению повреждений Судна не производился.

Размер возмещения определяется исходя из разумной стоимости ремонта, который мог быть произведен до истечения срока страхования, но не более суммы, на которую снижается стоимость Судна из-за наличия повреждений, возмещаемых по условиям страхования.

При продаже Судна на слом положения настоящего параграфа не применяются.

29. Возмещение в размере полной страховой суммы, но не более страховой стоимости, выплачивается в следующих случаях:

а) полная фактическая гибель Судна (судно полностью уничтожено или безвозвратно утеряно для Страхователя);

б) пропаша Судна без вести (о судне не поступило никаких сведений в течение трех месяцев, причем последнее известие было получено до истечения срока договора страхования);

в) полная конструктивная гибель Судна (восстановление или ремонт судна экономически нецелесообразны).

Полная конструктивная гибель судна признается в случае, если общая сумма расходов по устранению последствия страхового случая составит не менее 100 % страховой стоимости судна.

В сумму расходов по устранению последствий страхового случая включается стоимость восстановления Судна до его состояния в момент заключения Договора страхования, расходы по спасанию и буксировке к месту ремонта и взносы по общей аварии по доле Судна.

При выплате страхового возмещения в случае полной гибели или пропажи Судна без вести к Страховщику переходит право собственности на застрахованное Судно в пределах уплаченной суммы.

В случае отказа Страховщика от права собственности на застрахованное Судно страховое возмещение выплачивается без вычета стоимости реализованного имущества.

30. Если не было заключено соглашение об обратном, все расходы, связанные со страховым случаем, первоначально производятся Страхователем и затем возмещаются Страховщиком.

31. При требовании страхового возмещения Страхователь обязан документально доказать, что действительно произошел случай, предусмотренный условиями страхования и представить претензионные документы, необходимые Страховщику для определения суммы возмещения.

32. Право на предъявление требования к Страховщику о выплате страхового возмещения погашается в соответствии с законодательством Украины.

33. Страховщик имеет право отказать в выплате страхового возмещения, если Страхователь:

а) сообщил неправильные сведения об обстоятельствах, имеющих существенное значение для суждения о страховом риске (пар. 8);

б) не известил Страховщика о существенных изменениях в риске (пар. 14);

в) не выполнил обязанностей, указанных в пар. 19 - 22 настоящих Правил.

34. При рассмотрении вопроса о выплате страхового возмещения Страховщик имеет право потребовать полис или иной документ, подтверждающий страхование у Страховщика.

35. Если Страхователь или выгодоприобретатель получил возмещение за убыток от третьих лиц, Страховщик оплачивает лишь разницу между суммой, подлежащей оплате по условиям страхования, и суммой, полученной от третьих лиц.

36. По уплате страхового возмещения к Страховщику переходит в пределах уплаченной суммы право требования, которое Страхователь или выгодоприобретатель имеет к лицу, ответственному за причиненный ущерб.

Страхователь или выгодоприобретатель обязан при получении страхового возмещения передать Страховщику все имеющиеся у него документы и доказательства и выполнить все формальности, необходимые для осуществления этого права.

Если Страхователь или выгодоприобретатель отказался от своего права требования к лицу, ответственному за причиненный ущерб, или осуществление этого права окажется по его вине невозможным (пропуск сроков на заявление претензий к виновным в убытке лицам и т.п.), Страховщик в соответствующем размере освобождается от обязанности выплатить страховое возмещение, а в случае состоявшейся уже выплаты Страхователь или выгодоприобретатель обязан возвратить Страховщику полученное возмещение с узаконенными процентами со дня получения страхового возмещения.

37. Споры, вытекающие из Договора страхования, заключенного в соответствии с настоящими Правилами, подлежат разрешению в соответствии с законодательством Украины.



5.5. УСЛОВИЯ СТРАХОВАНИЯ ГРУЗОВ (А) INSTITUTE CARGO CLAUSES (A)

Застрахованные риски

1. Настоящее страхование покрывает все риски гибели или повреждения застрахованного объекта, за исключением указанных ниже в пп. 4, 5, 6 и 7.

2. Настоящее страхование покрывает расходы по общей аварии и спасательному вознаграждению, определённые в соответствии с договором фрахтования и/или нормативными актами и правилами, произведённые в целях избежания или в связи с избежанием гибели, кроме исключённых в силу пп. 4, 5, 6 и 7 или других пунктов настоящих условий.

3. Настоящее страхование также покрывает расходы Страхователя, возникшие в связи с применением пункта “Столкновение по вине обоих” договора фрахтования, в той же доле, как и в отношении гибели, возмещаемой по настоящим условиям. В случае выдвижения любых претензий судовладельцами в связи с указанным пунктом, Страхователь обязуется уведомить об этом Страховщика, который будет иметь право, за его собственный счёт, защищать Страхователя по указанной претензии.

Исключения

4. В любом случае настоящее страхование не покрывает

4.1. гибель, повреждения или расходы, возникшие вследствие преднамеренных действий Страхователя

4.2. естественную утечку, естественную потерю в весе или объёме, или естественный износ застрахованного объекта

4.3. гибель, повреждения или расходы, возникшие вследствие недостаточности или несоответствия упаковки или подготовки груза (для более точного понимания п. 4.3, “упаковка” включает в себя укладку в контейнер или лифтваг, но только тогда, когда укладка произведена до заключения договора страхования или Страхователем или его служащими)

4.4. гибель, повреждения или расходы, вызванные внутренними дефектами или свойствами застрахованного объекта

4.5. гибель, повреждения или расходы, вызванные задержкой, даже если задержка вызвана застрахованным риском (кроме расходов, подлежащих к оплате в соответствии с п.2)

4.6. гибель, повреждения или расходы, возникшие по причине финансовой несостоятельности или невыполнения финансовых обязательств владельцами, менеджерами, фрахтователями или операторами судов

4.7. гибель, повреждения или расходы возникшие от воздействия любого оружия, использующего атомную энергию или энергию деления и/или синтеза ядра, или других подобных реакций, или радиоактивные элементы или вещества

5. Страхование также не покрывает:

5.1. В любом случае настоящее страхование не покрывает гибель, повреждения или расходы, возникшие как следствие немореходности судна, непригодности судна или транспортного средства или контейнера для безопасной перевозки застрахованного объекта, если Страхователю или его служащим было известно об этом на момент погрузки груза

5.2. Страховщик отказывает в оплате убытков, произошедших вследствие нарушения требований мореходности судна или приспособленности судна для перевозки застрахованного груза к пункту назначения, если об этом было известно Страхователю или его служащим.

6. В любом случае настоящее страхование не покрывает гибель, повреждения или расходы вызванные:

6.1. войной, гражданской войной, революцией, восстанием, мятежом или гражданскими волнениями, любыми враждебными действиями воюющих сторон

6.2. захватом, арестом, заключением или задержанием (исключая пиратство), попытками указанных действий или их последствиями

6.3. брошенными минами, торпедами, бомбами или другим брошенным оружием

7. В любом случае настоящее страхование не покрывает гибель, повреждения или расходы:

7.1. вызванные бастующими, рабочими, участвующими в локауте, или лицами, принимающие участие в рабочих беспорядках, бунтах или гражданских волнениях

7.2. возникшие в результате забастовок, локаутов, рабочих беспорядков, бунтов или гражданских волнений

7.3. вызванные террористами или любыми лицами, действующими по политическим мотивам

Срок действия

8. Общие условия

8.1. Ответственность по данному виду страхования начинается с момента выхода груза из склада или места хранения, указанного в полисе в качестве начального пункта перевозки, продолжается во время перевозки и заканчивается

8.1.1. в момент доставки на склад Получателя или другой склад или место хранения, в пункте назначения, указанном в полисе

8.1.2. в момент доставки на любой другой склад или место хранения, предшествующие пункту назначения или в пункте назначения, указанные в полисе и выбранные Страхователем:

8.1.2.1. для хранения, не предусмотренного обычной перевозкой, или

8.1.2.2. для размещения или распространения или

8.1.3. по истечении 60 дней после окончания выгрузки застрахованного груза с судна в конечном порту разгрузки в зависимости от того что произойдет раньше.

8.2. В том случае, если после выгрузки с судна в конечном порту разгрузки, но до окончания действия настоящего полиса, грузы должны быть доставлены в иной пункт, нежели тот, до которого груз был застрахован, настоящее страхование не будет распространяться на транспортировку в новый пункт назначения.

8.3. Настоящее страхование остаётся в силе (с учётом условий окончания, указанных выше, а также приведенных ниже в п. 9) на время задержки в доставке груза по независящим от Страхователя причинам, отклонения от маршрута следования, вынужденной выгрузки, перегрузки и перевалки, а также на время любого изменения в перевозке в связи с использованием судовладельцем или фрахтователем своих прав по договору фрахтования.

9. Если по независящим от Страхователя причинам, а также в случае, когда действие договора перевозки оканчивается в ином пункте, нежели пункт назначения, указанный в полисе, или же перевозка заканчивается до момента доставки груза в соответствии с п. 8, действие настоящего страхования прекращается, если только Страховщику не будет дано своевременное уведомление с просьбой продлить действие полиса с уплатой дополнительной премии, после чего настоящий полис продолжит своё действие:

9.1. до тех пор пока груз не будет продан и доставлен в такой порт или место, если специально не оговорено иное, до истечения 60 дней после прибытия в такой порт или место, в зависимости от того, что произойдет раньше или

9.2. если в течение 60 дней (или другого согласованного срока) грузы будут доставлены в пункт назначения, указанный в полисе или любой другой пункт, до тех пор, пока ответственность по полису не прекратится в соответствии с п.8.

10. Если после подписания полиса Страхователь изменил пункт назначения, настоящее страхование сохраняет силу при своевременно данном уведомлении, согласовании со Страховщиком нового пункта назначения и уплате дополнительной премии.

Претензии

11. Общие условия

11.1. Для получения возмещения по настоящему страхованию, Страхователь должен иметь страховой интерес в застрахованном имуществе на момент наступления страхового случая.

11.2. С учётом п. 11.1, Страхователь получает право на возмещение убытков, возникших в период действия настоящего страхования, даже несмотря на то, что страховой случай произошел до заключения договора страхования, за исключением тех случаев, когда Страхователь знал об убытках, а Страховщик нет.

12. Если в результате наступления страхового случая, покрываемого настоящим страхованием перевозка прекращается в порту или ином месте, чем пункт назначения, предусмотренный по настоящему страхованию, Страховщик возмещает Страхователю необходимые и целесообразно произведенные расходы по разгрузке, хранению и перевозке груза до пункта назначения, до которого груз был застрахован.

Данный п. 12 не применяется к убыткам по общей аварии или расходам по спасанию, является предметом исключений по пп. 4, 5, 6 и 7 и не включает расходы, произошедшие вследствие ошибок, небрежности, неплатёжеспособности или финансовой несостоятельности Страхователя или его служащих.

13. По настоящему страхованию не возмещаются убытки, возникшие при Конструктивной полной гибели, если только груз не был оставлен по причине неизбежной фактической полной гибели, или если расходы по восстановлению, ремонту и доставке груза до пункта назначения, предусмотренного условиями пункта назначения, превысят стоимость груза по прибытии.

14. Дополнительные условия

14.1. Если груз, застрахованный по настоящему страхованию, также застрахован по Завышенной стоимости, согласованной стоимостью груза считается общая страховая сумма настоящего полиса, и ответственность наступает в той пропорции, в какой страховая сумма относится к общей страховой сумме.

В случае заявления претензии Страхователь обязан предоставить Страховщику сведения по страховым суммам по другим полисам.

14.2. Если настоящее страхование является страхованием по Завышенной стоимости, применяется следующая оговорка:

Согласованная стоимость груза считается равной страховой сумме по основному страхованию и всем другим страхованиям груза по завышенной стоимости, и ответственность наступает в той пропорции, в какой страховая сумма относится к общей страховой сумме.

В случае заявления претензии Страхователь обязан предоставить Страховщику сведения по страховым суммам по другим полисам.

Страховая выгода

15. Выгодоприобретателем по настоящему страхованию не может являться перевозчик или другое ответственное за груз лицо.

Уменьшение убытков

16. Обязанностью Страхователя и его служащих и агентов в отношении убытков, застрахованных по настоящему страхованию, является:

16.1. принимать все разумные меры для предотвращения или уменьшения таких убытков, и

16.2. обеспечивать сохранение и исполнение всех прав требования к перевозчикам, ответственными лицам, хранящим имущество, и прочим лицам, и при этом Страховщиком, в дополнение к возмещению убытка, возмещаются расходы, разумно понесённые Страхователем с целью исполнения настоящих обязательств.

17. Меры, принимаемые Страхователем или Страховщиком с целью спасения, защиты или восстановления застрахованного груза не должны рассматриваться как признание отказа или принятия абандона или ограничивать в правах любую из сторон.

Избежание задержек

18. Условием настоящего полиса является необходимость разумной поспешности в действиях Страхователя при всех обстоятельствах в пределах его контроля.

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО И ПРАКТИКА

19. К настоящему страхованию применяется английское законодательство и судебная практика.

ПРИМЕЧАНИЕ: Немедленно по получении информации о наступившем страховом случае по настоящему страхованию, Страхователь обязан известить Страховщика, и его право на получение страхового возмещения напрямую зависит от выполнения им этого обязательства



5.6. СТРАХУВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ СУБ'ЄКТІВ ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ *(Затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 1 червня 2002 р. № 733)*

Обов'язкове страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів (далі — страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів) проводиться з метою забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю і здоров'ю фізичних осіб, навколишньому природному середовищу, майну фізичних та юридичних осіб під час перевезення небезпечних вантажів.

У цих Порядку і правилах поняття застосовуються відповідно до Законів України "Про страхування" і "Про перевезення небезпечних вантажів".

Суб'єктами страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів є страхувальники, страховики та треті особи, яким заподіяна шкода під час перевезення небезпечних вантажів.

Страхувальники — це суб'єкти перевезення небезпечних вантажів, а саме:

- відправник небезпечного вантажу — зазначена в перевізних документах юридична (резидент і нерезидент) або фізична особа (громадянин України, іноземець, особа без громадянства), яка готує та подає цей вантаж для перевезення;
- перевізник небезпечного вантажу — юридична (резидент і нерезидент) або фізична особа (громадянин України, іноземець, особа без громадянства), яка здійснює перевезення небезпечного вантажу;
- одержувач небезпечного вантажу — зазначена в перевізних документах юридична (резидент і нерезидент) або фізична особа (громадянин України, іноземець, особа без громадянства), яка одержує небезпечний вантаж від перевізника.

Страхувальником може виступати особа, що виконує експедиторські функції в разі згоди на це перевізника.

Страховиками є юридичні особи — резиденти України, які отримали в установленому порядку ліцензію на проведення страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів.

Треті особи — фізичні та юридичні особи, яким заподіяна шкода у зв'язку з настанням негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів.

Об'єктом страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів є майнові інтереси, що не суперечать законодавству, пов'язані з відшкодуванням страхувальником заподіяної ним шкоди життю, здоров'ю фізичних осіб, навколишньому природному середовищу, майну фізичних та юридичних осіб під час перевезення небезпечних вантажів у порядку, визначеному законодавством.

Страховими ризиками, з настанням яких виникає цивільно-правова відповідальність страхувальника, є шкода, заподіяна життю, здоров'ю фізичних осіб, навколишньому природному середовищу, майну фізичних та юридичних осіб під час перевезення небезпечних вантажів.

Страховий випадок — будь-яка подія під час перевезення небезпечних вантажів, внаслідок якої заподіяна шкода життю, здоров'ю фізичних осіб, навколишньому природному середовищу, майну фізичних та юридичних осіб і виникла цивільно-правова відповідальність страхувальника щодо відшкодування цієї шкоди.

Усі майнові претензії чи позови щодо збитків, завданих однією подією, вважаються одним страховим випадком.

Відповідальність страховика починається з початком діяльності суб'єкта перевезення, пов'язаної з перевезенням небезпечного вантажу від місця його виготовлення до місця призначення, з підготовкою вантажу, тари, транспортних засобів та екіпажу, з прийманням вантажу, здійсненням вантажних операцій та короткотерміновим зберіганням вантажу на всіх етапах перевезення, і закінчується після завершення процесу перевезення.

Страховою сумою за страхуванням відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів є сума, в межах якої страховик зобов'язаний у разі настання страхового випадку здійснити страхову виплату страхувальнику або за його дорученням потерпілій третій особі.

Страхова сума за кожною повну та неповну тонну небезпечного вантажу встановлюється залежно від класу безпеки вантажу в таких розмірах:

Клас небезпечного вантажу								
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Неоподатковувані мінімуми доходів громадян								
110	70	100	70	70	120	80	100	60

Страхові виплати поділяються:

1) на відшкодування шкоди, заподіяної життю та здоров'ю третіх осіб, — 50 відсотків страхової суми, у тому числі на одну особу страхова сума встановлюється:

- у разі відшкодування шкоди спадкоємцям особи, яка загинула (померла) внаслідок страхового випадку, — 500 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

- у разі призначення потерпілій третій особі I, II і III групи інвалідності — відповідно 450, 375, 250 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

- за кожний день непрацездатності потерпілої третьої особи — один неоподатковуваний мінімум доходів громадян, але не більш як 250 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за весь час втрати працездатності;

2) на відшкодування шкоди, заподіяної навколишньому природному середовищу, — 30 відсотків страхової суми;

3) на відшкодування шкоди, заподіяної майну третіх осіб, — 20 відсотків страхової суми.

Р о з м і р страхових тарифів устанавлюється у відсотках страхової суми та визначається залежно від класу небезпечного вантажу та виду транспорту згідно з додатком 1.

Розмір страхового тарифу зазначається у договорі обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів (далі - договір страхування) залежно від обсягу небезпечних вантажів, що підлягають перевезенню, відстані перевезення, терміну страхування та інших умов, які можуть вплинути на ризик виникнення страхового випадку.

С т р а х у в а л ь н и к має право обирати страховика, з яким він буде укласти договір страхування.

С т р а х у в а л ь н и к зобов'язаний укласти договір страхування до початку діяльності, пов'язаної з перевезенням небезпечного вантажу.

Відправнику та одержувачу небезпечного вантажу на кожне перевезення видається окремий договір страхування, складений згідно з додатком 2*, із зазначенням транспортного засобу та обсягу небезпечного вантажу.

Перевізник небезпечного вантажу зобов'язаний укласти договір страхування виходячи з обсягу небезпечного вантажу.

У разі коли перевізник виконує функції відправника та/або одержувача, він повинен застрахувати свою відповідальність у повному обсязі.

Порядок сплати страхового платежу визначається договором страхування.

Страховик має право одержати від страхувальника необхідну інформацію про обсяг перевезення небезпечних вантажів за попередній період страхування.

У р а з і настання страхового випадку страхувальник зобов'язаний протягом двох робочих днів з дати повідомлення його про настання страхового випадку письмово повідомити про такий випадок страховика.

Д л я о т р и м а н н я страхового відшкодування страхувальник повинен подати страховику оригінали або нотаріально засвідчені копії таких документів:

- заяви про виплату страхового відшкодування у зв'язку з настанням страхового випадку;
- копії договору страхування;
- платіжного документа, що підтверджує сплату страхових внесків;
- акта (протоколу) уповноваженої комісії з розслідування страхового випадку;
- дозволу або дозволів на перевезення окремих небезпечних вантажів, виданих спеціально уповноваженими органами виконавчої влади;
- транспортного документа на перевезення небезпечного вантажу;
- рішення суду про стягнення із страхувальника на користь потерпілих третіх осіб або підтверджуючих документів страхувальника та потерпілої третьої особи про врегулювання питання за участю страховика про розмір шкоди, заподіяної внаслідок настання страхового випадку без звернення до суду.

Р і ш е н н я про виплату страхового відшкодування або про відмову у виплаті страховик повинен прийняти протягом 10 днів з дати отримання всіх необхідних документів. У разі прийняття рішення про відмову у виплаті страхового відшкодування страховик у триденний термін з дати його прийняття повідомляє страхувальника та/або третю особу у письмовій формі з обґрунтуванням причин відмови. Страховик не пізніше ніж через 10 днів з дати отримання документів, за-

* Додаток не наведено

значених у пункті 12 цих Порядку і правил, і складення страхового акта виплачує страхове відшкодування.

У разі укладення договорів страхування з кількома страховиками страховик відшкодовує збитки в розмірі, що не перевищує його частку в загальній сумі за всіма договорами страхування.

У разі настання страхового випадку страхова виплата здійснюється в межах страхової суми.

Страховик має право відмовити у виплаті страхового відшкодування у разі:

- вчинення навмисних дій страхувальником або особою, на користь якої укладено договір страхування, спрямованих на настання страхового випадку;
- вчинення страхувальником-громадянином або іншою особою, на користь якої укладено договір страхування, умисного злочину, що призвів до страхового випадку;
- подання страхувальником свідомо неправдивих відомостей про об'єкт страхування або про факт настання страхового випадку;
- несвоєчасного повідомлення страхувальником про настання страхового випадку без поважних причин або перешкоджання страховикові у визначенні обставин, характеру та розміру збитків.

Умовами договору страхування можуть бути передбачені інші підстави для відмови у здійсненні страхових виплат, якщо це не суперечить законодавству.

Контроль за наявністю та правильністю укладення договорів страхування здійснюють центральні органи виконавчої влади, які згідно із законодавством мають повноваження щодо нагляду та контролю у сфері перевезення небезпечних вантажів, та уповноважені ними організації.

Без укладення договору страхування дозвіл на перевезення небезпечного вантажу автомобільним транспортом Державтоінспекцією МВС не видається.

Додаток 1

Розміри страхових тарифів за договорами обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів залежно від класу небезпечного вантажу і виду транспорту за 1 тону вантажу на одне перевезення

(відсотків страхової суми)

Залізничний транспорт			Автомобільний транспорт			Морський та річковий транспорт			Авіаційний транспорт		
Клас/ Підклас/Найменування підкласу небезпечного вантажу											
відправник	перевізник	одержувач	відправник	перевізник	одержувач	відправник	перевізник	одержувач	відправник	перевізник	одержувач

1/ 1.1/ Речовини та вироби з небезпекою вибуху масою											
0,175	0,25	0,075	0,21	0,3	0,09	0,245	0,35	0,105	0,175	0,25	0,075

1/1.2/Речовини та вироби з небезпекою розкидання, які не небезпеки вибуху масою											
0,105	0,15	0,045	0,14	0,2	0,06	0,14	0,2	0,06	0,175	0,25	0,075

Залізничний транспорт			Автомобільний транспорт			Морський та річковий транспорт			Авіаційний транспорт		
Клас/ Підклас/Найменування підкласу небезпечного вантажу											
відправник	перевізник	одержувач	відправник	перевізник	одержувач	відправник	перевізник	одержувач	відправник	перевізник	одержувач

1/1.3/Речовини та вироби з небезпекою загоряння або незначною небезпекою вибуху, або незначною небезпекою розкидання, або одночасно з усіма цими видами небезпеки, які не створюють небезпеки вибуху масою

0,14 0,2 0,06 0,175 0,25 0,075 0,175 0,25 0,075 0,14 0,2 0,06

1/1.4/Речовини та вироби з незначною часткою небезпеки

0,035 0,05 0,015 0,07 0,1 0,03 0,07 0,1 0,03 0,105 0,15 0,045

1/1.5/Речовини дуже низької чутливості з небезпекою вибуху масою

0,035 0,05 0,015 0,035 0,05 0,015 0,035 0,05 0,015 0,07 0,1 0,03

1/1.6/Вироби надзвичайно низької чутливості, які не створюють небезпеки вибуху масою

0,035 0,05 0,015 0,035 0,05 0,015 0,035 0,05 0,015 0,035 0,05 0,015

2/2.1/Легкозаймисті гази

0,07 0,1 0,03 0,105 0,15 0,045 0,105 0,15 0,045 0,14 0,2 0,06

2/2.2/Незаймисті нетоксичні гази

0,035 0,05 0,015 0,035 0,05 0,015 0,035 0,05 0,015 0,035 0,05 0,015

2/2.3/Токсичні гази

0,105 0,15 0,045 0,14 0,2 0,06 0,14 0,2 0,06 0,175 0,25 0,075

3/Легкозаймисті рідини

0,049 0,07 0,021 0,07 0,1 0,03 0,105 0,15 0,045 0,105 0,15 0,045

4/4.1/Легкозаймисті тверді речовини, самореактивні та тверді десенсибілізовані вибухові речовини

0,049 0,07 0,021 0,07 0,1 0,03 0,105 0,15 0,045 0,105 0,15 0,045

4/4.2/Речовини, схильні до самозаймання

0,049 0,07 0,021 0,105 0,15 0,045 0,14 0,2 0,06 0,14 0,2 0,06

4/4.3/Речовини, що виділяють легкозаймисті гази у разі поєднання з водою

0,049 0,07 0,021 0,105 0,15 0,045 0,175 0,25 0,075 0,14 0,2 0,06

5/5.1/Речовини, що окислюють

0,042 0,06 0,018 0,105 0,15 0,045 0,105 0,15 0,045 0,14 0,2 0,06

5/5.2/Органічні пероксиди

0,042 0,06 0,018 0,14 0,2 0,06 0,14 0,2 0,06 0,175 0,25 0,075

6/6.1/Токсичні речовини

0,175 0,25 0,075 0,21 0,3 0,09 0,245 0,35 0,105 0,21 0,3 0,09

6/6.2/Інфекційні речовини

0,28 0,4 0,12 0,35 0,5 0,015 0,35 0,5 0,015 0,35 0,5 0,015

7/Радіоактивні матеріали

0,077 0,11 0,033 0,114 0,163 0,049 0,14 0,2 0,06 0,105 0,15 0,045

8/Корозійні речовини

0,07 0,1 0,03 0,07 0,1 0,03 0,07 0,1 0,03 0,105 0,15 0,045

9/Інші небезпечні речовини та вироби

0,021 0,03 0,009 0,035 0,05 0,015 0,07 0,1 0,03 0,07 0,1 0,03



5.7. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗАЛІЗНИЦІ, ВАНТАЖОВІДПРАВНИКІВ І ВАНТАЖООДЕРЖУВАЧІВ. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Залізниця, вантажовідправники, вантажоодержувачі, пасажирів, транспортні, експедиторські і посередницькі організації та особи, які виступають від імені вантажовідправника і вантажоодержувача, несуть матеріальну відповідальність за перевезення у межах і розмірах, передбачених цим Статутом та окремими договорами.

За незабезпечення залізницею подачі вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень та за невикористання вантажовідправником поданих вагонів і контейнерів чи відмову від вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень сплачується штраф у таких розмірах:

◆ за вантажі, перевезення яких планується у тоннах і вагонах, – з тонни по 5 відсотків ставки добової плати за користування вагонами;

◆ за вантажі, перевезення яких планується тільки у вагонах (контейнерах), – за вагон (контейнер) по дві добові ставки плати за користування вагонами (контейнерами).

За незабезпечення завантаження маршруту з винної сторони стягується на користь іншої сторони, крім штрафу за невиконання плану перевезень, штраф за маршрут у розмірі трьох добових ставок плати за користування вагонами.

Залізниця і відправник несуть таку ж відповідальність за недотримання зобов'язань надпланових і позапланових перевезень вантажів за заявками відправника, прийнятими залізницею, а також за надолуження невиконання плану попереднього місяця (згідно із статтею 19 Статуту залізниць).

За невиконання плану перевезень по залізницях призначення вантажовідправник сплачує штраф за вагон (контейнер) у розмірі однієї добової ставки за користування вагоном (контейнером).

В а н т а ж о в і д п р а в н и к звільняється від сплати штрафу за невиконання плану перевезень у разі:

а) стихійного лиха (замети, смерч, повінь, пожежа, землетрус тощо), що підтверджено відповідними документами згідно з Правилами і призвело до припинення руху на залізничних під'їзних коліях, або якщо згідно з чинним положенням виконувати вантажні роботи заборонено, а також у разі аварії на підприємстві, через що було припинено виробництво відвантажуваної продукції протягом не менше як трьох діб підряд;

б) обмеження перевезень згідно із статтею 29 Статуту залізниць;

в) невикористання вагонів (контейнерів), поданих понад планову норму без письмового погодження з вантажовідправником;

г) виконання плану в тоннах вантажів, перевезення яких планується у тоннах і вагонах;

д) надолуження недовантаження, допущеного протягом декади.

У разі коли вантажовідправник шляхом ущільненого завантаження вагонів (контейнерів) використав менше запланованої кількості вагонів (контейнерів), штраф за недовантаження відповідної кількості вагонів (контейнерів) не стягується.

Якщо вантажовідправник письмово відмовився від вагонів (контейнерів), передбачених заявкою, не менш ніж за дві доби до дня завантаження, розмір штрафу зменшується на третину.

З а л і з н и ц я звільняється від сплати штрафу за невиконання планів перевезень у разі:

а) стихійного лиха (замети, смерч, повінь, пожежа, землетрус тощо), внаслідок якого було неможливо подати вагони (контейнери) під завантаження;

б) обмеження перевезень згідно із статтею 29 Статуту залізниць;

в) затримки вантажовідправником вагонів (контейнерів) під вивантаженням. У цьому разі залізниця звільняється від сплати штрафу за неподання тієї кількості і тих вагонів (контейнерів), які були затримані під вивантаженням чи не могли бути подані під навантаження з цієї причини;

г) незабезпечення подачі вагонів (контейнерів) через неплатоспроможність відправника;

д) виконання плану перевезень власними (приватними) або орендованими вагонами (контейнерами);

е) незавантаження відправником вагонів, поданих йому у меншій кількості, ніж заплановано.

Після закінчення місяця, але не пізніше 10 числа наступного місяця, начальник станції повідомляє вантажовідправнику розрахунок суми штрафу за невиконання плану перевезень.

Нараховані суми підлягають сплаті у п'ятиденний термін.

Залізниця несе відповідальність за збереження вантажу від часу його прийняття для перевезення і до моменту видачі одержувачу або передачі згідно з Правилами іншому підприємству.

Обов'язки збереження, супроводження та охорони особливо цінних та небезпечних вантажів, перелік яких встановлюється Правилами, покладаються на відправника.

Залізниця звільняється від відповідальності за втрату, недостачу, псування або пошкодження вантажу у разі, коли:

а) вантаж надійшов у непошкодженому вагоні (контейнері) з непошкодженими пломбами відправника чи без пломб, коли таке перевезення дозволено Правилами, а також якщо вантаж прибув у непошкодженому відкритому рухомому складі, завантаженому засобами відправника, якщо немає ознак втрати, псування або пошкодження вантажу під час перевезення;

б) недостача, псування або пошкодження сталися внаслідок дії природних причин, пов'язаних з перевезенням вантажу на відкритому рухомому складі;

в) вантаж перевозився у супроводі провідника відправника чи одержувача;

г) недостача вантажу не перевищує норм природної втрати і граничного розходження визначення маси;

д) зіпсований швидкопсувний вантаж, виявлений у вагоні, прибув без порушення встановленого режиму перевезень (охолодження, опалення, вентиляція), і термін перебування вантажу в дорозі не перевищив граничного терміну перевезень, встановленого Правилами;

е) втрата, псування або пошкодження вантажу відбулися внаслідок:

- таких недоліків тари, упаковки, які неможливо було виявити під час приймання вантажу до перевезення;
- завантаження вантажу відправником у непідготовлений, неочищений або несправний вагон (контейнер), який перед тим був вивантажений цим же відправником (здвоєна операція);
- здачі вантажу до перевезення без зазначення в накладній особливих його властивостей, що потребують особливих умов або запобіжних засобів для забезпечення його збереження під час перевезення;
- стихійного лиха та інших обставин, які залізниця не могла передбачити і усунення яких від неї не залежало.

У разі знеособлення масових однорідних вантажів, що перевозяться навалом, насипом чи наливом за різними накладними від відправника до одержувача (під час перевалки, перевантаження тощо), природні втрати обчислюються від загальної маси знеособленого у дорозі вантажу.

Недостача або надлишок вантажу, відвантаженого одним відправником на

адресу одного одержувача, який перевозиться навалом, насипом чи наливом з перевалкою чи перевантаженням в дорозі і який прибув у непошкоджених вагонах без ознак недостачі, визначається за резуль-татами видачі усієї партії.

За незбереження (втрату, нестачу, псування і пошкодження) прий-нятого до перевезення вантажу, багажу, вантажобагажу залізниці несуть відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди, якщо не доведуть, що втрата, нестача, псування, пошкодження виникли з не залежних від них причин.

З а л і з н и ц я відшкодовує фактичні збитки, що виникли з її вини під час перевезення вантажу, а саме:

а) за втрату чи недостачу — у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу чи його недостачі;

б) за втрату вантажу, який здано до перевезення з оголошеною вартістю, — у розмірі оголошеної вартості, а якщо залізниця доведе, що оголошена вартість перевищує дійсну, — у розмірах дійсної вартості;

в) за псування і пошкодження — у розмірах тієї суми, на яку було знижено його вартість.

Недостача маси вантажу, за яку відшкодовуються збитки, в усіх випадках обчислюється з урахуванням граничного розходження визна-чення маси вантажу і природної втрати вантажу під час перевезення.

Загальна сума відшкодування збитку за незбережений вантаж в усіх випадках не може перевищувати суми, яка сплачується за повністю втрачений вантаж.

Поряд із відшкодуванням збитків у разі втрати вантажу залізниця відшкодовує стягнуту за цей вантаж провізну плату, якщо вона не включається у вартість втраченого вантажу.

Витрати і збитки, не передбачені договором перевезення і Статутом залізниць, не підлягають відшкодуванню.

Вартість вантажу визначається на підставі загальної суми рахунка або іншого документа відправника, який підтверджує кількість і вартість відправленого вантажу.

Вартість вантажів, які належать громадянам і вартість яких не було оголошено під час відправлення, визначається за цінами, що діють у тому місці і на той час, де і коли здійснюється відшкоду-вання збитків.

За несвоечасну доставку вантажів і порожніх вагонів, що належать підприємствам, організаціям, установам, громадянам — суб'єктам підпри-ємницької діяльності або орендовані ними, залізниця сплачує одержувачу штраф (якщо не доведе, що прострочення сталося не з її вини) у розмірі:

10 відсотків провізної плати — за прострочення на дві доби;

20 відсотків провізної плати — за прострочення на три доби;

30 відсотків провізної плати — за прострочення на чотири і більше діб.

Зазначений штраф не сплачується, якщо вантаж не було вивезено одержувачем із станції впродовж доби після одержання повідомлення про прибуття вантажу або якщо в цей же термін одержувач не розкредитує перевізні документи на вантаж, що прибув.

Залізниця не несе відповідальності за порушення термінів доставки, якщо порушення сталося внаслідок стихійного лиха або з інших, не залежних від залізниці обставин.

Відправник або одержувач має право вважати вантаж втраченим і вимагати відшкодування за втрату, якщо вантаж не було видано одержувачу на його вимогу протягом 30 діб з моменту закінчення терміну доставки, а у разі перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні — після закінчення двох місяців з дня приймання вантажу до перевезення.

Якщо вантаж прибув з перевищенням зазначених термінів, одержувач

зобов'язаний прийняти його і повернути суму, отриману від залізниці за втрату вантажу. У разі, коли вантаж прибув у частково пошкодженому стані, зазначена сума зменшується з урахуванням збитку, визначеного порядком, зазначеним у статті 114 Статуту залізниць.

За пред'явлення вантажу, який заборонено до перевезень або який потребує під час перевезення особливих заходів безпеки, та з неправильним зазначенням його найменування або властивостей з відправника, крім заподіяних залізниці збитків і витрат, стягується штраф у розмірі п'ятикратної провізної плати за всю відстань перевезення.

Якщо через порушення відправником Правил перевезення небезпечних вантажів сталася аварія, збитки відшкодовуються відправником.

За користування вагонами і контейнерами залізниці вантажовідправниками, вантажоодержувачами, власниками під'їзних колій, портами, організаціями, установами, громадянами — суб'єктами підприємницької діяльності вноситься плата. Порядок визначення плати за користування вагонами (контейнерами) та звільнення вантажовідправника від зазначеної плати у разі затримки забирання вагонів (контейнерів), що виникла з вини залізниці, встановлюється Правилами.

Зазначена плата вноситься також за час затримки вагонів на станціях призначення і на підходах до них в очікуванні подання їх під вивантаження, перевантаження з причин, що залежать від вантажоодержувача, власника залізничної під'їзної колії, порту, підприємства. За час затримки на коліях залізниці вагонів, що належать підприємствам чи орендовані ними, стягується 50 відсотків зазначених розмірів плати.

Зазначена плата стягується також з вантажовідправників, вантажоодержувачів у разі затримки вагонів (контейнерів), пов'язаної з митним оформленням.

Вантажовласники, порти відшкодовують залізницям плату за користування вагонами інших держав від часу прийому цих вагонів від залізниці до повернення їх після виконання вантажних операцій у порядку, визначеному Укрзалізницею відповідно до міжнародних договорів України з цих питань.

Якщо подання вантажовідправнику на його замовлення порожніх спеціальних вагонів затримується з вини вантажовідправника, з нього стягується плата за весь час затримки вагонів на станції навантаження.

Якщо вантажовідправник заявить про відмову від цих вагонів, плата нараховується до моменту одержання відмови.

У разі відмови від раніше замовлених спеціальних вагонів, з вантажовідправника стягується плата за пробіг цих вагонів від станції, з якої вони були відправлені, до станції навантаження, але не більш як за 300 кілометрів. Зазначена плата не стягується, якщо ці вагони були використані на станції навантаження іншим вантажовідправником протягом доби з моменту їх прибуття.

Порядок розрахунків та перелік операцій з вагонами (контейнерами), за час виконання яких не стягується плата, встановлюється Правилами.

У розрахунках затримка до 30 хвилин не враховується, затримка 30 хвилин і більше враховується як повна година.

За затримку вагонів і контейнерів через недодання до накладної документів, необхідних для виконання митних, санітарних та інших адміністративних правил або неналжне їх оформлення, вантажовідправник вносить плату, встановлену відповідно до статті 119 цього Статуту, і несе відповідальність перед залізницею за наслідки затримки вагонів і контейнерів.

В а н т а ж о в і д п р а в н и к, вантажоодержувач, порт звільняються від плати за користування вагонами і контейнерами:

а) якщо затримка вагонів або контейнерів виникла через стихійне лихо, що спричинило припинення руху на залізничних під'їзних коліях, а також через стихійне

лихо або аварію на підприємстві, внаслідок яких згідно з чинним положеннями заборонено виконувати вантажні роботи;

б) у разі подання залізницею вагонів (контейнерів) у кількості, що перевищує максимальну переробну спроможність навантажувальних і розвантажувальних пунктів відправника і одержувача;

в) у інших випадках, передбачених Правилами.

За неправильно зазначені у накладній масу, кількість місць вантажу, його назву, код та адресу одержувача з відправника, порта стягується штраф у розмірі згідно із статтею 118 Статуту залізниць. При цьому відправник несе перед залізницею відповідальність за наслідки, які виникли.

Подача залізницею під навантаження неочищеного рухомого складу дозволяється лише за погодженням з вантажовідправником, портом. При цьому залізниця сплачує штраф у розмірі 50 відсотків добової плати за користування вагонами і контейнерами на користь вантажовідправника, порту, які зобов'язані перед навантаженням очистити вагон (контейнер). На очищення вагонів (контейнерів) вантажовідправнику, порту надається необхідний для цього час, який визначається угодою між станцією та вантажовідправником, портом.

У разі здавання вантажоодержувачем, портом після вивантаження неочищеного рухомого складу або контейнерів вантажоодержувач, порт сплачують залізниці штраф у таких самих розмірах.

За пошкодження і втрату вагонів, контейнерів на залізничних під'їзних коліях, у порту, на залізничній лінії, яка будується, під час навантаження або вивантаження засобами відправника або одержувача на станції, за пошкодження чи втрату знімних перевізних пристосувань (піддонів, строп, щитів, печей тощо), що належать залізниці, відправник, одержувач, порт, підприємство (організація) несуть матеріальну відповідальність перед залізницею у розмірі фактично заподіяної шкоди.

Вантажовідправник, вантажоодержувач, порт, підприємство (організація) зобов'язані також відшкодувати залізниці збитки, завдані внаслідок пошкодження рухомого складу, перевантаження, неправильного навантаження, застосування неякісної упаковки або неправильного кріплення вантажу.

Після прибуття на станцію призначення вантажу всю відповідальність перед залізницею щодо цього перевезення несе одержувач.

Якщо вантаж адресовано одержувачу, якого не виявилось на станції призначення, відповідальність перед залізницею несе відправник.

У разі самовільного використання залізницею вагонів (контейнерів), що належать підприємствам або орендовані ними, залізниця сплачує їм плату за користування, встановлену статтею 119 Статуту залізниць.

За пошкодження залізницею вагонів або контейнерів, що належать підприємствам, залізниця несе матеріальну відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди. За втрачені залізницею вагони і контейнери, що належать підприємствам, залізниця на їх вимогу зобов'язана надати відповідні вагони і контейнери для тимчасового безкоштовного користування, а після трьох місяців з моменту їх втрати – передати вагони і контейнери замість втрачених. У разі відсутності у залізниці відповідного рухомого складу вона зобов'язана відшкодувати його вартість.

З а л і з н и ц я несе матеріальну відповідальність за втрату, недостачу, псування або пошкодження прийнятого до перевезення багажу, вантажобагажу, а також за прострочення його доставки, якщо не доведе, що втрата, недостача, псування, пошкодження, прострочення відбулися не з її вини.

За недостачу, втрату, псування або пошкодження багажу, вантажо-багажу залізниця несе відповідальність у таких розмірах:

а) за багаж і вантажобагаж, прийнятий до перевезення з оголошеною вартістю, – у розмірі оголошеної вартості, а якщо залізниця доведе, що оголошена вартість перевищує дійсну вартість, – у розмірі дійсної вартості;

б) за багаж, прийнятий до перевезення без оголошеної вартості, – у розмірі дійсної вартості багажу, встановлену згідно з Правилами перевезень пасажирів;

в) за псування і пошкодження багажу і вантажобагажу – у розмірах тієї суми, на яку було знижено їх вартість.

За прострочення доставлення багажу, вантажобагажу залізниця сплачує штраф у розмірі 10 відсотків провізної плати за кожен добу, але не більше 25 відсотків провізної плати. Неповна доба приймається за повну.

За прострочення доставлення багажу, вантажобагажу в межах до однієї доби штраф не нараховується. Не нараховується цей штраф також у разі, коли пасажир не вивіз багаж із станції в установлені Правилами перевезень пасажирів терміни.

У разі виявлення у багажі, вантажобагажі предметів та речей, перевезення яких заборонено, власник сплачує залізниці штраф у розмірі п'ятикратної вартості перевезення багажу або вантажобагажу.

Відповідальність за збереження ручної поклажі, яку пасажир перевозить з собою, лежить на пасажирі.

Обставини, що можуть бути підставою для матеріальної відповідальності залізниці, вантажовідправника, вантажоодержувача, пасажирів під час залізничного перевезення, засвідчуються комерційними актами або актами загальної форми, які складають станції залізниць.

К о м е р ц і й н и й акт складається для засвідчення таких обставин:

а) невідповідності найменування, маси і кількості місць вантажу, багажу чи вантажобагажу натурою з даними, зазначеними у транспортних документах;

б) у разі виявлення вантажу, багажу чи вантажобагажу без документів або документів без вантажу, багажу чи вантажобагажу;

в) псування, пошкодження вантажу, багажу і вантажобагажу;

г) повернення залізниці вкраденого вантажу, багажу або вантажобагажу.

Залізниця зобов'язана скласти комерційний акт, якщо вона сама виявила зазначені вище обставини або якщо про існування хоча б однієї з них заявив одержувач або відправник вантажу, багажу чи вантажобагажу.

В усіх інших випадках обставини, що виникли в процесі перевезення вантажу, багажу і вантажобагажу і які можуть бути підставою для матеріальної відповідальності, оформляються актами загальної форми.

Порядок складання комерційних актів та актів загальної форми встановлюється Правилами.

П р е д'я в л е н н ю залізниці позову, який впливає із цього Статуту, має обов'язково передувати пред'явленню до неї претензії.

П р а в о 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;

г) 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.

Накладна, вантажна, багажна і вантажобагажна квитанції та комер-ційний акт подаються лише в оригіналі.

Претензії, що виникли з приводу перевезення вантажів, заявляються залізниці призначення вантажу.

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

Претензії, що виникли з перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні, заявляються:

а) залізниці призначення, якщо кінцевим пунктом перевезення є залізнична станція;

б) іншому транспортному органу, якщо кінцевим пунктом перевезення є порт.

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

Порядок заявлення і розгляду претензій з приводу платежів, зборів і штрафів, пов'язаних з перевезенням пасажирів, багажу і вантажів, установлюється правилами.

Укрзалізниця може доручити розгляд претензій своїм структурним підрозділам.

Не допускається пред'явлення вимог вантажовідправників, вантажо-одержувачів і залізниць, що впливають із договорів перевезення, на суму менше однієї мінімальної заробітної плати за кожною накладною, за винятком претензій від громадян.

Передача іншим організаціям або громадянам права на пред'явлення претензій та позовів не допускається, за винятком випадків передачі такого права вантажовідправником вантажоодержувачу або вантажоодержувачем вантажовідправнику, а також вантажовідправником або вантажоодержувачем вищій організації або уповноваженій особі, яка виступає від їх імені.

Передача права на пред'явлення претензій і позовів засвідчується переуступним підписом на документі (накладній, вантажній, багажній квитанції), а для уповноваженої особи – довіреністю, оформленою згідно із законодавством.

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, а претензії з приводу штрафів – протягом 45 діб.

Зазначені терміни обчислюються:

а) з дня видачі вантажу, багажу або вантажобагаж – для претензій про відшкодування за псування, пошкодження або недостачу вантажу, багажу та вантажобагажу;

б) через 30 діб з дня закінчення терміну доставки – для претензій про відшкодування за втрату вантажу;

в) через 2 місяці з дня прийому вантажу до перевезення – для претензій про відшкодування за втрату вантажу, що виникли з приводу перевезень у прямому

змішаному сполученні;

г) через 10 діб після закінчення терміну доставки багажу чи вантажобагажу – для претензій про відшкодування за втрату багажу чи вантажобагажу;

д) від дня видачі вантажу, багажу або вантажобагажу – для претензій з приводу прострочення доставки вантажу, багажу або вантажобагажу;

е) після закінчення п'ятиденного терміну, встановленого для оплати штрафу, – для претензій про стягнення штрафу за невиконання плану перевезень;

є) з дня отримання заявником претензії копії платіжного доручення (рахунка) залізниці про нарахування плати – для претензій про повернення плати за користування вагонами і контейнерами;

ж) з дня встановлення обставин, що спричинили заявлення претензії, – в усіх інших випадках.

135. Залізниця зобов'язана розглянути заявлену претензію і повідомити заявнику про результати її розгляду в такі терміни з дня отримання претензії:

а) протягом 3 місяців – претензії, що виникли внаслідок перевезень у залізничному сполученні;

б) протягом 6 місяців – претензії, що виникли внаслідок перевезень у прямому змішаному сполученні;

в) протягом 45 діб – претензії про сплату штрафів.

У разі часткового задоволення або відхилення претензій у повідомленні мають бути зазначені підстави рішення залізниці з посиланням на відповідні статті Статуту залізниць. У цих випадках подані з претензією документи повертаються заявнику.

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, що впливають із Статуту залізниць, можуть бути подані тільки у разі повної або часткової відмови залізниці задовольнити претензію чи у разі неодержання від залізниці відповіді в установленій термін. Позови подаються до арбітражного суду або до суду за місцем знаходження залізниці, якій була пред'явлена претензія, у двомісячний термін з дня одержання відповіді залізниці або з дня закінчення терміну, встановленого для відповіді.

Позови залізниць до вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів, що впливають із Статуту залізниць, можуть бути подані відповідно до установленної підвідомчості чи підсудності до арбітражного суду або до суду за місцем знаходження відповідача протягом 6 місяців.

Зазначений шестимісячний термін обчислюється:

а) щодо стягнення штрафу за невиконання плану перевезень – після закінчення п'ятиденного терміну, встановленого для сплати штрафу;

б) в усіх інших випадках – з дня настання події, що стала підставою для подання позову.



5.8. ПРЕТЕНЗІЇ ТА ПОЗОВИ У ВНУТРІШНЬОМУ СПОЛУЧЕННІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Відповідно до статті 130 Статуту пред'явленню залізниці позову, має обов'язково передувати пред'явлення до неї претензії.

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 с відправлення про прийняття вантажу до перевезення з відміткою станції призначення 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.

Накладна, вантажна квитанція та комерційний акт подаються лише в оригіналі. Претензії, що виникли з приводу перевезення вантажів, заявляються залізниці призначення вантажу (стаття 131 Статуту).

Претензії, що виникли з перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні заявляються:

а) залізниці призначення, якщо кінцевим пунктом перевезення є залізнична станція;

б) іншому транспортному органу, якщо кінцевим пунктом перевезення є порт.

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

Статтею 132 Статуту не допускається пред'явлення вимог вантажовідправників, вантажоодержувачів і залізниць, що впливають із договорів перевезення, на суму менше однієї мінімальної заробітної плати за кожною накладною, за винятком претензій від громадян.

Відповідно до статті 133 Статуту передача іншим організаціям або громадянам права на пред'явлення претензій та позовів не допускається, за винятком випадків передачі такого права вантажовідправником вантажоодержувачу або вантажоодержувачем вантажовідправнику, а вантажовідправником або вантажоодержувачем вищій організації або уповноваженій особі, яка виступає від їх імені.

Передача права на пред'явлення претензій і позовів засвідчується переуступним підписом на документі (накладній, вантажній квитанції), а для уповноваженої особи — довіреністю, оформленою згідно із законодавством.

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, а претензії з приводу штрафів — протягом 45 діб (стаття 134 Статуту).

Зазначені терміни обчислюються:

а) з дня видачі вантажу — для претензій про відшкодування за псування, пошкодження або недостачу вантажу;

б) через 30 діб з дня закінчення терміну доставки — для претензій про відшкодування за втрату вантажу;

в) через 2 місяці з дня прийому вантажу до перевезення — для претензій про відшкодування за втрату вантажу, що виникли з приводу перевезень у прямому змішаному сполученні;

г) з дня встановлення обставин, що спричинили заявлення претензії. — в усіх інших випадках.

Відповідно до статті 135 Статуту залізниця зобов'язана розглянути заявлену претензію і повідомити заявнику про результати в такі терміни з дня отримання претензії:

а) протягом 3 місяців — претензії, що виникли внаслідок перевезень у залізничному сполученні;

б) протягом 6 місяців — претензії, що виникли внаслідок перевезень у прямому змішаному сполученні;

У разі часткового задоволення або відхилення претензій у повідомленні мають бути зазначені підстави рішення залізниці з посиланням на відповідні статті цього Статуту. У цих випадках подані з претензією документи повертаються заявнику.

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, що впливають із цього Статуту, можуть бути подані тільки у разі повної або часткової відмови залізниці задовольнити претензію чи у разі недержання від залізниці відповіді в установлений термін.

Позови подаються до арбітражного суду або до суду за місцем знаходження залізниці, якій була пред'явлена претензія, у двомісячний термін з дня одержання відповіді залізниці або з дня закінчення терміну, встановленого для відповіді (стаття 136 Статуту).



5.9. ПРЕТЕНЗІЇ ТА ПОЗОВИ У МІЖНАРОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Согласно статьи 29 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) право предъявления претензий, основанных на договоре перевозки, принадлежит отправителю — к дороге отправления или получателю — к дороге назначения.

Претензии предъявляются по каждой отправке в отдельности, за исключением:

1) претензий о возврате переборов провозных платежей. Такие претензии могут предъявляться на несколько отправок;

2) случаев, когда по нескольким отправкам составлен только один коммерческий акт. В таких случаях претензия предъявляется на все отправки, указанные в коммерческом акте.

Претензий о возврате сумм, уплаченных по договору перевозки, могут быть предъявлены тем лицом, которое произвело данный платеж, и только к той железной дороге, которая взыскала эти суммы.

В случае когда претензия предъявляется от имени отправителя или получателя уполномоченным лицом, то право на это предъявление должно быть подтверждено доверенностью отправителя или получателя. Эта доверенность должна соответствовать внутренним законам и правилам той страны, к железным дорогам которой предъявлена претензия.

Претензия предъявляется для рассмотрения компетентным органам железных дорог, указанным в Приложении 19 СМГС.

Компетентным органом, которому направляются претензии по несохранным перевозкам, предъявляемые грузоотправителями и грузополучателями Украины и направляемые иностранными железными дорогами в сообщении с администрациями железных дорог Азербайджана, Беларуси, Грузии, Казахстана, Киргизии, Латвии, Литвы, Молдовы, России, Таджикистана, Туркменистана, Узбекистана, Эстонии является Укрзализныця, Главное коммерческое управление.

Компетентным органом, которому направляются претензии по несохранным перевозкам, предъявляемые грузоотправителями и грузополучателями Украины и направляемые иностранными железными дорогами в сообщении с железными дорогами стран Албании, Болгарии, Венгрии, Вьетнама, Ирана, Польши, Китая, Кореи, Монголии, Румынии, Словакии, претензии за просрочку в доставке грузов, предъявляемые получателями в Украине и претензии, направляемые иностранными железными дорогами, при установлении ответственности железных дорог Украины является Центр международных взаиморасчетов и контроля Укрзализныци, адрес: 290604, Украина, г. Львов, ул. Гоголя, 1.

Предъявление претензий к железным дорогам производится:

1) в случаях полной утраты груза:

- отправителем при условии представления дубликата (листа с накладной);
- получателем при условии представления дубликата накладной (листа с накладной) или оригинала накладной и листа уведомления о прибытии груза (листов 1 и 5 накладной). При этом в дубликате накладной или в оригинале накладной и в листе уведомления о прибытии груза должна содержаться сделанная в соответствии с § 6 статьи 17 отметка о неприбытии груза, удостоверенная календарным штемпелем станции назначения;

2) в случае частичной утраты, повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам:

- отправителем или
- получателем при условии представления оригинала накладной и листа уведомления о прибытии груза (листов 1 и 5 накладной) и коммерческого акта, выданного получателю железной дорогой на станции назначения;

3) в случае просрочки в доставке груза

- получателем при условии представления оригинала накладной и уведомления о прибытии груза (листов 1 и 5 накладной), а также Претензионного заявления о просрочке в доставке груза по форме Приложения 20 в двух экземплярах;

4) в случае перебора провозных платежей

- отправителем, по тем суммам, которые он уплатил за перевозку, — при условии представления дубликата накладной (листа с накладной) или другого документа в соответствии с внутренними правилами, действующими на дороге отправления; — получателем, по тем суммам, которые он уплатил за перевозку, — при условии представления оригинала накладной и листа уведомления о прибытии груза (листов 1 и 5 накладной).

- Указанные в пунктах 1-4 документы, выданные отправителю или получателю железной дорогой, могут быть предъявлены железной дороге только в подлинниках, но не копиях.

В соответствии со статьей 30 СМГС право предъявления иска, основанное на договоре перевозки, принадлежит тому лицу, которое имеет право заявить претензию к железной дороге. Иск может быть предъявлен только после заявления претензии в соответствии со статьей 29 СМГС.

Иск может быть предъявлен лицом, имеющим на то право, только к той железной дороге, к которой была заявлена претензия, и только в том случае, если ею не был соблюден срок на рассмотрение претензии или если в течении этого же срока железная дорога уведомила заявителя об отклонении претензии полностью или частично.

Иск может быть предъявлен только в надлежащем суде той страны, железным дорогам которой была предъявлена претензия.

В соответствии со статьей 31 СМГС претензии и иски отправителя или получателя к железным дорогам по договору перевозки, а также требования и иски железных дорог к отправителям или получателям об уплате провозных платежей, штрафов и о возмещении ущерба могут быть заявлены в течение 9 месяцев, за исключением претензий и исков о просрочке в доставке груза, для предъявления которых установлен 2-месячный срок.

Указанные сроки исчисляются:

➤ для претензий о возмещении за частичную утрату груза, недостачу массы, повреждение, порчу или снижение качества груза по другим причинам, а также за просрочку в доставке — со дня выдачи груза получателю;

➤ для претензий о возмещении за полную утрату груза — с 30-го дня после истечения срока доставки, исчисленного согласно статье 14 СМГС. Претензий и требования, по которым истек срок давности, не могут быть предъявлены также и в виде исков.



5.10. АКТОВО-ПРЕТЕНЗИОННАЯ РАБОТА НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ ГОСУДАРСТВ-УЧАСТНИКОВ СОДРУЖЕСТВА, ЛАТВИЙСКОЙ РЕСПУБЛИКИ, ЛИТОВСКОЙ РЕСПУБЛИКИ, ЭСТОНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ *(извлечения из инструкции)*

Эта работа регламентирована одноименной инструкцией, утвержденной Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества 26-27 мая 1994 года, которая регулирует порядок составления, пересылки, расследования коммерческих актов, учета случаев несохранности перевозок, рассмотрения претензий, расчетов между железными дорогами по удовлетворенным претензиям и искам за утрату, недостачу, порчу и повреждение грузов.

Оформление и расследование случаев несохранности грузов

1. Характеристика основных видов несохранности грузов

К в и д а м несохранности грузов, учитываемым в соответствии с настоящей Инструкцией, относятся допущенные в процессе перевозки или при хранении на станционных складах и других местах общего пользования: а) хищения грузов; б) недостачи мест; в) недостачи массы грузов; г) утраты, порчи или повреждения грузов.

К а к хищения учитываются недостачи грузов, установленные по сравнению с документами и выявленные при: а) срыве пломб (пломбы), следах повреждения и

подделке пломб; б) проломах стен, пола, крыши вагона или контейнера, решеток вентиляционного люка, люковых решеток у крытых вагонов, через которые могло быть совершено хищение; в) следах насильственного повреждения и вскрытия тары грузовых мест; г) проломах стен, пола, крыши склада, через которые могло быть совершено хищение, вскрытии замков или срыве пломб складских помещений; д) наличии признаков хищения груза, перевозимого на открытом подвижном составе (выемки, нарушения тары, предохранительной маркировки и т. п.), в том числе при краже деталей автомобилей, тракторов и сельскохозяйственных машин, если они не сопровождалась проводниками отправителя или получателя; е) наличии других обстоятельств, если расследованием будет установлен факт хищения грузов.

Как хищения учитываются также другие случаи несохранности грузов (недостача мест и массы, утрата, порча и т. д.), если органами милиции, следствия или служебным расследованием будет установлено, что они произошли в результате хищения.

Как хищения снимаются с учета недостачи грузов, обнаруженные при обстоятельствах, указанных в пунктах "а" — "д", в случаях, когда органами внутренних дел на транспорте и следствия будет установлено, что они образовались не в результате хищений или не по вине железных дорог.

К недостачам мест относятся: а) недостачи мест груза, принятого к перевозке счетом мест и погруженного в вагон средствами железной дороги, если материалом расследования установлено, что они явились результатом недогруза; б) недостачи мест груза, погруженного средствами отправителя и прибывшего в исправном вагоне за исправными пломбами пункта погрузки; в) недостачи мест груза, погруженного средствами отправителя и прибывшего на открытом подвижном составе или в неисправном вагоне, или за неисправными пломбами, или за пломбами попутных станций, если расследованием установлено, что недостача не явилась следствием хищения; г) недостачи, возникшие в результате разъединения груза от перевозочных документов.

К недостачам массы груза относятся недостачи навалочных, насыпных и наливных грузов, а также грузов, перевозимых счетом мест, при тождественности числа мест указанному в перевозочном документе, если материалами расследования установлено, что недостача явилась результатом: а) неправильного взвешивания или неправильного указания отправителем или железной дорогой массы груза в перевозочных документах; б) неисправности упаковки при отсутствии признаков хищения; в) разъединения груза от перевозочных документов.

Как утраты, порчи и повреждения груза учитываются случаи полного или частичного уничтожения, а также полной или частичной порчи и повреждения груза, допущенные в результате: а) неправильной или небрежной погрузки, выгрузки и сортировки груза средствами железной дороги; б) аварий, крушений, пожаров, роспуска вагонов с горок и производства маневров; в) несвоевременной доставки или неправильного обслуживания в пути скоропортящихся грузов; г) утечки (утраты) груза вследствие технической неисправности подвижного состава, а также коммерческой неисправности при погрузке средствами железных дорог, кроме случаев перевозки грузов в подвижном составе отправителя или получателя.

В случаях несохранности в зависимости от стоимости похищенного, утраченного, недостающего, испорченного или поврежденного груза делятся на группы, устанавливаемые железнодорожными администрациями.

Каждый случай несохранной перевозки груза должен быть надлежащим образом оформлен и расследован в установленные сроки, по результатам расследования приняты соответствующие меры.

2. Составление и регистрация коммерческих актов, описание в коммерческом акте результатов проверки груза

Коммерческие акты составляются: а) при выгрузке груза на местах общего пользования в день выгрузки, а в соответствующих случаях в день выдачи груза получателю; б) при выгрузке груза на местах необщего пользования в день выгрузки, при этом проверка груза должна производиться в процессе выгрузки или непосредственно после выгрузки. В случае проверки тары вагона не тем приемосдатчиком, который участвовал при взвешивании груза в день его выгрузки, в разделе "Д" акта указываются фамилии приемосдатчиков, участвовавших при взвешивании груза и проверке тары вагона. Акт подписывает приемосдатчик, проверявший тару вагона; в) в пути следования груза в день обнаружения обстоятельств, подлежащих оформлению коммерческим актом. Если невозможно составить коммерческие акты в указанные сроки, то они должны быть оформлены во всех случаях не позднее следующих суток.

Коммерческие акты составляют для удостоверения следующих обстоятельств: несоответствия между наименованием, массой или количеством мест груза в натуре и данными, указанными в перевозочном документе; порчи и повреждения груза; обнаружения груза без документов или документов без груза; возвращения железной дороге похищенного груза; непередачи железной дорогой на железнодорожный подъездной путь груза в течение 24 ч после оформления в товарной контроле (кассе) выдачи груза по документам. В этом случае коммерческий акт составляется только по требованию получателя. Железная дорога обязана составить коммерческий акт при обнаружении ею перечисленных выше обстоятельств или когда на наличие хотя бы одного из этих обстоятельств указал получатель или отправитель груза.

Коммерческие акты составляются на бланках с типографской нумерацией. Форма бланков устанавливается Правилами перевозок грузов. Бланки коммерческих актов, полученные станциями, записываются в Книгу прихода бланков строгой отчетности. При порче бланков коммерческого акта с печатной нумерацией все три экземпляра этого акта перечеркиваются с надписью "испорчен" и хранятся в делах станции. Копии коммерческих актов, высылаемые по требованию правоохранительных, судебных органов, службы грузовой и коммерческой работы должны быть сняты на бланке без печатной нумерации. Расход бланков коммерческих актов контролирует начальник станции. Коммерческие акты заполняются, как правило, на пишущей машинке, четко без помарок, подчисток и каких-либо исправлений.

Коммерческие акты составляются станциями в трех экземплярах, из которых второй выдается получателю по его требованию, а первый и третий экземпляры хранятся в делах станции. Порядок пересылки первых экземпляров коммерческих актов изложен в п. 70 — 78 настоящей Инструкции.

Если коммерческий акт составлен на станции отправления или на попутной станции, то второй экземпляр акта прилагается к накладной и следует с ней до станции назначения. При этом станциями на оборотной стороне накладной в графе 5 "Отметки железной дороги" и дорожной ведомости указывается номер акта, дата его составления и о чем составлен акт (например, "о недостатке ... мест", "о недостатке массы ... кг" и т. п.). Эта запись удостоверяется штампом станции, составившей коммерческий акт.

На станции назначения акт попутной станции или станции отправления (если оставление нового акта не требовалось) регистрируется под порядковым номером в Книге учета коммерческих актов, составленных на неисправные перевозки грузов и багажа данной станции. Этот номер указывается в акте вторым знаменателем под печатным номером акта.

Коммерческий акт попутной станции выдается получателю по его требованию с отметкой о результатах выдачи груза в разделе "Ж" коммерческого акта. В этом случае в делах станции назначения остается копия этого коммерческого акта. При составлении на станции назначения нового коммерческого акта получателю акт попутной станции не выдают, кроме попутных коммерческих актов, составленных на ответственность отправителя. В этом случае копия коммерческого акта остается в делах станции.

Если при перевозочных документах не окажется коммерческого акта попутной станции, при выгрузке или выдаче груза, оформляют коммерческий акт установленным порядком независимо от наличия отметки в накладной о его составлении.

Никаких изменений в экземпляре коммерческого акта, сопровождающего груз, станция назначения делать не имеет права. В случае несоответствия сведений, имеющихся в попутном акте, данным о наличии и состоянии груза в действительности, а также если в пути следования было составлено два и более попутных акта, на станции назначения должен быть составлен новый коммерческий акт, который выдается получателю, а попутные коммерческие акты прилагаются к первому экземпляру коммерческого акта станции назначения и хранятся на станции до направления на расследование установленным порядком.

При выдате однородного груза, перевозимого навалом и насыпью, прибывшего от одного отправителя в адрес одного получателя, недостачи, превышающие норму естественной убыли массы данного груза и предельного расхождения определения массы нетто, а также излишки, превышающие предельное расхождение определения массы нетто, обнаруженные по отдельным отправкам при проверке за данные календарные сутки, оформляются одним коммерческим актом. В акте указываются по каждой отправке номер вагона, род вагона, количество пломб и оттиски на них, число мест и масса груза, значащиеся по документам и оказавшиеся в наличии. В случае определения массы груза на вагонных весах указывается масса брутто, тары вагона (с трафарета или проверенная) и нетто.

Если коммерческий акт на недостачу груза, прибывшего по основной отправке, выдан получателю, то при прибытии груза по досылочным документам станция обязана потребовать от получателя возратить ей выданный коммерческий акт. В разделе "Ж" коммерческого акта в этом случае делается отметка о том, что недостающий груз по данной отправке прибыл по досылочным документам с указанием их номеров, станции, оформившей досылку, даты оформления досылки и даты выдачи недостающего груза.

В коммерческом акте должны быть полностью указаны все данные, предусмотренные соответствующими графами, подробно описано оказавшееся в наличии количество груза (по массе и числу мест), а также его состояние (при повреждении упаковки груза, порче груза и т. п.) и обстоятельства, при которых обнаружена несохранность. Никаких предположений или заключений о причинах несохранности груза, виновности отправителя, дороги или станции вносить в коммерческий акт не допускается, так как такое заключение может быть сделано только в результате тщательного расследования причин несохранности. Если к перевозочным документам приложены коммерческие акты или акты общей формы, составленные на станциях по пути следования груза, то в верхней части коммерческого акта, составляемого на станции назначения, делается запись, что коммерческий акт составлен в дополнение к акту, с указанием наименования станции, составившей его, железной дороги, номера и даты составления и краткое содержание этого акта.

В коммерческом акте отражаются отдельно сведения о пломбах железной дороги (наименование станции, дороги, контрольные знаки и номер тисков) и

о пломбах отправителя (наименование станции и дороги, наименование отправителя, контрольные знаки), если они имелись. Сведения о всех снятых с вагона (контейнера) пломбах должны быть вписаны в акт точно, с указанием, какие пломбы сняты с одной стороны и какие с другой стороны вагона. При описании в акте пломб, снятых со специальных вагонов, должно быть указано откуда они сняты. Например, при описании пломб, снятых с рефрижераторных вагонов и с вагонов, оборудованных двумя запорными устройствами отметить состояние пломб в верхней и в нижней части двери с каждой стороны вагона. В случае неясных оттисков нельзя ограничиваться только одним словом "неясные", нужно точно сформулировать, в чем именно состоит неясность. При этом необходимо указать все буквы и цифры, которые можно прочесть. При отсутствии контрольных знаков на пломбах грузоотправителя в графе "контрольные знаки" коммерческого акта указывается слово "нет".

В с л у ч а я х составления коммерческих актов, в том числе и на несколько отправок, с участием грузополучателей на несохранность грузов, прибывших в исправных вагонах с неповрежденными пломбами пункта погрузки, пломбы, снятые с вагонов после подписания акта грузополучателем, погашаются путем обрезки концов проволоки и остаются в распоряжении железной дороги, в коммерческом акте в правом верхнем углу против соответствующих строк о приложении к акту пломб указывается "погашены". Пломбы порта не погашаются.

В к о м м е р ч е с к о м акте должны быть указаны данные из железнодорожной накладной: а) каким способом определена масса груза по стандарту, трафарету, обмером, условно, а если путем взвешивания, то указать на каких весах (вагонных, товарных, элеваторных, электронных и др.) произведено взвешивание груза; б) кем определена масса груза на станции отправления отправителем или железной дорогой; в) кем был погружен груз в вагон — железной дорогой, отправителем, портом или пристанью.

П о д а н н ы м перевозочных документов и оказавшихся в действительности при проверке груза в коммерческом акте отражается: железнодорожная марка, количество мест, вид упаковки, общая масса груза ("масса брутто", "тара вагона с трафарета" или "тара вагона проверена" и "масса груза нетто"), масса одного места при стандартной упаковке. Из числа оказавшегося в результате проверки груза выделяются сведения по поврежденным грузам.

В с л у ч а е перевозки по одной накладной грузов разных наименований и обнаружения утраты или повреждения груза масса должна проверяться по каждому наименованию отдельно и в соответствии с этим число мест и масса их должны указываться отдельно по каждому наименованию. Масса груза, оказавшегося в поврежденных местах, указывается отдельно (масса по трафарету или стандарту и фактически оказавшаяся).

П р и о б н а р у ж е н и и подмочки грузов (муки, сахара, сахарного песка и т. п.) должны быть точно указаны те наружные признаки подмочки, которые окажутся при осмотре, например, столько-то мест имеют сырые и сухие пятна, груз под этими пятнами затвердел; в каком месте вагона и в каком порядке лежали подмоченные места (у самых дверей, под люками, посередине вагона, в верхних, нижних или средних рядах и т. д.). При обнаружении на мешках сырых пятен указать, имелись ли внутри вагона (контейнера) какие-либо следы проникшей в вагон (контейнер) воды, дождя или снега и где именно — на полу вагона (контейнера) или у стен. В случаях подмочки грузов, вследствие неисправности вагонов (контейнеров), в коммерческом акте должно быть указано состояние вагона (контейнера) в соответствии с актом о техническом состоянии вагона или контейнера. Акт о техническом состоянии вагона или контейнера составляется только в случае их технической неисправности. При исправности вагона (контейнера) составления акта о

техническом состоянии их не требуется. В графе "вагон оказался" коммерческого акта указывается "исправный".

О с о с т о я н и и погрузки должно быть указано, правильно ли погружен, размещен, закреплен груз, уплотнен ли насыпной груз, имеется ли предохранительная маркировка, наносилась ли пленка против выдувания для грузов мелких фракций (уголь) на открытом подвижном составе. При описании состояния погруженного груза указывается, какое нарушение конкретно было допущено. Запрещается ограничиваться общими записями, например, "погрузка неправильная".

П р и о б н а р у ж е н и и недостатки грузов, перевозимых в крытых вагонах, должно быть указано, загружен ли вагон до полной вместимости или же в нем имеется незагруженное пространство, в каком месте вагона, какого размера и сколько в этом пространстве могло быть погружено груза и размеры оказавшихся грузовых мест. При недостатке отдельных мест груза в вагонах с открытыми люками, проломами указать их размеры, характер повреждения и возможность изъятия груза. Если груз перевозился в открытых ящиках, необходимо указать отсутствие или наличие выемок груза (их размер). Кроме того указывается наличие и состояние запоров, положение люков (с закрытой крышкой, но не закрепленной на защелку, с откинутой крышкой и т. п.). При недостатке груза, перевозимого в крытых вагонах с дверными заграждениями (щитами), указывается насколько плотно прилегли заграждения к полу и стенам вагона, были ли заграждения исправны и правильно установлены, не был ли груз погружен выше заграждений.

П р и о б н а р у ж е н и и недостатки грузов, перевозимых в цистернах, необходимо указать высоту налива или недолива, тип цистерны, плотность и температуру продукта, а также была ли обнаружена течь. Если цистерна имела течь, то следует указать, была ли эта течь струей или каплями, и в последнем случае, сколько капель в минуту.

В с л у ч а е перевозки по одной накладной грузов разных наименований, если масса груза определена по стандарту или по трафаретам на грузовых местах, взвешиваются только неисправные места и в акте указывается масса груза, оказавшегося в поврежденных местах и что масса (стольких-то) исправных мест не проверялась.

В т о м с л у ч а е, если обнаружена неисправность или повреждение упаковки и груза, указывается, в чем именно заключается неисправность или повреждение: а) какие имеются следы повреждения или вскрытия на таре; б) цела ли упаковочная проволока, лента, угольники, бандероли и т. п.; нет ли на проволоке, ленте, бандероли узлов, обрывов; можно ли, не нарушая целостности проволоки, ленты, бандероли, изъять груз из тары; в) была ли россыпь груза в вагоне, и если была, то в каком месте вагона, в каком количестве и что с ней сделано; г) цела ли внутренняя упаковка, достаточно ли подстилочного и прокладочного материала, имеются ли исправления тары и какого рода эти исправления, например, вновь забитые гвозди у ящиков, замененные доски, забитые иного сорта гвоздями, кипа частично зашита наружным швом иного вида, чем остальные стороны и т. д. Кроме того, обязательно должно быть указано в какой части вагона находилось поврежденное место. При описании повреждений или недостатка грузов запрещается указывать состояние груза или упаковки только в общих выражениях, например, "груз поврежден", "тара разбита" и т. п.

Д а н н ы е о состоянии груза или упаковки должны быть точно изложены по каждому неисправному месту в отдельности, например, "один мешок разорван в двух местах, в одном месте, разрыв столько-то сантиметров, а в другом — столько-то", "два ящика с проломанными боковыми стенками, в одном ящике пролом 10 x 15 мм, а в другом — 10 x 10 мм". В акте должно быть отражено, можно ли изъять

из поврежденного места недостающий груз и мог ли он поместиться в имеющейся части незаполненной тары.

П р и о б н а р у ж е н и и недостачи груза в поврежденной таре (мешках, ящиках, решетках, картонной таре и т. п.) следует указать качество материала, из которого тара изготовлена, соответствовала ли тара свойствам и массе перевозимого в ней груза и одинаковы или различны грузовые места по размерам и массе. Если на упаковке имеются пломбы отправителя, то при составлении акта необходимо указать состояние пломб и не было ли возможности доступа к грузу без нарушения пломб. При обнаружении повреждения чугунных, железных и т. п. изделий следует указать характер их излома, т. е. имеет ли излом следы ржавчины, потемнение и т. п. или излом свежий. При обнаружении загрязнения груза, перевозимого без упаковки, указывается, весь ли груз загрязнен или загрязнен только слой, соприкасавшийся с полом или стенками вагона, а также очищены от остатков груза стены, пол и потолок вагона.

П р и п о в р е ж д е н и и грузов (прорезанные, протертые, подмоченные места и т. п.) указывается: род и вид упаковки (ящик, короб или кипа и т. п.); номера поврежденных мест; увязано ли место упаковочной лентой, проволокой, а также размеры и характер повреждения наружной и внутренней упаковок и состояние укладки груза, в каком месте вагона находилась поврежденная кипа, короб, ящик: в дверном проеме, у стен, у люков или среди других упаковок этого груза, не имеется ли в вагоне выступающих частей или неубранного крепления, о которые могли бы повредиться кипы. При повреждении ткани в акте указывают: а) в скольких кусках поврежден товар; б) как поврежденная ткань сложена и где обнаружено повреждение (по кромке товара или в другом месте полотнища и на каком расстоянии от кромки).

П р и о б н а р у ж е н и и недостачи или повреждения грузов, перевозимых в бочках, указывается, в чем состоит повреждение бочек (выпадание днищ, ослабление оброчей и т. п.), каково их заполнение, как были бочки погружены — накатом или с постановкой на дно и где и как расположены пробки, были ли следы течи и где именно, а также следы пролитого груза на полу вагона. Если бочки были погружены накатом, указать — вдоль вагона или поперек, были ли между ними промежутки, имелись ли под ними подкладки, прикрепленные к полу вагона, и была ли возможность для удара одной бочки о другую. В акте необходимо отметить, в один или два яруса были погружены бочки и были ли прокладки между ярусами. При обнаружении течи жидких грузов, перевозимых в таре, не имеющей внешних признаков повреждения, станция выдачи обязана произвести экспертизу тары с целью установления причин течи. Если обнаружена недостача или повреждение при перевозке жидких грузов (кислот, глицерина и др.) в бутылках и банках, помещенных в корзины, ящики и др. обязательно следует указать, были ли места надлежащим образом укреплены в вагоне и насколько прочны тара и крепление, достаточно ли прокладочного материала, каково его количество, не имеют ли поврежденные бутылки неровностей отливки стекла, не выступали ли бутылки, банки за верхний уровень ящиков, корзин.

П р и у с т а н о в л е н и и недостач или повреждений грузов, перевозимых на открытом подвижном составе, в коммерческом акте указывается: а) количество отправок и мест по каждой отправке, погруженных в данном вагоне; б) о всех обнаруженных нарушениях в погрузке (постановка приспособлений, укладка, укрытие и увязка груза). В случае недостачи груза на открытом подвижном составе должно быть подробно описано расположение грузовых мест в полувагоне или на платформе, количество ярусов, плотность их заполнения, наличие свободных мест с указанием их размеров, а также виды крепления и их состояние по всем отправкам, по-

груженным в вагоне. в) при перевозке грузов навалом — об отсутствии или наличии на поверхности груза углублений, воронок, эмульсионной пленки, уплотнялась ли поверхность груза катком (уголь) и т. д.

При установлении недостатчи или повреждении деталей и инструмента автомобилей, тракторов, сельскохозяйственных и других машин, перевозимых на открытом подвижном составе, в коммерческом акте указывается: а) о всех обнаруженных нарушениях в погрузке и креплении машин, вследствие чего могло произойти повреждение частей или деталей; б) о неправильностях в пломбировании кабин, багажников, ящиков с запасными частями, если можно было изъять груз, не нарушая пломб; в) о нарушениях отправителем Технических условий погрузки и крепления грузов в части снятия, упаковки и защиты легко снимаемых и бьющихся частей и деталей машин; г) наименование и количество частей и деталей, недостающих против описи или упаковочного листа, при отсутствии описи — наличие оказавшегося груза; д) состояние пломб и упаковки деталей и инструмента; е) наличие в перевозочных документах сведений о перевозке грузов на особых условиях.

При составлении коммерческого акта на порчу скоропортящихся грузов должно быть точно описано состояние груза и те обстоятельства, при которых обнаружена порча, и прежде всего: а) способ погрузки (вертикальный с прокладками реек, шахматный, перекрестный, навалом без тары и т. п.) и соответствие его Правилам; высота погрузки груза в вагоне, а для мяса охлажденного и остывшего — плотность подвески на крючьях; б) состояние груза (наличие плесени, гнили, течи, загара, запаха, дефектов обработки); в) род и состояние тары (исправная, неисправная, описать неисправности); г) есть ли на полу следы течи испорченного груза, в какой части вагона находился испорченный груз; д) техническое состояние вагона (исправен ли кузов, нет ли щелей в дверях, исправны ли печная разделка, дверные запоры); е) открыты или закрыты в крытых вагонах крышки люков при перевозке с вентилированием; ж) утеплены ли люки, двери, пол и стены, при перевозке в переходный период в крытых вагонах; з) при перевозке в зимний период грузов, требующих предохранения от холода (овощи, молоко, фрукты, яйца и т. д.) — правильно ли оборудован и утеплен вагон; и) температура наружного воздуха; к) данные о качественном состоянии груза, сроках транспортабельности, температуре его (если это предусмотрено Правилами), дата сбора и упаковка для плодоовощей, указанные отправителем в удостоверении о качестве груза, и соответствие этой даты маркировке на таре; л) температура груза при выгрузке, если в соответствии с Правилами перевозок она указывается при приеме его к транспортировке и груз прибыл с дефростанцией (оттаивание); м) при перевозке грузов в рефрижераторном подвижном составе указывается температурный режим на всем пути следования и исправность холодильного оборудования (согласно акту о техническом состоянии вагона или техническому заключению).

При происшествии с животными (болезнь, падеж и др.) указывается, был ли проводник при животных в момент происшествия, правильно ли оборудован вагон решетками и другими приспособлениями, не было ли допущено проводником вагона нарушений каких-либо обязанностей, предусмотренных Правилами перевозки живности.

При выдаче навалочных грузов при централизованном вывозе по варианту вагон — автомобиль с проверкой массы груза на автомобильных весах, принятых дорогой на техническое обслуживание и расположенных на территории грузовых районов станций и при обнаружении разницы в массе груза, требующей составления коммерческого акта, должно быть указано в разделе "Д": "При выгрузке и одновре-

менной выдаче груза на автомашины с перевеской на автомобильных весах оказалось ...".

Если груз перевозился на особых условиях, то в разделе "Д" коммерческого акта указываются номер и дата разрешающей телеграммы (распоряжения).

Если вагон обнаружен без пломб и станция накладывала контрольные пломбы до проверки груза, в разделе "Д" коммерческого акта должны быть указаны оттиски и состояние этих пломб и закруток.

Если при проверке на станции назначения не будет обнаружена разница между данными акта, составленного на попутной станции, фактическим наличием и состоянием груза на станции назначения, станция обязана, не составляя нового акта, сделать на акте попутной станции в разделе "Ж": "Отметка станции назначения о состоянии груза, прибывшего с актом попутной станции", запись следующего содержания: "При проверке груза (дата) разницы против настоящего акта не оказалось". При этом станция назначения обязана определить размер фактической недостачи, порчи, повреждения груза, согласно предъявленным грузополучателем документам или выдать груз по его фактическому наличию с подробным его описанием в коммерческом акте. Такая отметка удостоверяется строчным штампом станции и подписями лиц, указанных в 12 настоящей Инструкции и Правилах составления актов, с указанием даты учинения записи. Этот акт выдается по требованию грузополучателя, две копии остаются в делах станции, одна из которых высылается на расследование порядком, установленным настоящей Инструкцией. В случае несоответствия сведений имеющихся в акте попутной станции данным, оказавшимся при проверке груза, составляется новый коммерческий акт.

В разделе "Е" "Заключение экспертизы" указывается номер акта экспертизы, дата его составления, а также размер, причина недостачи, порчи или повреждения груза, сумма, на которую понизилась его стоимость согласно акту экспертизы.

О выдаче излишнего груза под сохранную расписку в коммерческом акте делается отметка.

3. Особенности составления коммерческих актов при перевозках в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении

Коммерческие акты на недостачи и излишки грузов, перевозимых в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении с тарифных пунктов водного транспорта по судовой накладной, составляются порядком, установленным Правилами перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении.

Если груз в пункте перевалки был принят от порта по перечню без составления дополнительных новых перевозочных документов, то станция назначения и получатель по мере выдачи груза по каждой повагонной накладной вносят в свои экземпляры перечня данные о количестве (массе) груза, фактически выданного получателю, удостоверяя эти записи подписями агентов станции и получателя с наложением календарных штампов.

При обнаружении разницы в количестве груза, фактически выданного получателю, по сравнению с указанным в повагонной накладной станция назначения составляет коммерческий акт общим порядком. Все три экземпляра коммерческого акта остаются на станции. Получателю эти акты не выдаются до окончания выдачи всего груза, значащегося по перечню.

Порт (пристань) и станция перевалки по мере отгрузки каждого вагона в соответствии с Правилами перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении обязаны вносить в свои экземпляры перечня данные о фактической передаче груза. После окончания передачи всего количества груза, прибывше-

го по судовой накладной, или партии груза, включенного в тот или иной перечень, порт (пристань) и станция перевалки подводят итог переданного железной дороге количества груза и совместно подписывают оба экземпляра перечня с наложением календарных штампов. Один подписанный сторонами экземпляр перечня хранится в порту (пристани).

Н а о б н а р у ж е н н ы е недостатки груза, превышающие нормы предельного расхождения в результатах определения массы и естественной убыли в целом, против общего количества по всем включенным в тот или иной перечень повагонным накладным или судовой накладной порт (пристань) перевалки на основании Правил перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении выдает станции перевалки коммерческий акт, прикладываемый танцией перевалки к экземпляру перечня, пересылаемому на станцию назначения с последним вагоном. В этом перечне делается отметка о приложенном акте. Копия полученного от порта (пристани) коммерческого акта хранится в делах станции перевалки.

Излишки или недостатки груза в пределах нормы предельного расхождения в результатах определения массы и естественной убыли удостоверяются в соответствии с действующими Правилами перевозок грузов, отметкой в перечнях и перевозочных документах.

В с о о т в е т с т в и и с Правилами перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении по получении от станции перевалки третьего экземпляра перечня и по окончании выдачи всего груза по всем накладным, перечисленным в перечне, станция назначения и получатель подводят итоги фактически сданного получателю количества груза, удостоверяя их подписями агентов станции и получателя на каждом экземпляре перечня.

При установлении излишка или недостатка, превышающих нормы предельного расхождения в результатах определения массы и естественной убыли по сравнению с общим количеством груза, значащегося по первоначальным документам (судовым или повагонным), станция назначения составляет один общий коммерческий акт по результатам выдачи партии груза, значащейся в перечне. Один экземпляр этого акта выдается получателю, а первый экземпляр коммерческого акта со всеми приложениями высылается в Управление дороги порядком, установленным настоящей Инструкцией.

4. Оформление передачи и возврата станции похищенных грузов и грузов, изъятых в качестве вещественных доказательств органами внутренних дел

П о р я д о к возврата железной дороге грузов, изъятых органами внутренних дел у преступников в качестве вещественных доказательств устанавливается железнодорожной администрацией по согласованию с органами внутренних дел и Прокуратурой.

В с л у ч а е изъятия органами внутренних дел груза по конкретной отправке на станциях, это обстоятельство отражается в коммерческом акте при выгрузке или при выдаче. Основанием для этого является Постановление органов внутренних дел на транспорте. Об изъятии груза составляется Протокол, копия которого вручается начальнику станции для приобщения к 3-му экземпляру коммерческого акта.

Н а й д е н н ы е на территории железной дороги грузы оформляются коммерческим актом, как бездокументные.

Е с л и согласно приговору народного суда вещественное доказательство (груз) возвращается, начальник станции получив такое сообщение (от службы грузовой и коммерческой работы или юридического отдела отделения, Управления дороги, а также органов внутренних дел) обязан получить груз.

При возврате груза органами внутренних дел или судебных органов на станции оформляется коммерческий акт в трех экземплярах с указанием наименования груза, количества, состояния (какие имеются повреждения), к какой принадлежит отправке и т. д. При необходимости составляется акт экспертизы.

Первый экземпляр коммерческого акта направляется в службу грузовой и коммерческой работы, второй выдается органу внутренних дел, возвратившему груз, третий — остается в делах станции и приобщается к коммерческому акту на данную отправку, если он составлялся.

В о п р о с о реализации или досылке возвращенного груза решается начальником службы грузовой и коммерческой работы.

5. Оформление экспертизы

Д л я установления размера и причины недостачи, порчи или повреждения груза и суммы, на которую понизилась его стоимость, начальник станции по своей инициативе или по требованию грузополучателя приглашает экспертов бюро товарных экспертиз, инспекций по качеству, ветеринарно-санитарного надзора или соответствующих специалистов организаций и предприятий, не входящих в систему железнодорожного транспорта.

Экспертиза, проведенная в нарушение требований Правил перевозок грузов без участия соответствующих представителей железной дороги, считается недействительной.

О вызове эксперта станция уведомляет грузополучателя, который также имеет право принять участие в экспертизе. Экспертиза по скоропортящимся грузам должна быть произведена не позднее 24 ч с момента вскрытия вагона. Акт экспертизы должен быть подписан экспертом и всеми лицами, присутствовавшими при экспертизе. Выводы эксперта должны быть мотивированными и не могут основываться на предположениях.

Не допускается производство экспертизы по грузам, стоимость недостачи, порчи, повреждения которых не превышает стоимость экспертизы. В этих случаях размер и причина недостачи, порчи или повреждения груза и размер убытка определяются начальником станции и грузополучателем и указываются в коммерческом акте (раздел Д).

П р е д с т а в и т е л ь железной дороги обязан потребовать от эксперта, чтобы в его заключении было отражено следующее:

а) степень повреждения или порчи груза;

б) может ли поврежденный груз быть исправлен, стоимость исправления или на сколько процентов понизилась стоимость груза вследствие порчи, возможность его полного или частичного использования;

в) от чего могло произойти повреждение груза, в частности, не является ли оно следствием несоответствия упаковки ГОСТ, Техническим условиям или роду груза, не произошло ли повреждение или порча от свойств самого груза, возможна ли замена поврежденных или недостающих частей, предметов и стоимость такой замены. По таре экспертизой должно быть установлено:

- обеспечивает ли тара сохранность груза при перевозке;
- соответствует ли тара своему назначению и установленному стандарту с указанием номера стандарта и обнаруженных отступлений от стандартов;
- причины возникновения течи жидких грузов — конструктивных или других — и каких именно;
- достаточно ли выдержана клепка, из которой собраны бочки для перевозки данного груза;

- достаточно ли углублены уторы и не является ли течь или выпадение доньев следствием мелкого углубления и были ли укреплены обручи;
- правильно ли сделана припайка, сварка бочек или банок и герметично ли закрыты крышки;
- качество стеклянной тары (неравномерность отлива, наличие раковин).

Если невозможно провести экспертизу специалистом бюро товарных экспертиз, инспекций по качеству, ветеринарно-санитарного надзора, начальник станции может привлечь в качестве эксперта соответствующих специалистов организаций и предприятий, не входящих в систему железнодорожного транспорта. В данном случае этот эксперт должен представить станции поручение, доверенность директора (руководителя) своего предприятия. В поручении должна быть указана должность эксперта и удостоверено, что по своей квалификации он может дать соответствующее заключение.

Если эксперт затрудняется установить точно причину порчи, повреждения груза либо его тары, начальник станции должен предложить эксперту указать в акте те мотивы, по которым невозможно точно определить причину порчи или повреждения груза.

При несогласии с заключением эксперта начальник станции делает об этом оговорку в акте экспертизы с указанием мотивов и принимает меры к назначению повторной экспертизы или созданию экспертной комиссии, а при необходимости обязан обжаловать заключение эксперта.

Заключение экспертов, участвовавших в проверке груза, оформляется актом за подписями лиц, принимавших участие в экспертизе. О проведенной экспертизе должна быть сделана отметка в разделе "Е" коммерческого акта.

6. Оперативные донесения о случаях несохранных перевозок. Порядок расследования случаев несохранных перевозок грузов

По несохранным перевозкам, подлежащим оформлению коммерческими актами, начальник станции дает по телеграфу оперативное донесение:

а) о всех хищениях грузов и по всем случаям, имеющим признаки хищения — начальнику ответственной станции, начальнику команды военизированной охраны, обслуживающей ответственную станцию, а также начальнику линейного отделения внутренних дел на транспорте и начальнику команды военизированной охраны своей дороги;

б) о случаях повреждения или недостачи мест либо массы груза — начальнику ответственной станции. О случаях несохранности груза в рефрижераторном подвижном составе оперативное донесение необходимо давать также на дорогу приписки поезда (секции) — начальнику вагонного депо и начальнику службы вагонного хозяйства;

в) о всех случаях повреждения или утраты груза при пожарах и крушениях — начальнику службы грузовой и коммерческой работы, начальнику службы военизированной охраны, начальнику отделения, начальнику отряда военизированной охраны своей дороги, в копии по железным дорогам России, Казахстана, Украины — в Управления грузовой и коммерческой работы и военизированной охраны Министерства путей сообщения РФ, в департамент железнодорожного транспорта Министерства транспорта Казахстана и Государственную администрацию железнодорожного транспорта Украины ("Укрзалізниця");

г) о случаях порчи скоропортящихся грузов, в результате просрочки в доставке — начальникам служб грузовой и коммерческой работы дорог проследования вагонов с указанием даты перехода их с дороги на дорогу согласно штемпелям, представленным в дорожных ведомостях;

д) о случаях обнаружения коммерческого брака, создающего возможность доступа к грузу, его изъятия или утраты независимо от установления обстоятельств, требующих оформления коммерческого акта — начальнику станции последнего пункта коммерческого осмотра поездов, начальнику команды военизированной охраны, обслуживающей эту станцию, а также начальнику отдела (отделения) внутренних дел на транспорте и начальнику команды военизированной охраны своей дороги. Железнодорожные администрации государств-участников Содружества при перевозках грузов в пределах железных дорог своих государств могут устанавливать особый порядок подачи оперативных донесений о случаях хищения, недостачи, порчи или повреждения грузов в зависимости от группы несохранности (стоимости похищенного, недостающего или поврежденного груза).

В оперативных донесениях должны быть указаны номера вагонов и железнодорожных накладных, станции отправления, назначения груза, где и какие наложены пломбы, место и обстоятельства, при которых обнаружена несохранность, род вагона, род груза, характер несохранности, ориентировочный размер убытка.

Оперативное донесение подается в день обнаружения несохранной перевозки, в течение 24 часов с момента ее обнаружения.

Порядок, способы и сроки подачи оперативных донесений при перевозках в пределах одной железной дороги могут устанавливаться начальником дороги в зависимости от местных условий.

С т а н ц и я, реализовавшая (передавшая) груз в пути следования, принадлежность которого известна, обязана в 5-дневный срок сообщить об этом станции, службе грузовой и коммерческой работы и финансовой службе дороги назначения, а также финансовой службе своей дороги, указав при этом: номер накладной, станцию и дорогу отправления и назначения, наименование груза, отправителя, первоначального и фактического получателя, номер акта реализации, сумму, полученную за переданный груз, и причину его реализации.

О п е р а т и в н ы е донесения, подаваемые дорогами примыкания на новостройки, подаются за счет последней.

Н а ч а л ь н и к станции (или его заместитель по грузовой работе) ежедневно лично рассматривает поступившие для расследования оперативные донесения, производит по ним расследование и принимает меры.

П р и о б н а р у ж е н и и признаков хищения груза, в т. ч. в пути следования, независимо от суммы убытка, а также при составлении фиктивного коммерческого акта начальник станции обязан не позднее 3-дневного срока после завершения расследования направить органу внутренних дел на транспорте по месту составления коммерческого акта заверенную копию коммерческого акта, железнодорожной накладной, вагонного листа и др. документы по запросу органов внутренних дел, а при составлении коммерческого акта на свою ответственность — также объяснения причастных лиц и свое заключение.

Эти материалы направляются органам внутренних дел на транспорте при сопроводительном письме, в котором кратко излагаются обстоятельства случая хищения. Письмо подписывается начальником станции и его заместителем.

Сопроводительное письмо составляется в трех экземплярах, второй и третий экземпляры которого прилагаются соответственно к первому и третьему экземплярам коммерческого акта.

Начальник станции ежемесячно совместно с линейным (отделом) отделением внутренних дел на транспорте сверяет количество переданных им коммерческих актов на расследование по случаям хищений и полученных ответов на них.

Если в ходе служебного расследования будет установлено, что причиной недостачи массы или мест, порчи и повреждения грузов явилось хищение или ненадлежащее выполнение конкретными лицами своих служебных обязанностей, причи-

нивших крупный ущерб, то материалы расследования также направляются в транспортную прокуратуру или органы внутренних дел.

7. Отсылка коммерческих актов для расследования

С о с т а в л е н н ы е станцией коммерческие акты на ответственность порта, кроме портов Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики в пятидневный срок после составления их должны быть высланы с пломбами для служебного расследования припортовой дороге установленным на дороге порядком, с приложением копии коммерческого акта для передачи порту.

При перевозках в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении акты на недостачу и порчу грузов, погруженных в пунктах перевалки, направляются в этот же срок дорогам перевалки для расследования.

Е с л и груз был принят от пароходства по перечню и по этому перечню на станции назначения составлен общий коммерческий акт на недостачу или излишек груза, Управлению дороги перевалки направляется первый экземпляр общего акта с приложением перечня.

Вторые экземпляры актов, составленные по отдельным повагонным отправлениям данной партии груза, хранятся на станции назначения.

П р и н а л и ч и и ответственности других дорог в утрате, порче и повреждении грузов при крушениях, браках и пожарах копии коммерческих актов и материалы расследования направляются виновным дорогам и дороге назначения.

К о м м е р ч е с к и е акты (в том числе и попутные) с материалами, освобождающими железную дорогу от ответственности, направляются немедленно дороге назначения.

В с е остальные коммерческие акты с материалами расследования хранятся в делах станции составления их до предъявления претензий.

П р и предъявлении претензий служба грузовой и коммерческой работы дороги назначения дает указание своей станции и станции составления попутного коммерческого акта об отсылке ответственной дороге коммерческих актов с необходимыми приложениями порядком, установленным на дорогах (самостоятельно станцией, отделом грузовой и коммерческой работы отделения или актово-претензионным отделом этой службы).

В сопроводительном письме указывается основание высылки акта, сумма ущерба, номер и дата предъявления претензии, а также сведения о прилагаемых пломбах и перечисляются приложенные документы, необходимые для рассмотрения случая несохранной перевозки. При высылке актового материала станцией назначения самостоятельно второй экземпляр письма высылается в службу грузовой и коммерческой работы своей дороги со ссылкой на номер претензионного дела.

К о м м е р ч е с к и й акт направляется для расследования при наличии:

- материала, свидетельствующего об ответственности станции своей дороги — начальнику ответственной станции (непосредственно или через отделение дороги);
- ответственности другой дороги — в службу грузовой и коммерческой работы ответственной дороги.

К о м м е р ч е с к и е акты должны направляться на ответственную дорогу не позднее 10-дневного срока после получения претензии, о чем актово-претензионный отдел ставит в известность станцию (отделение), составившую коммерческий акт.

Д о р о г а назначения обязана по оформленной несохранности установить ответственность всех дорог по имеющимся материалам, при этом виновным дорогам высылается копия актового материала с приложением подлинных документов, составленных на ответственность данной дороги. В тех случаях, когда ответственность

дороги устанавливается транзитной дорогой, получившей актовый материал (подлинный или в копии), последний пересылается в пределах установленного срока на ответственную дорогу с уведомлением дороги назначения.

8. Приложения к коммерческому акту

Коммерческие акты, составленные станциями с нарушениями Правил, направлять на ответственность других дорог без материала расследования причин допущенных нарушений запрещается.

К первому экземпляру акта, высылаемому на расследование, должны прилагать пломбы, снятые с вагона, в котором следовал груз, кроме случаев, когда Правилами перевозок грузов предусмотрено их погашение. Если в сборном вагоне установлена несохранность груза одновременно по нескольким отправкам, пломбы прилагаются к одному из составленных актов, а во всех других актах указывается номер акта, к которому приложены пломбы, и номер отправки, на которую он составлен. Пломбы, прилагаемые к акту, должны прикрепляться верхними концами проволоки к отдельному листку картона, на котором должен быть указан номер накладной.

Концы проволоки со стороны навешивания пломбы на вагон обрезаются на расстоянии 3 — 4 см от пломбы. Однако если при выгрузке вагона обнаружена неисправность пломбы (передвижение пломбы по проволоке, следы вскрытия пломбы и т. д.), пломбирочная проволока не обрезается. В случае изъятия пломб органами милиции должна прилагаться справка о результатах исследования.

К коммерческому акту, кроме пломб, должны прилагаться следующие документы:

- подлинный вагонный лист;
- акт о техническом состоянии вагона (контейнера), если несохранность произошла или могла произойти в связи с неисправностью вагона (контейнера);
- копия коммерческого акта попутной станции;
- копия сертификата Государственной инспекции по качеству, Государственной хлебной инспекции или качественные удостоверения отправителя в том случае, если актом установлена порча скоропортящихся или хлебных грузов, а также акт осмотра состояния груза на контрольном пункте, заверенная выписка из рабочего журнала рефрижераторного поезда (секции, автономного вагона) о температурном режиме, часах работы компрессоров, дизель-генератора и моточасах автономных вагонов;
- копии фактур, счетов или других документов, по которым производилась проверка груза;
- акт экспертизы;
- копия оперативного донесения, сопроводительное письмо, при котором материал направлен органам внутренних дел на транспорте;
- выписка из книги перевески грузов на товарных весах;
- переписка, относящаяся к данной отправке;
- материалы расследования и заключение начальника станции (по актам, составленным на ответственность своей станции);
- копия натурального листа поезда;
- копия дорожной ведомости (если имелась просрочка в доставке груза);
- схема размещения контейнеров в вагоне (в случае прибытия контейнера без пломбы).

К коммерческому акту на порчу, повреждение или уничтожение груза в результате пожара, кроме перечисленных документов, должны прилагаться:

- ⇒ первичный акт о пожаре;
- ⇒ акт комиссионного расследования пожара;

- ⇒ заключение пожарно-технической экспертизы, если она вызывается необходимостью;
- ⇒ акты отбора проб и образцов;
- ⇒ схемы объекта, размещения груза и очага пожара;
- ⇒ иллюстрация по материалам расследования;
- ⇒ объяснения причастных лиц;
- ⇒ акт о техническом состоянии вагона (контейнера).

Приложения к акту перечисляются в графе акта "при акте приложены".

К п е р в о м у экземпляру общего коммерческого акта, составленного на недостачу или излишек груза, принятого от пароходства по перечню, прилагаются:

- ◆ коммерческие акты, которые составлялись на недостачу или излишек груза всей партии, включенной в перечень;
- ◆ перечень, по которому груз был принят от пароходства и выдан грузополучателю.

9. Опротестование и возвращение коммерческих актов

К о м м е р ч е с к и е акты, прибывшие на расследование, запрещается возвращать на дорогу, составившую коммерческий акт, или дорогу, приславшую его для расследования.

Дорога, получившая коммерческий акт на расследование, в десятидневный срок возвращает составившей его дороге только в случаях:

- если акт составлен в нарушение Правил составления коммерческих актов или в тексте сделаны дописки и исправления, не заверенные надлежащим образом;
- если пломбы, снятые с вагона, окажутся в неисправном состоянии (со следами насильственного повреждения, с выдергивающейся проволокой, с неясными или срезанными оттисками, не дающими возможность установить наименование дороги, наложившей эти пломбы).

В этом случае при вскрытии пакета оформляется акт.

Коммерческие акты, опротестованные ответственной дорогой и возвращенные на дорогу составления, остаются на последней. Коммерческие акты, не возвращенные с протестом, в течение 10 дней со дня их поступления на дорогу не могут быть опротестованы в дальнейшем, за исключением актов, по которым производится расследование совместно с портами, пароходствами и иностранными дорогами.

10. Рассмотрение коммерческих актов, полученных для расследования

П р и рассмотрении полученных для расследования коммерческих актов, проверяется правильность составления и оформления их, а именно:

- своевременно ли составлен акт;
- заполнены ли все необходимые графы, предусмотренные формой акта;
- поставлены ли на акте необходимые подписи и штампель станции;
- приложена ли копия акта попутной станции, если об этом указано в акте;
- имеются ли при акте вагонный лист, пломбы, акт о техническом состоянии вагона или контейнера и другие приложения;
- относятся ли к акту приложенные к нему вагонный лист и пломбы;
- исправны ли пломбы, приложенные к акту, и соответствуют ли знаки на пломбах данным вагонного листа и коммерческого акта;
- в достаточной ли степени освещены в акте все обстоятельства несохранности, нет ли неясности, лишаящей возможности судить о степени ответственности отправителя, железных дорог и станций в допущенной несохранности;

- отражены ли в акте все данные, необходимые для установления размеров убытка, причиненного несохранностью груза;
- имелись ли основания для составления коммерческого акта.

К о б с т о я т е л ь с т в а м, требующим тщательной проверки правильности составления акта, в частности, относятся:

- систематическое массовое составление коммерческих актов на отдельных станциях и подъездных путях;
- проверка массы груза при выгрузке неустановленным способом;
- составление акта не в день выгрузки или выдачи груза, за исключением случаев, предусмотренных в 9 настоящей Инструкции;
- несоответствие пломб, приложенных к акту, данным вагонного листа, если такое несоответствие не было оформлено актом общей формы (в пути следования или на станции назначения).

П о к а ж д о м у случаю выявления фиктивности составленного акта материалы передаются следственным органам.

К о м м е р ч е с к и е акты, после служебного расследования и принятия мер по ним, остаются на ответственной дороге и высылаются дороге назначения по ее требованию. Если в ходе служебного расследования будет установлена ответственность отправителя (отправителя, получателя, проводника груза или другие обстоятельства, освобождающие дорогу от ответственности), то коммерческий акт с подтверждающими материалами должен быть отправлен на дорогу назначения, а по перевозкам в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, когда пунктом назначения является порт (пристань) на дорогу перевалки.

Е с л и дорога, получившая на расследование коммерческий акт, установила ответственность другой дороги, то этот акт должен быть отправлен на эту дорогу со всеми документами, подтверждающими ответственность этой дороги в срок не позднее 25 дней со дня получения коммерческого акта. Об этом ставится в известность дорога, приславшая акт.

К о м м е р ч е с к и е акты, составленные на ответственность железных дорог по нерасчетным суммам на расследование не высылаются.

О ш и б о ч н о засланные коммерческие акты отсылают надлежащей дороге при письме, адресованном в копии дороге, заславшей акт.

К о м м е р ч е с к и е акты, присланные на расследование, дорога обязана расследовать по существу, выявить причины возникновения несохранности и принять соответствующие меры.

11. Определение ответственности по коммерческим актам

П о п о с т у п и в ш и м на расследование и составленным станциями своей дороги коммерческим актам, службой, отделением дороги или станцией (в зависимости от установленного на дороге порядка отсылки актов в соответствии с 70 — 78 настоящей Инструкции) определяются станции и дорога, ответственные по данному акту, согласно гл. IV настоящей Инструкции.

Ответственность устанавливается на основании объективного рассмотрения акта и приложенных к нему материалов.

П р и перевозке скоропортящихся грузов и других грузов в крытых вагонах, проверка которых на попутных станциях согласно Правилам осмотра поездов и вагонов в коммерческом отношении не производится, вопрос об ответственности решается по результатам расследования.

О т в е т с т в е н н о с т ь той или иной дороги за порчу скоропортящихся грузов устанавливается с участием работников хладотранспорта.

Е с л и по какой-либо отправке составлено более одного коммерческого акта на недостачу, порчу или повреждение груза, ответственность дорог определяется по

каждому акту отдельно соразмерно недостающей, испорченной или поврежденной части груза на каждой дороге.

12. Порядок и сроки расследования случаев несохранностей грузов и разъединений грузов от документов

К р а с с л е д о в а н и ю каждого случая несохранности груза и разъединения груза от документов приступают немедленно по выявлению факта несохранности или разъединения на станции, а также по получении оперативного донесения или коммерческого акта других станций и заканчивают не позднее десятидневного срока, за исключением актов, расследование по которым производится совместно с портами, пароходствами, иностранными дорогами.

Р а с с л е д о в а н и е хищения и других видов несохранности перевозок, а также рассмотрение их на оперативных совещаниях должно осуществляться в контакте с органами внутренних дел на транспорте и военизированной охраны.

П о р я д о к расследования и рассмотрения случаев утраты, порчи, повреждения и хищения грузов на станциях, предприятиях, отделениях, Управлениях железных дорог устанавливается железнодорожными администрациями государственных участников Содружества, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики.

С л у ч а и разъединений грузов и вагонов от документов рассматриваются: начальниками служб перевозок, грузовой и коммерческой работы не реже одного раза в квартал; начальником отделения — не реже одного раза в месяц; начальником станции — ежедневно.

Начальники станций рассматривают случаи разъединения вагонов и грузов от документов и принимают исчерпывающие меры к немедленному их объединению, направлению на станцию назначения и предупреждению подобного в дальнейшем.

П р и выявлении на предприятиях железнодорожного транспорта преступных групп из числа железнодорожников служебное расследование обстоятельств и принятие необходимых мер по предотвращению подобных случаев в дальнейшем проводится порядком, установленным железнодорожной администрацией государства.

Н а а к т о в о-р о з ы с к н у ю группу станции возлагается:

- ⇒ оформление коммерческих актов;
- ⇒ подготовка начальнику станции материала для рассмотрения случаев несохранности грузов по коммерческим актам и оперативным донесениям;
- ⇒ розыск грузов;
- ⇒ ведение учета и отчетности по актово-розыскному делу;
- ⇒ анализ несохранных перевозок.

На станциях, где нет актово-розыскных групп, эти обязанности должен выполнять специально выделенный работник под непосредственным руководством начальника станции.

П о к а ж д о м у коммерческому акту или оперативному донесению подбирают материалы, необходимые для полного и исчерпывающего определения всех обстоятельств, при которых была допущена станцией несохранность груза — выписка из Книги приема груза к отправлению, Книги выгрузки и Книги учета контрольных перевесок вагонов, Книги предъявления вагонов к техническому осмотру, наряды на прием и сдачу контейнеров, копии вагонных листов, натуральных листов, отвесов и т. д.

Кроме того, отбираются объяснения от работников, непосредственно выполняющих операции с вагонами, грузами и документами, при которых была допущена несохранность, и от других лиц, причастность которых устанавливается из содержания актов, оперативного донесения или материалов расследования.

В объяснениях этих лиц должны быть подробно описаны все обстоятельства, при которых производились операции с грузом, документами или вагоном, а также

указаны причины допущенных данными работниками нарушений Устава железных дорог, Правил перевозок грузов и должностных инструкций.

В случае необходимости отбирают показания у работников и лиц, являющихся свидетелями операций с грузом или вагоном. Эти показания должны быть подписаны как тем, кто дал показания, так и производившим расследование.

Если из коммерческого акта усматривается вина работников других служб или подразделений, то по этому акту должно быть сделано заключение начальника соответствующей службы (отдела) или подразделения.

По случаям несохранности груза, погруженного средствами отправителя и поступившего в неисправных вагонах, в вагонах с неисправными пломбами или за пломбами попутной станции, а также на открытом подвижном составе с признаками утраты груза расследование станцией отправления производится при необходимости совместно с отправителем. Если расследованием будет установлен факт недогруза, это обстоятельство удостоверяется справкой отправителя.

Расследование несохранности груза производится начальником станции (или по его поручению заместителем по грузовой работе) путем тщательного рассмотрения всех относящихся к делу материалов и документов, личного опроса работников, осмотра груза, проверки складов.

Расследованием должны быть выявлены:

- ▢ причины, вызвавшие несохранность;
- ▢ непосредственные виновники хищения, повреждения груза, неправильного взвешивания, засылки его не по назначению и т. д.;
- ▢ работники, которые своими неправильными действиями и нарушением должностных обязанностей способствовали возникновению несохранности.

В случаях хищения и несохранности грузов по вине военизированной охраны расследование производят совместно с начальником команды (отряда) военизированной охраны.

При расследовании случаев хищения грузов, а также недостатков с признаками хищения, необходимо обращать особое внимание на следующие обстоятельства:

- а) исправность пломб и состояние оттисков на них;
- б) исправность дверных запоров, возможно ли вскрытие вагона (контейнера) без нарушения пломбы;
- в) нет ли наружной заделки кузова вагона или контейнера;
- г) при открытых или закрытых с наружной стороны люках вагона, при незаделанных печных разделках или незакрытых колпачках разделок должно быть установлено, могло ли быть совершено хищение через люки или печную разделку;
- д) при пломбах попутных станций, наложенных без соответствующего оформления актом, должны быть установлены причины смены пломб и результат проверки груза;
- е) при отсутствии или недостатке груза, числящегося по документам на данной станции, необходимо установить, где и на чьей ответственности находился груз, имели ли место хищение, засылка или неправильная выдача груза, а также результаты розыска груза;
- ж) при недостатке груза на открытом подвижном составе расследованием должно быть установлено, имеются ли признаки нарушения укладки и крепления груза, выемок и других следов хищения.

В случае обнаружения признаков хищения по прибытии поездов или при приеме грузов от караула военизированной охраны, начальник станции обязан принять меры к немедленной проверке груза с последующим оформлением. О каждом таком случае немедленно должны быть поставлены в известность начальник

отряда или команды военизированной охраны и органы внутренних дел на транспорте для участия в проверке груза и производстве расследования.

Недоста́ча массы или мест, порча и повреждения груза расследуются с подробным выяснением всех обстоятельств, вызвавших несохранность груза, установлением виновных и причин недостачи.

При этом следует обратить особое внимание на допущенные нарушения порядка приема, взвешивания и погрузки, исправность весовых приборов, правильность указания числа мест и массы в перевозочных документах, соответствие данных в документах Книгам приема груза к отправлению, Книгам перевески на вагонных весах, результатам экспертизы.

При расследовании случаев недостачи и повреждения груза, погруженного на подъездах путях и складах отправителя, необходимо выяснить, не являются ли такие несохранности систематическими, чем они вызываются, как и кем производился прием груженого вагона

При расследовании случаев порчи или утраты грузов в результате пожара необходимо руководствоваться Инструкцией по учету и расследованию пожаров на железнодорожном транспорте, особое внимание должно быть обращено на выяснение обстоятельств, вызвавших возникновение пожара или способствовавших ему, а также были ли приняты все необходимые меры к своевременной ликвидации пожара и сбережению груза.

Расследованием должно быть установлено:

- соответствует ли наименование груза данным, указанным в накладной, соответствует ли его упаковка установленным стандартам, исправна ли она и в какой мере имевшиеся неисправности могли способствовать возникновению пожара;
- имелся ли на перевозочных документах (и на каких именно) и в натурном листе штампель или отметка об опасности или легкогорючести груза и о прикрытии, а также номер аварийной карточки;
- где (на подъездном пути, арендованном складе, местах общего пользования) и какими средствами осуществлялась погрузка груза, кем осматривался вагон перед погрузкой в техническом и коммерческом отношении, как подготавливался вагон к погрузке: заделывались ли неплотности и щели в обшивке, люках, дверях, печной разделке, крыше и полу вагона и каким способом (рейками, крафт-бумагой) и др.;
- какие повреждения вагона обнаружены после пожара, в том числе неисправности в той части вагона, которая не пострадала от пожара, в каком месте вагона обнаружен очаг пожара. Записать номер вагона, его осьность, время и завод постройки, время последнего ремонта и кем он производился;
- где, когда (часы, минуты) и при каких обстоятельствах замечено возникновение пожара, кем он был обнаружен, кто, когда и как давал сигнал пожарной тревоги;
- станция формирования поезда, в котором возник пожар, в каком месте поезда находился вагон, имелось ли (и какое) в соответствующих случаях прикрытие с головы и хвоста поезда и от вагонов с отоплением;
- профиль пути на участке возникновения пожара в поезде (подъем, уклон, площадка, кривая);
- тип, номер, серия и депо приписки локомотива, время последнего осмотра искрогасительных приспособлений и их состояние (на ведущем локомотиве, а при возникновении пожара на станции — на маневровом локомотиве);
- сопровождался ли кем-нибудь из работников дороги данный вагон, в какой части поезда он находился, были ли им или кем другим из работников дороги обнаружены признаки пожара. При возникновении пожара от искр тормозных колодок должно быть установлено состояние тормозного оборудования вагона;

- количество груза (по каждому наименованию) полностью сгоревшего, обгоревшего частично, подмоченного или испорченного при тушении пожара, распакowanego и неповрежденного, сумма убытка (раздельно по грузу и вагону);
- количество собранных металлических частей упаковки (обручей, поясов от кип и т. д.);
- способ и средства тушения пожара (через двери, люки, крышу вагона, установкой пожаротушения локомотива, огнетушителями, песком, снегом и др.);
- время и способ выгрузки груза из вагона при пожаре;
- какие меры принимались для охраны груза и для приведения его в транспортно-бельное состояние, что сделано с грузом, уцелевшим после пожара;
- при пожарах с опасными грузами должно быть установлено также соответствие продукции требованиям стандарта или техническим условиям и наличие на грузовых местах специальной маркировки, свидетельствующей о мерах предохранения груза. При необходимости остатки опасных продуктов должны передаваться на экспертизу с тем, чтобы установить, не имелось ли в данном продукте отступлений от требований стандарта или ТУ, которые могли привести к загоранию груза или подвижного состава.

При расследовании случаев разъединений вагонов и грузов от документов должно быть обращено внимание на следующие обстоятельства:

- время поступления на станцию бездокументного вагона, станцию конвертования документов, обнаружено ли отсутствие документов при прибытии поезда и имеется ли об этом акт общей формы;
- если бездокументный вагон обнаружен в парках станции, необходимо установить, когда, как, при каких обстоятельствах засланы не по назначению или утрачены документы, какие меры приняты для установления принадлежности груза и его досылки по назначению;
- при обнаружении документов без вагона должно быть установлено, когда и откуда поступили документы, прибывал ли вагон на станцию, кем, когда, куда и при каких обстоятельствах он отправлен без документов, не был ли вагон разгружен или погружен на данной станции, не имеется ли запросов о розыске или принадлежности этого вагона;
- при обнаружении груза без документов необходимо выяснить, из какого вагона, когда, кем и при каких обстоятельствах он выгружен, поступил ли на станцию при документах или без документов, не были ли утрачены или засланы документы работниками станции, а также по чьей вине бездокументный груз своевременно не обнаружен и не оформлен коммерческим актом;
- передано ли соответствующее сообщение в вычислительный центр дороги и в Главный вычислительный центр МПС России.

13. Заключение по результатам расследования

По результатам расследования случаев несохранности перевозок лицо, производившее расследование, дает письменное заключение, в котором должны содержаться:

- краткое описание обстоятельств и причин несохранности;
- степень виновности каждого из причастных работников;
- соответствующие выводы и предложения.

Заключение должно быть подтверждено соответствующими документами.

Делать в заключении необоснованные ссылки на неправильность составленного акта или на несвоевременность подачи оперативного донесения без подтверждения таких ссылок соответствующими документами запрещается.

Если в процессе расследования установлено, что несохранность груза явилась следствием злоупотреблений отдельных работников или нарушения ими своих должностных обязанностей, то начальник дороги, начальник отделения или начальник станции материалы на виновных передает органам прокуратуры и органам внутренних дел на транспорте для привлечения к уголовной ответственности и при наличии ущерба принимает меры к взысканию с виновных убытков в установленном порядке.

При получении от судебных органов, прокуратуры и органов внутренних дел на транспорте представлений о причинах и условиях, способствовавших совершению хищений, порче и повреждению грузов, необходимо немедленно и тщательно рассматривать эти сообщения и принимать меры к устранению указанных причин и условий.

Все материалы расследования по коммерческим актам направляются установленным на дороге порядком. О дате отсылки материалов делается отметка в Книге для записи актов, поступивших от других станций. Копии материалов расследования должны храниться в делах станции.

Запрещается опротестование полученных для расследования коммерческих актов по формальным мотивам, не имеющим прямого отношения к существу дела, как, например:

- плохо видимые оттиски на пломбах, если при этом все же можно прочесть наименование станции, дороги или наименование отправителя;
- другие неправильности пломбирования, допущенные ответственной станцией, независимо от того, где эти неправильности обнаружены;
- наличие у вагона неисправностей, которые по своему характеру не могли быть причиной несохранности, зафиксированной коммерческим акте;
- взвешивание груза при перегрузе, выгрузке или выдаче на весах другого типа или грузоподъемности, чем весы, на которых груз взвешивался при отправлении;
- задержки выгрузки груза, прибывшего на станцию назначения, или задержки перегрузки по технической или по коммерческой неисправности вагона (цистерны), если такая задержка не явилась прямой причиной несохранности;
- объяснение приемосдатчика либо других причастных работников станции или отправителя о том, что груз погружен в исправности и полностью согласно документам, если такие заявления не подтверждаются документами и материалами расследования.

14. Сроки рассмотрения и обработки материалов расследования

Рассмотрение и обработка материалов по коммерческим актам и оперативным донесениям на станциях и в отделениях железных дорог должны быть полностью закончены в 10-дневный срок, считая со дня поступления оперативного донесения или коммерческого акта.

Расследование по коммерческим актам и рассмотрение результатов расследования на железной дороге должны быть полностью закончены в срок не более 25 дней со дня поступления коммерческого акта...

Порядок рассмотрения претензий

1. Общие положения

П р е т е н з и и отправителей и получателей за утрату, недостачу, порчу и повреждение грузов рассматривают службы грузовой и коммерческой работы железных дорог на основании Устава железных дорог и Правил перевозок грузов.

Когда заявитель претензии требует по одной и той же накладной возмещения за утрату, недостачу или порчу груза, а также возврата перебора провозной платы, уплаты штрафа за просрочку в доставке груза, возврата сбора за охрану груза служба грузовой и коммерческой работы делает для себя выписку из накладной сведений, необходимых для рассмотрения претензии о недостаче, утрате или порче груза и по этим данным рассматривает претензию и дает ответ заявителю.

Накладная же с выпиской из претензионного заявления незамедлительно, но не позднее 10 дней со дня поступления, передается в финансовую службу дороги для рассмотрения претензии в части возврата перебора провозной платы или уплаты штрафа за просрочку в доставке груза и в службу военизированной охраны по возврату сбора за охрану, о чем сообщается заявителю претензии.

С л у ж б а грузовой и коммерческой работы обязана рассмотреть заявленную претензию и уведомить заявителя о ее удовлетворении или отклонении в сроки, установленные соответствующей статьей Устава железных дорог.

При поступлении претензии в первую очередь проверяется:

- правильность адресования претензии Управлению данной железной дороги;
- наличие права на заявление претензии;
- соблюдение срока на заявление претензии;
- наличие приложенных к заявлению документов, предусмотренных Уставом железных дорог, а также принадлежность документов к данной претензии;
- наличие документов, подтверждающих обстоятельства, послужившие основанием к возникновению материальной ответственности железной дороги и размера суммы претензии;
- правильность оформления претензионного заявления.

П р е т е н з и о н н ы е заявления, не подписанные руководителем организации (его заместителем), а также не подписанные отдельными гражданами, не рассматриваются и вместе с приложенными к ним документами возвращаются заявителю в десятидневный срок со дня получения для оформления в соответствии с требованиями Правил предъявления и рассмотрения претензий.

2. Адресование претензий

С о г л а с н о Уставу железных дорог претензии за утрату, недостачу, порчу или повреждение грузов предъявляются в Управление дороги назначения.

Если при поступлении претензии будет установлено, что она неправильно адресована данной дороге, то такая претензия отклоняется, о чем письменно уведомляется со ссылкой на соответствующую статью Устава железных дорог и с указанием, куда и кому следует адресовать претензию.

П р е т е н з и и за утрату подвижного состава, принадлежащего предприятиям, организациям, должны приниматься к рассмотрению Управлениями железных дорог назначения.

Железная дорога назначения обязана произвести расследование случая утраты и розыск подвижного состава, после чего претензию вместе с материалами расследования и розыскной перепиской пересылают железной дороге приписки для решения вопроса о выделении подвижного состава взамен утраченного или выплаты суммы ущерба, о чем ставится в известность претендатель.

В з а м е н утраченного железной дорогой подвижного состава, принадлежащего предприятиям, организациям или учреждениям, железная дорога приписки собственного вагона обязана предоставить соответствующий подвижной состав во вре-

менное бесплатное пользование, а по истечении трех месяцев передать подвижной состав взамен утраченного или выплатить сумму ущерба за счет ответственной железной дороги.

Ответственная железная дорога за утрату подвижного состава обязана передать дороге приписки равноценный подвижной состав, а при отсутствии такого в парке железной дороги возместить ей выплаченную сумму ущерба.

В тех случаях, когда по заявленной к железной дороге претензии, вытекающей из перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, ответственными полностью или частично являются одно или несколько пароходств, претензия, согласно Правилам перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, направляется не позднее трех месяцев с момента ее получения речному (морскому) пароходству, которое передало или должно было передать груз согласно накладной в последнем пункте перевалки с воды на железную дорогу. О направлении претензий пароходству железная дорога назначения письменно уведомляет заявителя претензии.

Для разрешения претензии за утрату, недостачу, порчу или повреждение груза в части, относящейся к ответственности железных дорог, служба грузовой и коммерческой работы делает для себя необходимые выписки и копии из претензионного заявления и приложенных к нему документов.

131. Претензии, возникшие при перевозке грузов с участием новостройки, предъявляются в течение шестимесячного срока:

а) к Управлению железной дороги назначения, когда конечным пунктом перевозки является станция общей сети железных дорог;

б) к Управлению новостройки, когда конечным пунктом является станция, расположенная на новостройке.

Если по заявленной новостройке претензии расследованием будет установлено, что ответственной за несохранность груза является железная дорога, претензия направляется дороге примыкания не позднее чем за 3 месяца до истечения срока, установленного для рассмотрения претензии; если претензия предъявлена железной дороге назначения, а ответственность по ней определена расследованием новостройки, то железная дорога в тот же срок направляет претензию в адрес новостройки. Железная дорога и новостройка при пересылке друг другу претензий обязаны приложить все документы, обосновывающие претензию и подтверждающие право на предъявление претензии, а также ответственность железной дороги или новостройки. О пересылке претензии сторона, ее переславшая, уведомляет заявителя.

Переписка по коммерческим актам и по розыску грузов ведется через службу грузовой и коммерческой работы железной дороги примыкания за счет новостройки.

3. Право на предъявление претензии

С о г л а с н о Уставу железных дорог право на предъявление претензии при наличии соответствующих документов имеет получатель или отправитель груза. Кроме отправителя и получателя груза, претензия при наличии переуступочной надписи может быть предъявлена также учреждением (предприятием), являющимся вышестоящей организацией по отношению к отправителю или получателю, или транспортно-экспедиционной организацией.

Переуступочная надпись на передачу права предъявления претензий и исков грузоотправителем или грузополучателем друг другу вышестоящей организации или транспортно-экспедиционной организации, предусмотренная Правилами перевозок грузов, učinяется на соответствующем документе (грузовая квитанция, накладная и др.).

Претензии о возмещении убытков от утрат, недостачи, порчи и повреждения экспортных грузов, следующих в адреса морских портов для внешнеэкономических организаций могут предъявляться к железным дорогам этими организациями без переуступочной надписи на накладной и грузовой квитанции.

В с л у ч а я х когда в перевозочных или других документах, на основании которых заявляется претензия (накладная, квитанция о приеме груза и др.), указана производственная единица, а претензия заявляется производственным объединением, в состав которой входит значащееся в перевозочных или других документах производственное подразделение, не являющееся юридическим лицом, а также в случаях, когда претензия по поручению производственного объединения предъявляется входящей в его состав производственной единицей, не имеющей права юридического лица, переуступочная надпись не делается. В этих случаях заявитель претензии наряду с прочими документами, обосновывающими претензию, обязан приобщить к претензии документы, подтверждающие наличие у него права на заявление претензий (выписка из положения о производственной единице, поручение или приказ объединения и т. д.).

В т е х случаях, когда при перевозке груза в смешанном железнодорожно-водном сообщении в пункте перевалки груза на железную дорогу в дополнение к основным документам составлялись досылочные документы на каждый вагон, претензия за частичную недостачу груза может быть заявлена только по основной накладной, составленной в пункте отправления, с приложением к ней досылочных документов, составленных в пункте перевалки.

П р а в о на предъявление претензии за утрату собственного вагона имеет владелец вагона, который обязан, кроме железнодорожной квитанции с отметкой станции назначения о неприбытии вагона, приложить к претензии документ, подтверждающий принадлежность вагона и его остаточную стоимость, а также технический паспорт, копию разрешения о курсировании вагона по общей сети железных дорог с указанием наличия имеющегося трафарета на вагоне, отличительной окраски.

Е с л и к претензионному заявлению не приложены документы, предусмотренные Уставом железных дорог или приложены документы, удостоверяющие количество и стоимость груза, не относящегося к данной отправке или требования объединены с нарушением Правил предъявления и рассмотрения претензии по железнодорожным перевозкам, то такое заявление возвращается со всеми приложениями дорогой заявителю не позже 10-дневного срока со дня получения претензии. В этих случаях заявитель имеет право вновь обратиться с претензией с приложением необходимых документов в пределах сроков, установленных Уставом железных дорог.

В с л у ч а е, если заявитель претензии ссылается на отказ железной дороги составить коммерческий акт, к заявлению должно быть приложено письмо (ответ) начальника отделения железной дороги на поданную жалобу об отказе станции в составлении акта, а если ответ не получен, то копия письменного заявления по каждой отдельной отправке груза с приложением расписки или почтовой квитанции, подтверждающей подачу жалобы начальнику отделения железной дороги.

4. Сроки на заявление претензии

138. Претензии к железным дорогам за утрату, недостачу и повреждение груза могут быть предъявлены в течение сроков установленных Уставом железных дорог. Претензии к железным дорогам могут быть предъявлены в течение шестимесячного срока. Указанный срок исчисляется:

- со дня выдачи груза — по претензиям о возмещении за недостачу, порчу или повреждение груза;
- по истечении 30 суток со дня окончания срока доставки — по претензиям о возмещении за утрату груза;

- по истечении 4 месяцев со дня приема груза к перевозке — по претензиям о возмещении за утрату груза, возникшим из перевозок в прямом смешанном сообщении.

Для установления даты отправления претензии по почте необходимо почтовые конверты сохранять и подшивать к делу.

Претензии, предъявленные с пропуском срока, установленного Уставом железных дорог, подлежат возвращению без рассмотрения, о чем уведомляется предъявитель претензии.

5. Документы, подтверждающие претензию

Если к претензионному заявлению не приложены документы, необходимые для рассмотрения претензии, кроме перечисленных в Уставе железных дорог, это не может служить основанием к возвращению претензии без рассмотрения. В таком случае необходимо потребовать от предъявителя претензии дополнительно представить соответствующие документы.

Если при предварительном рассмотрении претензии будет установлено, что она предъявлена данной дороге правильно и предъявителем соблюдены требования, предусмотренные Уставом железных дорог, то такая претензия рассматривается по существу.

6. Рассмотрение претензии по существу

При рассмотрении претензии по существу необходимо:

- выслать коммерческие акты на расследование Управлению ответственной дороги или станции своей дороги, кроме коммерческих актов, высылка которых предусмотрена после их составления (см. 70 — 73);
- получить материал расследования от ответственной железной дороги или станции своей дороги. При не поступлении материала расследования в установленный срок претензия рассматривается по имеющимся материалам;
- проверить и установить, была ли в действительности и в каком размере утрата или повреждение груза при перевозке;
- проверить и установить, при каких обстоятельствах произошла утрата или повреждение и в необходимых случаях произвести дополнительное расследование причин утраты или повреждения груза и запросить заключение от ответственных дорог;
- проверить расчет заявителя претензии и определить сумму, подлежащую возмещению за утрату или повреждение груза;
- проверить приложенные к претензионному заявлению документы в подлинниках (квитанции о приеме груза, накладная, коммерческий акт и др.) и установить, нет ли в этих документах каких-либо дописок и исправлений, не заверенных в установленном порядке.

7. Выявление обстоятельств, освобождающих железные дороги от ответственности

Прежде чем приступить к определению размера подлежащей возмещению суммы по предъявленной претензии, необходимо проверить и установить, при каких обстоятельствах произошли утрата, недостача, порча или повреждение груза и обязана ли железная дорога в соответствии с Уставом железных дорог возмещать ущерб по данной перевозке.

В частности, необходимо убедиться, не произошла ли утрата, порча или повреждение груза по данной отправке, при обстоятельствах освобождающих железную дорогу от ответственности за утрату или повреждение груза, так как при наличии одной или нескольких из этих причин железная дорога не несет ответственности за утрату или повреждение груза, если заявитель претензии или иска не докажет иного, т. е. что утрата, недостача, порча или повреждение груза произошли по вине железной дороги.

Если утрата, порча, повреждение груза произошли вследствие обстоятельств, которые железная дорога не могла предотвратить и устранение которых от нее не зависело, то принимаются меры для доказательств наличия таких обстоятельств.

Необходимо проверить соответствие сведений, содержащихся в коммерческих актах, сведениям в складских приемных актах грузополучателя и актах экспертизы, правильность составления указанных документов, соответствие самого груза, тары и упаковки требованиям стандартов и Технических условий, наличие актов на уничтожение груза и реализацию его с уценкой, а также наличие других обстоятельств, свидетельствующих о вине отправителя или получателя в несохранности груза.

Если материалами по делу подтверждается, что по данной отправке действительно была утрата, недостача, порча или повреждение груза по вине железной дороги, необходимо претензию удовлетворить после проверки расчета заявителя и установления количества утраченного или поврежденного груза.

8. Размер фактической утраты и повреждения груза при перевозках

Размер фактической недостачи и повреждения груза, а также размер убытка, как правило, должны быть установлены при выдаче груза согласно предъявленным получателем документам (счета, фактура и т. п.) и указаны в коммерческом акте.

Однако в ряде случаев из-за непредставления получателем счета или фактуры груз выдается получателю лишь с указанием в коммерческом акте подробной описи груза, оказавшегося в наличии, и составлением в соответствующих случаях акта экспертизы. Поэтому для выявления действительной недостачи груза необходимо проверить по счету или другим документам отправителя, какое количество груза было фактически отгружено по данной отправке и какое количество согласно коммерческому акту было выдано получателю, и на основании этих данных установить размер утраченного груза.

Если при выдаче подробной описи оказавшегося груза не составлялось, необходимо потребовать от получателя представления соответствующих документов (приемный акт, приходная накладная и т. п.), подтверждающих фактическое количество полученного груза, и по этим документам определить размер недостачи.

9. Исчисление и применение нормы естественной убыли и предельных расхождений определения массы нетто груза

По грузам, учитываемым и оплачиваемым по массе, из общей недостачи, происшедшей при перевозке по железной дороге, необходимо вычесть естественную убыль по норме, установленной для данного груза и значение предельного расхождения определения массы нетто. После этого определяется размер фактической недостачи массы груза.

Исчисление нормы естественной убыли должно производиться исходя из общей массы груза по накладной. Если по накладной принят к перевозке груз разного наименования с указанием массы каждого наименования, то норма естественной убыли исчисляется не от общей массы груза по накладной, а отдельно по каждому наименованию груза.

Когда одно или несколько мест повреждены и имеются признаки утраты груза, а общая недостача не превышает недостачи массы в поврежденных местах, относить недостачу массы за счет нормы естественной убыли нельзя.

В случае полной утраты груза или утраты отдельных мест норма естественной убыли массы по всему грузу или соответственно по утраченному месту не применяется.

Е с л и при перегрузке из вагона одной колеи в вагон другой колеи, или при передаче груза водному транспорту, или при проверке наличия груза в пути следования была установлена недостача массы груза в вагоне за пломбами отправителя, а впоследствии в процессе перевозки недостача увеличилась, то при определении ответственности железной дороги исчисление естественной убыли массы по данной отправке следует производить от общей массы груза пропорционально размеру недостачи и пройденному расстоянию, или времени нахождения груза в пути.

П р и перевозке спирта норма естественной убыли его массы во всех случаях исчисляется по количеству дней нахождения груза в пути следования.

П р и перевозке груза в смешанном железнодорожно-водном сообщении норма естественной убыли массы учитывается и применяется каждым видом транспорта отдельно и только за свое расстояние перевозки (водным транспортом или по железной дороге). Дополнительная норма естественной убыли массы груза на перевалку его с воды на железную дорогу и обратно учитывается и применяется тем видом транспорта, средствами которого фактически выполнялась работа по перегрузке (перевалке) груза.

Е с л и массовые однородные грузы, перевозимые навалом, насыпью или наливом или перегрузкой в пути, отгруженные грузоотправителем в адрес одного грузополучателя (в том числе и по разным накладным) обезличиваются, то естественная убыль определяется исходя из общей массы всего обезличенного в пути груза.

10. Определение суммы ущерба, подлежащего возмещению

П р и определении размера суммы, подлежащей возмещению за утрату и повреждение груза, надлежит руководствоваться Уставом железных дорог. В первую очередь необходимо установить, правильно ли указана в претензионном заявлении цена и стоимость утраченного или поврежденного груза и правильно ли исчислена общая сумма претензии.

Размер возмещения за утрату груза, сданного к перевозке без объявленной ценности, производится железной дорогой по действительной стоимости утраченного груза, а за повреждение груза — в сумме, на которую понизилась его стоимость, но не более стоимости груза.

В случае предъявления получателем претензии на полную стоимость груза, прибывшего с повреждением, или груза, прибывшего с недостачей запчастей, инструмента или комплектующих деталей, дорога обязана в 10-дневный срок затребовать от заявителя документы, подтверждающие стоимость ремонта груза или стоимость запчастей, инструмента и других деталей. При неполучении таких документов претензия возвращается без удовлетворения в пределах сроков на рассмотрение претензии, установленных Уставом железных дорог.

В б о л ь ш и н с т в е случаев на отгруженный груз поставщик выписывает счет по данной отправке с указанием в нем количества отгруженного груза, цены, расходов по доставке его до станции отправления или до станции назначения, если они не входят в цену товара, разного рода скидок и наценок, а также общей суммы по счету, которая и должна составлять для получателя действительную стоимость груза с доставкой его до станции назначения, причем в счете может быть указана цена оптовая, розничная, свободная (договорная).

Для правильного определения стоимости утраченного груза по претензии необходимо установить, по какой цене — оптовой, розничной, свободной (договорной) — заявлена претензия и установлены ли в каком размере на данный товар торговые и другие наценки и скидки.

В тех случаях, когда в счете значится несколько сортов одного и того же груза с указанием разных цен, а коммерческим актом не установлено, какого именно сорта

был утрачен груз, и заявитель претензии не представил документа (приемный акт, накладная и др.), подтверждающего сорт утраченного груза, стоимость утраченного груза определяется по цене на низший сорт данного груза, указанного в счете.

Если к претензии приложен счет, то сумма ущерба определяется по цене, указанной в счете. Если по данной отправке счет отправителем не выписывался, то размер суммы ущерба, подлежащей оплате, определяется на основании копии договора поставки, бартерной сделки, контракта или других документов отправителя, заверенных установленным порядком.

Размеры возмещения за утрату груза, принятого к перевозке с объявленной ценностью, согласно Правилам перевозок грузов, устанавливаются на основании соответствующих на этот счет данных, указанных в накладной, описи и других документах, а именно при утрате:

- ▢ всего груза — возмещение выплачивается в полной сумме объявленной ценности, указанной в накладной и описи;
- ▢ отдельных мест — в сумме объявленной ценности на эти места;
- ▢ предметов из отдельного места — в сумме объявленной ценности их согласно описи.

Если железная дорога докажет, что объявленная ценность превышает действительную стоимость груза, она возмещает ущерб, причиненный при перевозке, в размере действительной его стоимости.

Сумма убытка за повреждение (порчу) груза должна определяться на основании данных о размерах ущерба, указанных в коммерческом акте и акте экспертизы. Если при выдаче поврежденного груза размер ущерба определен не был, размер возмещения исчисляется в сумме, на которую понизилась действительная стоимость поврежденного груза или части его.

Стоимость грузов (включая домашние вещи), принадлежащих отдельным гражданам и принятых к перевозке без объявленной ценности, определяется по оценке предъявителя претензии с учетом действующих розничных цен в том месте и в то время, где и когда груз подлежал выдаче.

Затраченный железной дорогой подвижной состав, принадлежащий предприятиям, организациям или учреждениям, железная дорога по их требованию обязана предоставить соответствующий подвижной состав.

При отсутствии у железной дороги соответствующего подвижного состава она обязана возместить остаточную стоимость утраченного подвижного состава (первоначальная стоимость за вычетом амортизации) с отнесением признанной суммы на счет "Прибыли и убытки" по статье "Прочие прибыли (убытки)".

11. Рассмотрение претензий о возмещении стоимости грузов, не доставленных по назначению

Если при рассмотрении претензии о возмещении стоимости груза, не прибывшего по назначению, установлено, что груз передан в пути следования (реализован) по независящим от железной дороги причинам, претензию необходимо удовлетворить в размере суммы, вырученной при передаче груза, за вычетом сумм причитающихся железной дороге.

Претензия за неприбывший по первоначальному назначению груз ввиду переадресовки или выдачи его другому адресату подлежит отклонению. При этом заявителю претензии возвращаются приложенные к заявлению документы с указанием, где, когда и кому выдан груз и наименование организации, по заявлению которой произведена переадресовка или выдача груза.

Претензия за неприбывший и неразысканный груз в случае, если ко времени истечения срока на ее рассмотрение не будет установлено местонахождение

груза или кому он передан или выдан, подлежит удовлетворению в общем порядке, как за полную утрату груза.

Если же в процессе розыска будет установлено, что груз фактически не был утрачен, а находится в пути, железная дорога назначения обязана принять меры к ускорению доставки груза по назначению и поставить об этом в известность заявителя претензии.

При удовлетворении претензии за неразысканный и недоставленный по назначению груз служба грузовой и коммерческой работы дороги назначения обязана предупредить начальника станции назначения о том, что в случае прибытия этого груза выдача его грузополучателю должна производиться порядком, установленным Уставом железных дорог.

Станция назначения при прибытии данного груза по основным документам или досылке обязана немедленно уведомить об этом службу грузовой и коммерческой работы.

12. Оформление признанной претензии

После утверждения заключения на оплату признанной суммы выписывается приказ на бланке установленной формы в трех экземплярах (приказ, уведомление, корешок). Первый экземпляр приказа передается в финансовую службу дороги для оплаты.

Уведомление (второй экземпляр приказа), направляемое заявителю претензии, а корешок приказа хранится в претензионном деле.

Железными дорогами может устанавливаться порядок, предусматривающий списание сумм заявителем претензии.

Этот ответ подписывается начальником службы (заместителем начальника) грузовой и коммерческой работы и заверяется печатью. При полном или частичном отклонении претензии обязательно посылается ответ заявителю с возвращением представленных им в подтверждение претензии документов.

В претензионном деле должны быть оставлены копии накладной со всеми имеющимися на ней отметками, коммерческого акта, акта экспертизы, а в необходимых случаях также копии других документов (или выписок из них), подтверждающих отсутствие вины железной дороги в несохранности груза.

В ответе указывается основание отклонения претензии со ссылкой на соответствующую статью Устава железных дорог или на Правила перевозок грузов.

При удовлетворении претензии в полной сумме представленные при претензии документы не возвращаются, а остаются в делах службы грузовой и коммерческой работы.

13. Особенности рассмотрения претензий при изменении границ дороги

При изменении границ дорог и передачи станций из состава одной дороги в состав другой рассмотрение претензий за утрату, недостачу, порчу и повреждение грузов, следовавших назначением на переданные станции, а также претензий на ответственность этих станций должно производиться:

- поступивших до передачи станций — управлением железной дороги, которой указанные станции принадлежали;
- поступившие после передачи — Управлением железной дороги, которой указанные станции переданы.

При поступлении претензий в Управление железной дороги в новых границах это управление в необходимых случаях запрашивает актовый материал от управления соответствующей железной дороги.

С у м м ы, выплаченные в текущем году по претензиям и искам за утрату, недостачу, порчу и повреждение груза, а также суммы, которые будут в дальнейшем выплачиваться по претензиям и искам, возникшим по вине передаваемых станций, должны относиться соответственно на счет тех железных дорог, к которым они присоединены. С этими железными дорогами должны производиться расчеты по удовлетворенным претензиям и искам, относящимся на ответственность передаваемых станций...

ОФОРМЛЕНИЕ, ПЕРЕСЫЛКА КОММЕРЧЕСКИХ АКТОВ И РАССМОТРЕНИЕ ПРЕТЕНЗИЙ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ В МЕЖДУНАРОДНЫХ СООБЩЕНИЯХ

1. Составление и пересылка коммерческих актов

С о с т а в л е н и е коммерческих актов, а также актов общей формы, расследование по ним, пересылка и хранение их осуществляется в соответствии с соглашениями, указанными в 173 настоящей Инструкции, служебными инструкциями, правилами.

Р а с с м о т р е н и е коммерческих актов на несохранные перевозки грузов и пересылка их иностранным железным дорогам осуществляется в соответствии с СИ к СМГС, другими международными Соглашениями.

Пересылка коммерческих актов на иностранные железные дороги производится при претензионных материалах, кроме Китайских железных дорог, когда коммерческие акты пересылаются на расследование Управлению пограничных железных дорог, не позднее 50 дней после их составления.

П е р е с ы л к а коммерческих актов, составленных станциями железных дорог государств-участников Содружества, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики на ответственность этих железных дорог, между компетентными органами производится при претензионных материалах в соответствии с Порядком рассмотрения и регулирования претензий по несохранным перевозкам грузов в международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) железными дорогами государств-участников Содружества, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики.

В случае предъявления претензии грузоотправителем компетентному органу железной дороги отправления по его требованию компетентные органы других железных дорог высылают коммерческие акты для рассмотрения претензии.

П р и международных перевозках грузов транзитом по железным дорогам государств-участников Содружества, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики коммерческие акты, составленные на их ответственность, высылаются на расследование после их составления.

2. Особенности рассмотрения претензий по перевозкам грузов в международных сообщениях

П р е т е н з и и о возмещении ущерба в случае полной или частичной утраты, недостачи, повреждения или порчи груза, перевозимого в международном сообщении, рассматриваются и регулируются компетентными органами железных дорог государств-участников Содружества, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики в соответствии с:

Тарифом на перевозку пассажиров, багажа, товаробагажа и грузов в Советско-Финляндском прямом железнодорожном сообщении (тарифное руководство № 16-Б);

Международным тарифом на перевозку грузов в сообщении между железными дорогами СССР и железными дорогами Австрии (САТ, Тарифное руководство № 29-Б);

Правилами перевозок грузов в вагонах в международном прямом железнодорожно-паромном сообщении между СССР и НРБ (Правилами МПЖС, Тарифное руководство № 32);

Правилами перевозок грузов в Советско-Афганском грузовом сообщении (Тарифное руководство № 33-Б);

Правилами перевозок грузов в вагонах в международном прямом железнодорожно-паромном сообщении между СССР и Германией (Правилами ППЖС, Тарифное руководство № 34-А).

Примечание. Правила, условия, соглашения, международные тарифы, участниками которых являлись железные дороги бывшего СССР, перечисленные в 173, действуют, и ими надлежит руководствоваться впредь до их перезаключения.

П р е т е н з и и о возмещении ущерба за несохранность грузов, перевозимых в международном сообщении в соответствии с Соглашением о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) (998_011) предъявляются в компетентные органы железных дорог государств-участников Содружества, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики и рассматриваются согласно СМГС и СИ к СМГС в соответствии с Порядком рассмотрения и регулирования претензий в международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) железными дорогами государств-участников Содружества, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики и Временного соглашения о порядке передачи вагонов и контейнеров с грузами через межгосударственные железнодорожные переходы государств-участников Содружества и пограничными соглашениями.

Е с л и при выдаче одинакового по наименованию и количеству груза, проследовавшего от одного отправителя в адрес одного получателя, оказались в одних вагонах недостача, а в других излишек, то при рассмотрении претензии излишек должен засчитываться в счет покрытия недостачи.

Е с л и в результатах рассмотрения претензий о возмещении за утрату, недостачу, порчу или повреждение груза железной дорогой дан ответ по истечении срока, установленного соответствующим соглашением или правилами и претендателем был заявлен иск в суде, то суд взыскивает с железной дороги судебные расходы претендателя, а также на причитающуюся сумму возмещения может начислить проценты в установленных соглашениями и правилами размерах...

ВОЗМЕЩЕНИЕ УБЫТКОВ ПО УДОВЛЕТВОРЕННЫМ ПРЕТЕНЗИЯМ И ИСКАМ

С о г л а с н о Правилам перевозок грузов, суммы, вырученные при передаче в пути следования грузов, которые не могли быть доставлены по назначению, и поступившие на депозитные счета управлений железных дорог, реализовавших груз, должны перечисляться не позднее 15-го числа следующего за отчетным месяцем на депозитный счет железных дорог назначения, в том числе импортных, экспортных, транзитных.

Железные дороги, передавшие груз в пути следования, обязаны без задержки также перечислять дороге назначения провозную плату за непройденное реализованным грузом расстояние.

С у м м ы, выплаченные по претензиям за неприбывшие по назначению грузы, в связи с их реализацией в пути, возмещаются за счет выручки, поступившей на депозитный счет железной дороги от передачи этих грузов и тарифа за непройденное расстояние.

Перечисление денег с депозитного на расчетный счет железной дороги производится порядком, установленным финансовой службой по заявкам службы грузовой и коммерческой работы, подтвержденным соответствующими документами.

П о п р е т е н з и я м о возмещении убытков за грузы, утраченные, а также недопоставленные и переданные в пути в связи с частичной их утратой или порчей по вине железной дороги (при крушениях, браке, из-за технической неисправности подвижного состава и т.д.), оплата производится за счет выручки от передачи (реализации) уцелевшей части груза, поступившей на депозитный счет железной дороги и тарифа за непройденное данным грузом расстояние.

Остальная сумма по признанной претензии выплачивается за счет виновной железной дороги.

В с л у ч а е, когда после оплаты претензии грузовладельца будет установлено, что груз по данной отправке был передан (реализован) как бездокументный, выплаченная по претензии сумма возмещается за счет выручки от передачи (реализации) бездокументного груза по этой отправке и поступившей на депозитный счет железной дороги назначения.

В с л у ч а е оплаты получателю или отправителю в претензионном порядке или по решению судебных органов стоимости переданного груза, которая уже была перечислена в доход государственного бюджета, эта сумма возмещается путем зачета ее на уменьшение очередных перечислений в бюджет.

Е с л и претензия или иск удовлетворены за груз, который фактически не утрачен и выдан другому получателю или передан по заниженной стоимости, а также в том случае, когда выявлены другие обстоятельства, дающие право на возмещение понесенного убытка, служба грузовой и коммерческой работы обязана принять меры к возмещению убытка с фактического получателя.

Дорога назначения, выяснив, какая дорога выдала груз, высылает ей заверенную копию решений судебного органа или копию приказа дороги назначения об уплате претензии.

Претензии и иски к фактическому получателю груза или к отправителю о возмещении убытка предъявляет дорога фактической выдачи груза, после перечисления суммы убытка дороге назначения.

С у м м ы, поступившие в счет возмещения убытков по несохранным перевозкам грузов прошлых лет отражаются по кредиту счета статьи "Убытки, вызванные несохранностью перевозимых грузов" текущего года. При передаче этой суммы линейным подразделениям должен быть указан номер отправки, в счет погашения убытков, по которой поступили суммы...



5.11. СПОРИ, ЩО ВИНИКАЮТЬ З ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЦЕЮ *(Раз'яснення Президії Вищого Господарського Суду України від 29.05.2002 р. № 04-5/601)*

З метою однакового і правильного застосування законодавства у вирішенні спорів, що виникають з перевезення вантажів залізницею, президія Вищого господарського суду України вважає за необхідне дати такі роз'яснення.

Відносини, пов'язані з діяльністю транспорту, у тому числі залізничного, регулюються Законом України "Про транспорт", іншими актами законодавства України.

Основні правові, економічні та організаційні засади діяльності залізничного транспорту загального користування визначено Законом України "Про залізничний транспорт".

Питання, пов'язані з укладенням та виконанням договору перевезення, у тому числі залізничним транспортом, регулюються статтями 358-368 Цивільного кодексу України (далі — Цивільний кодекс).

Відповідно до статті 358 Цивільного кодексу умови перевезення вантажів і відповідальність сторін за договором перевезення визначаються статутами (кодексами) окремих видів транспорту і правилами, що видаються у встановленому порядку.

Статут залізниць України (далі — Статут) згідно зі статтею 3 Закону України "Про залізничний транспорт" затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 року № 457.

Статтею 5 Статуту на Міністерство транспорту України (далі — Мінтранс України) покладено затвердження Правил перевезення вантажів, Технічних умов навантаження і кріплення вантажів, а також інших нормативних документів. До їх затвердження у повному обсязі у вирішенні спорів мають застосовуватись згідно з Постановою Верховної Ради України від 12.09.91 "Про порядок тимчасової дії на території України окремих актів законодавства Союзу РСР" відповідні нормативні акти Союзу РСР у частині, що не суперечить Статуту.

Отже у вирішенні спорів, що виникають з перевезення вантажів залізницею, необхідно керуватися:

- Законом України "Про транспорт";
- Законом України "Про залізничний транспорт";
- статтями 358 - 368 Цивільного кодексу;
- Статутом;
- Тимчасовим положенням про порядок місячного планування перевезень вантажів залізничним транспортом України, затвердженим наказом Мінтрансу України від 02.03.95 № 89 (далі — Тимчасове положення);
- Правилами користування вагонами і контейнерами, затвердженими наказом Мінтрансу України від 25.02.99 № 113;
- Правилами приймання вантажів до перевезення; Правилами видачі вантажів; Правилами оформлення перевізних документів; Правилами розрахунків за перевезення вантажів; Правилами обчислення термінів доставки вантажів; Правилами зберігання вантажів; Правилами перевезення вантажів з оголошеною вартістю; Правилами перевезення вантажів у супроводі провідників відправників (одержувачів); Правилами реалізації вантажів; Правилами перевезення вантажів, які змерзаються; Правилами перевезення вантажів залізничними лініями вузької колії; Правилами перевезення вантажів у спеціальних та спеціалізованих контейнерах відправників і одержувачів; Правилами перевезення вантажів, які підлягають фітосанітарному контролю; Правилами перевезення вантажів у транспортних пакетах; Правилами обслуговування залізничних під'їзних колій; Правилами пломбування вагонів і контейнерів; Правилами переадресування вантажів; Правилами перевезення вантажів навалом і насипом; Правилами перевезення вантажів у вагонах відкритого типу; Правилами перевезення вантажів дрібними відправками; Правилами перевезення вантажів в універсальних контейнерах, затвердженими наказом Мінтрансу України від 21.11.2000 № 644 (з подальшими змінами і доповненнями, внесеними наказом Мінтрансу України від 20.08.2001 № 542);
- Збірником тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України — Тарифним керівництвом № 1, затвердженим наказом Мінтрансу України від 15.11.99 № 551 (далі — Тарифне керівництво № 1);

- Правилами перевезення вантажів залізницями Союзу РСР у відповідній частині з питань, які не врегульовано законодавством України;
- іншими нормативними документами, затвердженими Мінтрансом України у встановленому порядку.

Перевезення вантажів у міжнародному сполученні здійснюється відповідно до угод про залізничні міжнародні сполучення. Такою угодою є, зокрема, Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (далі — Угода), до якої Україна приєдналась 05.06.92.

1. Планування та організація перевезення вантажів

1.1. Згідно із статтею 8 Закону України "Про залізничний транспорт" та статтею 17 Статуту перевезення вантажів залізничним транспортом організуються на договірних засадах. Форму договору про організацію перевезень вантажів і проведення розрахунків за перевезення та надані залізницею послуги встановлено Правилами розрахунків за перевезення вантажів (додаток № 1 до пункту 2.3 названих Правил). У договорі визначаються обсяги, строки та умови надання транспортних засобів, порядок розрахунків за перевезення та додаткові послуги, а також відповідальність за порушення зобов'язань.

Наявність договору про організацію перевезень вантажів не звільняє вантажовідправника від обов'язку подання планів та заявок на перевезення вантажів у порядку і строки, передбачені Тимчасовим положенням про порядок місячного планування перевезень вантажів залізничним транспортом України. Цей договір не замінює договір на перевезення конкретного вантажу й не звільняє сторони від обов'язку укласти договір про експлуатацію залізничних під'їзних колій або про подачу та забирання вагонів у передбачених Статутом випадках.

Оскільки укладення договору про організацію перевезень не є обов'язковим, у разі відмови однієї з сторін укласти такий договір вимоги іншої сторони про його укладання у судовому порядку задоволенню не підлягають.

1.2. Взаємовідносини залізниці з іншими підприємствами щодо порядку і умов експлуатації залізничних під'їзних колій, подачі та забирання вагонів згідно зі статтею 21 Закону України "Про залізничний транспорт" та статтею 71 Статуту визначаються договором. Порядок розроблення та форми таких договорів встановлено Правилами обслуговування залізничних під'їзних колій (додатки 1 та 2 до пункту 2.1). Порядок виконання перевалочних операцій на під'їзних коліях морських (річкових) портів визначається договором, що укладається залізницею з портом за формою, яку також встановлено названими Правилами (додаток 3 до пункту 2.1). Отже взаємовідносини залізниці з контрагентами мають визначатись Статутом, Правилами перевезення та відповідними договорами.

З огляду на приписи статті 10 Господарського процесуального кодексу України (далі — ГПК) спори з приводу розбіжностей, які виникають під час укладення відповідних договорів, можуть бути передані на вирішення господарського суду з обов'язковим додержанням порядку врегулювання цих розбіжностей, викладеного у пункті 3.4 Правил обслуговування залізничних під'їзних колій.

У застосуванні відповідних норм господарському суду слід мати на увазі приписи статті 22 Закону України "Про залізничний транспорт" і статті 10 Закону України "Про природні монополії", згідно з якими залізниці не мають права відмовляти підприємствам в укладенні зазначених договорів. Тому за наявності такої відмови підприємство не позбавлене права на звернення до господарського суду з позовом про спонукання залізниці до укладення відповідного договору. Що ж до підприємств, то чинне законодавство не передбачає їх обов'язку укласти зазначені договори.

1.3. Статут і Правила обслуговування залізничних під'їзних колій не надають начальнику дирекції перевезень залізниці або начальнику станції права підписувати

договір експлуатації залізничної під'їзної колії та договір подачі та забирання вагонів. Згідно зі статтею 77 Статуту і пунктом 3.5 цих Правил з боку залізниці договори підписує начальник залізниці (особа, що виконує його обов'язки) або особа, уповноважена начальником залізниці.

У разі спору між залізницею та власником під'їзної колії щодо договору, підписаного начальником дирекції перевезень залізниці або начальником залізничної станції, залізниця повинна надати господарському суду доручення на підписання договору начальником залізничної станції.

1.4. Згідно з частиною другою статті 22 Статуту та пунктами 8 і 9 Правил перевезення вантажів в універсальних контейнерах, пунктом 1.3 Правил перевезення вантажів навалом і насипом додаткові операції, пов'язані з перевезенням вантажів (завантаження, розвантаження, зважування, експедирування тощо), здійснюються залізницею на підставі окремих договорів.

Залізниця вправі також на підставі угод надавати у користування суб'єктам підприємницької діяльності станційні склади і майданчики, що перебувають у їх віданні, та приймати рішення про складування за плату суб'єктами підприємницької діяльності вантажів у смузі відведення, а також надавати дозвіл на будівництво тимчасових споруд (статті 9, 12 Статуту і пункт 1.9 Правил обслуговування залізничних під'їзних колій). Розмір відповідної плати встановлюється сторонами у договорі.

1.5. Накладна є обов'язковою двосторонньою письмовою формою угоди про перевезення вантажу, яка укладається між відправником та залізницею і одночасно є договором застави вантажу як гарантії внесення належної провізної плати та інших платежів за перевезення.

2. Пред'явлення претензій та подання позовів, що виникають з перевезення вантажів залізницею

2.1. Відповідно до статті 365 Цивільного кодексу та статті 130 Статуту до пред'явлення перевізникові позову, що впливає з перевезення, обов'язкове пред'явлення йому претензії. Як передбачено статтею 5 ГПК, порядок досудового врегулювання спорів визначається цим Кодексом, якщо інший порядок не встановлено законодавством, що регулює конкретний вид господарських відносин. Таким чином, оскільки до залізничних перевезень на території України застосовується Статут, то у вирішенні питань пред'явлення претензій, пов'язаних з такими перевезеннями, необхідно керуватись відповідними нормами Статуту.

2.2. Позови до залізниці, що засновані на приписах Статуту, можуть бути подані тільки у разі повної або часткової відмови задовольнити претензію або неодержання відповіді на претензію у передбачені статтею 136 Статуту терміни.

Коли залізниця відмовляється від розгляду претензії по суті, посилаючись на порушення заявником претензії встановленого досудового порядку врегулювання спору, а позивач оскаржує правомірність відмови у розгляді претензії і вважає досудовий порядок врегулювання спору додержаним, господарський суд приймає позовну заяву і вирішує розбіжності з цього питання у судовому засіданні. У разі визнання досудового порядку врегулювання спору додержаним позов розглядається господарським судом по суті.

Клопотання позивача або відповідача про залучення до участі у справі залізниці може бути задоволено лише за умови вжиття щодо неї заходів досудового врегулювання спору. Якщо таке залучення здійснюється з ініціативи господарського суду, додержання порядку досудового врегулювання спору необов'язкове (стаття 24 ГПК).

Залучення залізниці до участі у справі як відповідача може мати місце лише тоді, коли право на пред'явлення до неї претензії та подання позову належить позивачеві.

2.3. У залежності від підстав пред'явлення претензій стаття 130 Статуту регулює питання про те, кому (вантажовідправнику чи вантажоодержувачу) належить право звернення до залізниці з претензією.

Поряд з цим стаття 133 Статуту допускає передачу такого права, а також права подання позову, вантажоодержувачем вантажовідправнику і навпаки, а також вищій у порядку підпорядкованості організації. Передача цих прав може здійснюватись лише за попередньою згодою іншої сторони і засвідчується переуступним написом на відповідному транспортному документі (пункт 2 Правил пред'явлення та розгляду претензій).

Крім того, стаття 133 Статуту передбачає передачу права пред'явлення претензій та подання позовів вантажовідправником або вантажоодержувачем уповноваженій особі, яка виступає від їх імені. Така передача оформлюється довіреністю на право виконувати певні дії в інтересах вантажовідправника або вантажоодержувача. У цьому разі позивачем у справі виступає вантажовідправник або вантажоодержувач, що передав право пред'явлення претензії та подання позову, а не довірена особа, яка представляє їх інтереси у судових органах. У разі задоволення претензії або позову кошти відповідно перераховуються або стягуються на користь вантажовідправника чи вантажоодержувача. Сплата коштів за визнаною претензією або стягнення за рішенням господарського суду на користь уповноваженої особи можлива лише, якщо у довіреності спеціально обумовлено право уповноваженої особи отримувати кошти на свій рахунок.

Переуступка права може здійснюватись як у цілому на пред'явлення претензії та подання позову, так і окремо на кожну з цих дій. Якщо є переуступний напис на пред'явлення претензії, то додаткового оформлення переуступки права на подання позову не вимагається. Переуступка права на подання позову допускається і тоді, коли претензію до залізниці було пред'явлено вантажоодержувачем або вантажовідправником.

У разі коли позивачем не надано належно оформленої довіреності, позовна заява підлягає поверненню на підставі пункту 3 частини першої статті 63 ГПК.

Передача права пред'явлення претензій та позовів у порядку статті 133 Статуту не є уступкою права вимоги у зобов'язаннях, пов'язаних з перевезенням вантажів.

2.4. У вирішенні спорів, пов'язаних з перевезенням вантажів у прямому міжнародному сполученні, слід враховувати приписи параграфу 4 статті 29 Угоди, який забороняє пред'являти претензії за однією накладною на суму до 23 швейцарських франків у разі повної або часткової втрати, зменшення маси, пошкодження, псування вантажу або зниження якості вантажу з інших підстав; на суму до 5 швейцарських франків — у разі прострочення доставки вантажу або перебору провізних платежів. Ці приписи мають застосовуватись господарським судом з урахуванням частини третьої статті 4 ГПК.

Якщо суд дійде висновку, що суму відповідної претензії завищено штучно, у задоволенні позовних вимог слід відмовити повністю.

2.5. Строки пред'явлення претензії до залізниці та порядок їх обчислення передбачено статтею 134 Статуту. Ці строки на підставі статті 365 Цивільного кодексу є присічними і не підлягають поновленню.

2.6. Якщо позивачем не додержано встановленого порядку і строків пред'явлення претензії або позивач звернувся з позовом до закінчення строку для надання відповіді на претензію, позовна заява підлягає поверненню на підставі пункту 7 частини першої статті 63 ГПК.

У разі виявлення цих обставин у засіданні господарського суду, коли можливість пред'явлення залізниці належно оформленої претензії втрачено, провадження зі справи щодо перевізника підлягає припиненню на підставі пункту 3 статті 80 ГПК. Якщо такої можливості позивач не втратив, господарський суд згідно з пунктом 3 частини першої статті 81 ГПК залишає позов без розгляду.

Проте якщо перевізник прийняв і розглянув по суті претензію, пред'явлену з порушенням строку, встановленого статтею 134 Статуту, він не може посилатись на цю обставину як на підставу припинення провадження зі справи за поданим до нього позовом.

2.7. Обов'язковою умовою додержання досудового порядку врегулювання спору є також виконання заявником вимог статей 130 та 133 Статуту щодо документів, які слід додати до претензії. Накладна, квитанція про прийняття вантажу до перевезення та комерційний акт подаються тільки в оригіналах.

Згідно з пунктом 13 Правил пред'явлення та розгляду претензій, якщо до претензії такі документи не додані або вимоги об'єднані з порушенням Правил пред'явлення та розгляду претензій, залізниця вправі не пізніше десяти днів з дня одержання претензії повернути її заявникові. У цьому випадку заявник може додати до претензії необхідні документи і звернутися з належно оформленою претензією, але в межах строків, встановлених статтею 134 Статуту. Отже обгрунтоване повернення перевізником претензії у зазначений строк не зупиняє перебігу строку, встановленого для пред'явлення претензії.

У разі порушення залізницею згаданого десятиденного строку для повернення претензії, яку пред'явлено без необхідних документів, якщо це призвело до втрати заявником можливості пред'явити належно оформлену претензію у встановлений строк, претензійний порядок вважається додержаним.

Коли у позовній заяві позивач посилається на неможливість надання необхідних документів у зв'язку з неповерненням їх залізницею разом з відповіддю на претензію або коли залізниця взагалі не відповіла на претензію, господарський суд у порядку підготовки справи до розгляду зобов'язує залізницю надати відповідні документи.

2.8. Згідно зі статтею 363 Цивільного кодексу і статтями 114 і 115 Статуту залізниця відповідає за незбереження прийнятого до перевезення вантажу у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу чи в розмірі тієї суми, на яку було знижено його вартість. Вартість вантажу визначається на підставі загальної суми рахунка або іншого документа відправника, який підтверджує кількість і вартість відправленого вантажу, зокрема, договору або контракту купівлі-продажу, специфікації на вантаж, довідки відправника про кількість, ціну і вартість відправленого вантажу, підписаної головним (старшим) бухгалтером. Вартість вантажу, що перевозиться з оголошеною вартістю, визначається у такому ж порядку (пункт 4 Правил перевезення вантажів з оголошеною вартістю).

Статут не передбачає обов'язкового додання до претензії доказів сплати вантажоодержувачем або уповноваженою особою вартості вантажу. Таким чином, у разі неподання вантажоодержувачем доказів сплати вартості вантажу залізниця не має права повертати або залишати претензію без розгляду з цих мотивів.

У разі коли договори купівлі-продажу або поставки укладаються між посередниками, а договір перевезення укладається між першим продавцем-вантажовідправником і залізницею на доставку вантажу кінцевому покупцеві — вантажоодержувачу, документи посередників про кількість та ціну, за якими вони продали продукцію, не можуть визнаватись належними доказами вартості і ціни відвантаженої продукції, оскільки залізниця несе відповідальність виходячи з вартості вантажу, визначеної на підставі документа вантажовідправника.

2.9. Якщо залізниця визнала претензію, але не перерахувала заявникові відповідні кошти, стягнення визнаної суми здійснюється у порядку, визначеному частинами п'ятою і шостою статті 8 ГПК.

У разі подання в такому випадку позовної заяви суддя відмовляє у її прийнятті на підставі пункту 1 частини першої статті 62 ГПК.

2.10. Правила пред'явлення та розгляду претензій допускають пред'явлення однієї претензії про відшкодування за втрату, псування або пошкодження вантажу не більше як за п'ятьма відправками, які завантажені однорідним вантажем на одній станції одним відправником на одну станцію призначення на адресу одного одержувача. Що ж до претензій, які пред'являються з інших підстав, наприклад, про стягнення штрафу за невиконання плану перевезень або штрафу за несвоєчасну доставку вантажів, то кількість об'єднаних в одній претензії вимог не обмежується.

Статут не обмежує права позивача об'єднати кілька вимог в одній позовній заяві. У вирішенні відповідного питання слід керуватись статтею 58 ГПК. Суддя має право повернути позовну заяву без розгляду, якщо в одній позовній заяві об'єднано кілька вимог і сумісний розгляд цих вимог перешкоджатиме з'ясуванню прав і взаємовідносин сторін чи суттєво ускладнить вирішення спору (пункт 5 частини першої статті 63 ГПК).

В одній позовній заяві до залізниці та вантажовідправника (вантажоодержувача) не повинні об'єднуватись вимоги, які відповідно до чинного законодавства не підлягають задоволенню за рахунок залізниці, наприклад, відшкодування за пошкодження вантажу і штраф за поставку неякісної продукції, або які не зв'язані між собою поданими доказами.

2.11. Спори, що виникають з договору перевезення, в тому числі у прямому міжнародному залізничному сполученні, у яких одним з відповідачів є орган транспорту, вирішуються господарським судом за місцезнаходженням органу транспорту, на якого Статутом і Правилами пред'явлення та розгляду претензій покладено розгляд претензії.

Згідно з параграфом 6 статті 29 Угоди претензії пред'являються компетентним органам залізниць, перелік яких встановлено у додатку № 19 до Угоди. Під терміном "залізниця" Угода розуміє усі залізниці однієї держави. Додаток № 19 до Угоди визначає таким компетентним органом в Україні Головне комерційне управління Укрзалізниці. Тому пред'явлення претензії, що впливає з міжнародного перевезення вантажу, до інших органів транспорту України не можна вважати вжиттям заходів досудового врегулювання спору в установленому порядку.

2.12. Радою по залізничному транспорту держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав 26 - 27 травня 1994 року затверджено Інструкцію з актово-претензійної роботи на залізницях держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки (далі — Інструкція з актово-претензійної роботи). Ця Інструкція набула чинності з 1 січня 1995 року.

Відповідно до параграфа 133 Інструкції з актово-претензійної роботи у разі, коли згідно з транспортними документами вантажоодержувачем (вантажовідправником) є структурна одиниця об'єднання (підприємства), яка не має статусу юридичної особи, з претензією до залізниці має право звернутись об'єднання (підприємство) без оформлення переуступки такого права переуступним написом. Згадана Інструкція не вимагає наявності переуступного напису і у тих випадках, коли з претензією до залізниці за дорученням об'єднання (підприємства) звертається структурний підрозділ, який не є юридичною особою. Такий підрозділ разом з документами, що обґрунтовують претензію, повинен додати до претензії належно завірений витяг з положення про структурний підрозділ, доручення або

нормативний акт об'єднання (підприємства), які свідчать про надання підрозділові права на пред'явлення претензії до залізниці.

2.13. Для подання позовів до залізниці згідно зі статтею 366 Цивільного кодексу та статтею 136 Статуту встановлено двомісячний строк позовної давності. Перебіг цього строку починається з дня одержання відповіді на претензію або з дня закінчення строку, встановленого для такої відповіді (стаття 135 Статуту).

У разі коли згаданий двомісячний строк пропущено з поважних причин, суд має право поновити цей строк на підставі статті 80 Цивільного кодексу.

Якщо претензію не було пред'явлено, але залізниця залучається до участі у справі з ініціативи господарського суду, строк позовної давності обчислюється з дня, коли позивач повинен був одержати відповідь на претензію у разі її своєчасного пред'явлення.

У вирішенні спору за позовом до залізниці та вантажовідправника (вантажоодержувача) може виявитися, що строк позовної давності за позовом вантажовідправника (вантажоодержувача) менший ніж загальний строк для пред'явлення претензії та подання позову до залізниці. За цих обставин питання про поновлення строку позовної давності за позовом до вантажовідправника (вантажоодержувача) за наявності поважних причин підлягає вирішенню господарським судом на загальних підставах.

Для подання залізницею позовів до вантажовідправника (вантажоодержувача), що впливають з перевезення вантажів, встановлено 6-місячний строк позовної давності (стаття 366 Цивільного кодексу та стаття 137 Статуту).

Строк позовної давності, встановлений статтею 31 Угоди, згідно з параграфом 4 статті 31 Угоди не підлягає поновленню судом навіть за поважних причин його пропуску.

2.14. ГПК і Статут не передбачає обов'язку залізниці додержувати досудового (претензійного) порядку врегулювання спору стосовно її вимог до вантажовідправників чи вантажоодержувачів.

2.15. Статут не надає права на звернення з позовами підприємствам, установам та організаціям залізничного транспорту загального користування. Право на звернення з позовами до вантажовідправників (вантажоодержувачів) за змістом статей 1 та 137 Статуту мають відповідні залізниці, а не їх дирекції, станції та інші структурні підрозділи.

Оскільки стаття 54 ГПК надає право підписувати позовні заяви уповноваженій посадовій особі позивача або його представнику, керівник структурного підрозділу залізниці може підписувати процесуальні документи від імені залізниці за наявності відповідного доручення або довіреності, а також представляти інтереси залізниці у судових органах.

2.16. За змістом частини третьої статті 358 Цивільного кодексу, статті 105 Статуту сторони несуть матеріальну відповідальність за перевезення у межах і розмірах, передбачених Статутом та окремими договорами.

Тому у вирішенні спору, пов'язаного з невиконанням або неналежним виконанням залізницею, вантажовідправником, вантажоодержувачем обов'язків, що виникли у зв'язку з перевезенням вантажів, слід враховувати, що вони несуть відповідальність лише в межах, передбачених Статутом, а у встановлених ним випадках — угодою сторін. Вимоги щодо відшкодування збитків, заподіяних невиконанням чи неналежним виконанням договору перевезення у розмірі більшому, ніж це передбачено Статутом, задоволенню не підлягають.

3. Відповідальність за втрату, недостачу, псування або пошкодження вантажу

3.1. За договором перевезення вантажу залізниця зобов'язується доставити ввірений їй відправником вантаж до пункту призначення та видати його одержувачу

і несе відповідальність за збереження вантажу з моменту прийняття його для перевезення і до моменту видачі одержувачу, поки не доведе, що втрата, недостача, псування або пошкодження вантажу сталося внаслідок обставин, яким залізниця не могла запобігти та усунення яких від неї не залежало (стаття 110 Статуту).

У статті 111 Статуту наведено перелік обставин, наявність яких звільняє залізницю від відповідальності за втрату, недостачу, псування або пошкодження вантажу. Відповідно до статті 362 Цивільного кодексу залізниця може бути звільнена від відповідальності, якщо вона доведе і інші обставини, що свідчать про відсутність її вини.

3.2. Статтею 34 ГПК передбачено, що обставини справи, які відповідно до законодавства повинні бути підтверджені певними засобами доказування, не можуть підтверджуватись іншими засобами доказування.

Стосовно спорів, пов'язаних з перевезенням вантажів залізницею, перелік таких доказів встановлено статтями 130 і 133 Статуту.

Обставини, що можуть бути підставою для матеріальної відповідальності залізниці, вантажовідправника та вантажоодержувача при перевезенні вантажів залізницею, засвідчуються комерційними актами або актами загальної форми, які складають станції залізниць (стаття 129 Статуту).

Стаття 129 Статуту та пункт 2 Правил складання актів містять перелік обставин, за наявності яких залізниця повинна скласти комерційний акт, якщо вона сама виявила зазначені обставини або якщо про існування хоча б однієї з них заявив одержувач чи відправник вантажу. Форму такого акта визначено у додатку 1 до Правил складання актів. Комерційні акти у міжнародних перевезеннях складаються відповідно до угод про міжнародне сполучення.

Обов'язок скласти комерційний акт виникає у залізниці лише у випадках, коли вона згідно зі статтею 52 Статуту зобов'язана перевірити масу, кількість місць і стан вантажу.

У разі вилучення або знищення підкарантинного вантажу карантинний інспектор складає акт загальної форми, у разі вилучення або знищення такого вантажу на прикордонній станції комерційний акт складається за участю представника карантинної інспекції. Витрати, пов'язані з поверненням та переадресуванням підкарантинних вантажів, розкриттям та упакуванням таких вантажів, доставкою їх до місця знезараження, стягуються на станції призначення з одержувача на підставі акта загальної форми про всі такі випадки та відмітки у накладній про складання такого акта (пункт 2.15 Правил перевезення вантажів, які підлягають фітосанітарному контролю).

3.3. Відповідно до пунктів 18, 23 та 24 Правил видачі вантажів одержувач не може вимагати від залізниці проведення перевірки та складення комерційного акта після початку вивантаження, яке здійснюється на місцях загального користування; коли одержувач розпочав вивантаження без представника станції; у випадку видачі швидкопсувних вантажів, що прибули в справних рефрижераторних вагонах без порушення граничного терміну перевезення і режиму обслуговування.

Згідно з пунктом 12 Правил видачі вантажів комерційний акт про пошкодження тари також не складається у разі відсутності пошкодження вантажу.

Факт відсутності або пошкодження однієї із пломб за наявності хоча б однієї справної пломби на дверях з обох сторін критого вагона, рефрижераторної секції, обладнаних додатковими запірно-пломбувальними пристроями відповідно до пункту 13 названих Правил засвідчується не комерційним актом, а актом загальної форми.

Інші обставини, за наявності яких складається акт загальної форми передбачено пунктом 3 Правил складання актів, а форму таких актів визначено додатком 6 до Правил користування вагонами.

У разі витікання, псування або підмочування вантажу внаслідок технічної несправності вагону (контейнера), крім комерційного акта, складається також акт про технічний стан вагону (додаток 2 до Правил складання актів).

Господарським судам слід мати на увазі таке. Стаття 24 Статуту надає залізницям право перевіряти правильність відомостей, зазначених відправником у залізничній накладній, а також періодично перевіряти кількість та масу вантажу, що зазначаються у накладній, у тому числі і після прибуття вантажу на станцію призначення. Пункт 26 Тарифного керівництва також надає залізниці право на договірних засадах зважувати та перевіряти масу вантажів при прийманні, видачі і перевантаженні у випадках, не передбачених Правилами перевезення, і згідно зі статтею 129 Статуту складати комерційний акт. Тому складання залізницею комерційного акту у випадках, коли залізниця не зобов'язана була видавати вантаж з перевіркою, не може бути підставою для визнання відповідного комерційного акта таким, що не має доказового значення.

Порядок складання комерційних актів передбачено Правилами складання актів та розділами 2 - 4 Інструкції з актово-претезійної роботи. Якщо у комерційному акті відсутній докладний опис обставин, за яких сталося незбереження вантажу, зокрема, про стан запірно-пломбувальних пристроїв та plomb, технічного стану вагону (контейнера) тощо, залізниця несе за це відповідальність, доки не доведе відсутність своєї вини.

Відповідно до статті 43 ГПК ніякі докази не мають для господарського суду задалегідь встановленої сили. Отже комерційний акт є тільки одним із доказів, який господарський суд оцінює у сукупності з усіма іншими доказами зі справи. Зокрема комерційний акт може оцінюватися як такий, що не має сили доказу, якщо він не відповідає фактичним обставинам, особливо у випадках вивантаження засобами залізниці на місцях загального користування. Наприклад, комерційний акт констатує, що недостачу, псування або пошкодження вантажу виявлено нібито під час вивантаження 10 січня, а з товарно-транспортних накладних на вивіз вантажу вбачається, що його було вивезено зі станції 8 січня.

3.4. Якщо начальник залізничної станції необгрунтовано відмовився скласти комерційний акт або акт загальної форми, вантажоодержувач має право оскаржити таку відмову у порядку, передбаченому пунктом 16 Правил складання актів, і здійснити приймання вантажу відповідно до Інструкції про порядок приймання продукції (товарів) за якістю та кількістю. У разі додержання порядку оскарження відмови у складанні зазначених актів вантажоодержувач має право звернутися до залізниці з претензією, до якої необхідно додати докази оскарження дій начальника станції залізниці та акти приймання вантажу.

У разі, коли начальник Дирекції залізничних перевезень визнав обгрунтованою заяву вантажоодержувача про безпідставну відмову начальника станції скласти та видати комерційний акт, з вантажоодержувача за весь час затримки складання та видачі комерційного акта плата за зберігання вантажу та користування вагонами протягом часу затримки складання акта не стягується.

3.5. Підставою для покладення на залізницю відповідальності за втрату вантажу за позовом вантажоодержувача є квитанція, яка свідчить про те, що вантаж був прийнятий залізницею до перевезення. Якщо вантажоодержувач не має можливості пред'явити таку квитанцію, він повинен додати до претензії та позовної заяви документ про сплату вартості вантажу і довідку станції відправлення про прийняття його до перевезення з відміткою станції призначення про неприбуття вантажу. У разі ухилення залізниці від видачі зазначеної довідки або від вчинення відмітки про неприбуття вантажу доказами у вирішенні спору щодо відповідальності залізниці за втрату вантажу можуть бути, зокрема, документи, які підтверджують надіслання залізниці запиту про необхідність видачі довідки або оскарження до Дирекції

залізничних перевезень відмови станції призначення від вчинення відмітки про неприбуття вантажу. Ці докази додаються до претензії.

Якщо зазначені докази не були додані до претензії, пред'явленої залізниці, то встановлений статтею 5 ГПК порядок досудового врегулювання спору слід вважати порушеним.

3.6. Вантаж вважається втраченим, якщо його не було видано одержувачу на вимогу останнього протягом 30 діб з моменту закінчення терміну доставки, а у разі перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні — після закінчення двох місяців з дня прийняття вантажу до перевезення (стаття 117 Статуту).

Факт доставки перевізником частини вантажу після звернення вантажоодержувача (вантажовідправника) до залізниці з претензією, пов'язаною з втратою вантажу, не породжує для заявника обов'язку пред'явити нову претензію про недостачу вантажу.

У випадках відвантаження матеріальних цінностей маршрутом або групою вагонів за однією накладною неприбуття на станцію призначення одного чи кількох вагонів слід розглядати як недостачу, а не втрату вантажу. Це має істотне значення не тільки для вирішення питання щодо порядку та строку пред'явлення до залізниці претензії, але й для визначення доказів, на підставі яких відповідальність за недостачу може бути покладено на перевізника. Таким доказом є комерційний акт.

3.7. Якщо вантаж надійшов на станцію призначення у критому вагоні за справними пломбами чи запірно-пломбувальними пристроями відправника, але з відчиненими люками, цю обставину слід розглядати як одну з ознак несправності вагона, якщо Правилами або угодою залізниці з відправником не передбачено перевезення цього вантажу у вагоні з відкритими люками (наприклад, для вентилявання). Тому відповідно до статті 110 Статуту залізниця несе відповідальність за незбереження вантажу, якщо не доведе, що недостача виникла з вини відправника. Такими доводами можуть вважатися, зокрема, несправність запорів, що виключає можливість зачинення люку; відсутність ознак відкриття люку з зовнішнього боку вагона або та обставина, що за своїми габаритами вантаж не міг бути вилучений через люки, тощо. Усе це повинно знайти відображення у комерційному акті та в акті технічного огляду вагона.

Коли з матеріалів справи вбачається, що відправник не зачинив люк, а перевізник прийняв вагон до перевезення, хоча мав можливість встановити цю обставину, і у процесі перевезення вантаж було вилучено через люк, господарський суд може вирішити питання про покладення відповідальності як на відправника, так і на залізницю пропорційно вині кожного з них.

3.8. Відповідно до параграфу 19 розділу 1 Технічних умов розміщення та закріплення вантажів на відкритому рухомому складі (далі — Технічні умови) правильність розміщення та закріплення вантажів перевіряє залізниця. У вагонному листі повинна бути зроблена відмітка "вантаж завантажений та закріплений правильно". Однак Статутом не передбачено відповідальність перевізника за пошкодження вантажу, що перевозиться на відкритому рухомому складі, тільки з тієї підстави, що при завантаженні засобами відправника станція зробила зазначену відмітку. У разі пошкодження вантажу внаслідок неправильного розміщення та закріплення відповідальність покладається на відправника, доки він не доведе вину залізниці.

Поряд з цим, враховуючи, що перевізник фактично не проконтролював правильність розміщення та закріплення вантажу, прийняв до перевезення платформи або напіввагони, які завантажено з порушенням вимог Технічних умов, господарський суд має право вирішити питання про покладення відповідальності за заподіяну шкоду як на відправника, так і на перевізника у залежності від ступеню вини кожного з них.

У вирішенні спорів, пов'язаних з пошкодженням залізобетонних, азбестоцементних виробів та конструкцій, слід мати на увазі, що відповідно до параграфа 4 глави 4 Технічних умов відповідальність за міцність усіх строповочних вузлів та дерев'яних прокладок, які застосовуються для закріплення вантажу, несе вантажовідправник. Тому, якщо буде встановлено, що пошкодження цих виробів є наслідком неміцності строповочних вузлів, випадання (переміщення) прокладок, відповідальність повинен нести відправник, якщо він не доведе вину залізниці.

На залізницю не може покладатися відповідальність за пошкодження вантажу через його неправильне кріплення в критих, ізотермічних та інших вагонах (контейнерах), що пломбуються, тому що залізниця приймає до перевезення вагони (контейнери) в опломбованому стані і не може перевірити правильність кріплення.

3.9. Відповідно до статті 31 Статуту залізниця зобов'язана подавати під завантаження справні, придатні для перевезення відповідного вантажу, очищені від залишків вантажу, сміття, реквізиту, а у необхідних випадках - продезінфіковані вагони та контейнери.

Оскільки незбереження вантажу може бути наслідком як технічної несправності вагону або контейнера, так і їх непридатності для перевезення певного вантажу (тобто у комерційному відношенні), то у вирішенні спорів слід розмежовувати відповідні поняття. Вагон (контейнер) може бути цілком справним, але таким, що не забезпечить збереження якості певного вантажу, наприклад, має стійкий запах, що впливає на завантажені до нього продовольчі товари. Саме у такому випадку йдеться про непридатність вагону (контейнера) у комерційному відношенні. Згідно з зазначеною статтею Статуту придатність рухомого складу для перевезення відповідного вантажу у комерційному відношенні визначається відправником або залізницею, якщо вона здійснює завантаження. Отже, якщо псування вантажу є наслідком комерційної несправності вагону (контейнера), відповідальність за це несе той, хто завантажив продукцію.

У випадках, коли під завантаження поданий несправний за своїм технічним станом вагон або контейнер, відправник повинен відмовитись від їх використання. Якщо він цього не зробив, відповідальність за втрату, недостачу, псування або пошкодження вантажу, що сталися внаслідок технічної несправності рухомого складу, покладається на відправника. Винятки з цього правила можуть мати місце тоді, коли з матеріалів справи вбачається, що технічна несправність мала прихований характер або виникла у процесі перевезення вантажу. Прихованими є такі технічні несправності, які не могли бути виявлені відправником під час звичайного огляду вагону або контейнера. У такому разі відповідальність за незбереження вантажу покладається на залізницю.

Якщо незбереження вантажу сталося внаслідок того, що вагон чи контейнер поряд з прихованими несправностями або з несправностями, які виникли під час транспортування, мали ще й такі, які могли бути виявлені до завантаження, господарський суд може вирішити питання про покладення відповідальності як на залізницю, так і на відправника. Для правильного вирішення питань щодо відповідальності за незбереження вантажу внаслідок технічної несправності рухомого складу господарський суд повинен провести досконале дослідження не тільки комерційного акта, але й акта про технічний стан вагону або контейнера і дати їм відповідну оцінку.

3.10. Відповідно до пункту 13 Правил перевезення вантажів у спеціальних та спеціалізованих контейнерах відправників і одержувачів питання відповідальності за несвоєчасне повернення та пошкодження спеціальних контейнерів регулюються між одержувачами і власниками контейнерів без участі залізниці. Проте, якщо спеціальні контейнери несвоєчасно повернуто або пошкоджено з вини залізниці, вона несе за це відповідальність у порядку, встановленому статтею 126 Статуту.

3.11. Згідно зі статтею 41 Статуту залізниця зобов'язана доставити вантаж за призначенням у встановлений строк. Терміни доставки вантажу визначені пунктом 1.1 Правил обчислення термінів доставки вантажів. Проте термін доставки вантажу, який підлягає фітосанітарному контролю, не може бути більшим за термін дії фітосанітарного сертифіката.

Згідно з пунктом "в" статті 130 Статуту належним доказом прострочення доставки вантажу залізницею є накладна. Доказом затримки, яка трапилася з вини відправника чи одержувача, що дає право залізниці на збільшення терміну доставки вантажу відповідно до пункту 2.9 Правил обчислення термінів доставки вантажів, є відмітка у перевізних документах, яка завіряється підписом працівника станції і календарним штемпелем. Тому відсутність такої відмітки на накладній позбавляє залізницю права на збільшення терміну доставки вантажу.

3.12. Залізниця звільняється від відповідальності за псування швидкопсувного вантажу, якщо він прибув без порушення встановленого режиму перевезень (охолодження, опалення, вентиляція) і термін перебування вантажу в дорозі не перевищив граничного терміну перевезень, встановленого правилами перевезення швидкопсувних вантажів (пункт "д" статті 111 Статуту).

Відповідальність за пред'явлений до перевезення вантаж у нестандартній чи неякісній упаковці несе відправник (пункт 3 Правил приймання вантажів до перевезення).

У разі коли залізниця порушить вимоги пункту 22 названих Правил і прийме до перевезення навантажений в один вагон вантаж, який за своїм властивостями може пошкодити або зіпсувати інші вантажі, залізниця несе відповідальність за псування або пошкодження вантажу лише у випадках, якщо вона знала або повинна була знати про ці властивості.

Псування вантажу може бути наслідком обставин, які залежать від відправника (наприклад, неправильне завантаження вагону, відвантаження перезрілої плодоовочевої продукції тощо) і поряд з цим — прострочки доставки, яка перевищує граничний термін перевезень, що певною мірою сприяло збільшенню кількості зіпсованої продукції. За таких обставин господарському суду необхідно вирішувати питання про покладення відповідальності як на відправника, так і на перевізника залежно від ступеню їх вини.

Якщо продукція зіпсована в результаті прострочення доставки, але одержувач не звернувся до залізниці з вимогою про її видачу і оформлення результатів видачі комерційним актом, він не має права на відшкодування збитків за рахунок відправника. У випадках псування продукції з вини відправника та залізниці, яка допустила прострочку доставки, у разі відсутності комерційного акта або доказів оскарження необгрунтованої відмови скласти такий акт з відправника не може бути стягнуто кошти, які господарський суд мав би стягнути з залізниці, якби вона брала участь у справі.

3.13. Відповідно до статті 114 Статуту залізниця відшкодовує завдану недостатчею, псуванням або пошкодженням вантажу шкоду у розмірі дійсної його вартості або у розмірі тієї суми, на яку знижено вартість вантажу.

Недостача маси вантажу, з огляду на яку відшкодовуються збитки, в усіх випадках обчислюється з урахуванням норми природної втрати та граничного розходження визначення маси нетто вантажу під час перевезення.

Згідно із статтею 53 Статуту, пунктом 30 Правил видачі вантажів та розділом 5 Інструкції з актово-претензійної роботи у разі потреби встановлення розміру або причини недостачі, псування або пошкодження вантажу і суми, на яку знижено його вартість, залізниця за власною ініціативою чи на вимогу одержувача запрошує експертів. Якщо станція призначення ухиляється від пред'явлення вантажу до експертизи, у тому числі на письмову вимогу одержувача, останній має право оскар-

жити таку відмову і сам пред'явити вантаж до експертизи, повідомивши про час її проведення станцію призначення. У разі відсутності доказів такого повідомлення акт експертизи, складений без участі відповідного представника залізниці, не може вважатися належним доказом у господарському спорі.

Якщо в акті експертизи, проведеної з ініціативи залізниці, відсутні дані про суму або відсотки зниження вартості пошкодженого (зіпсованого) вантажу, одержувач має право вимагати від начальника станції призначення повторної експертизи, а у разі його відмови від пред'явлення вантажу до експертизи одержувач може оскаржити цю відмову і сам пред'явити вантаж до експертизи.

У залежності від вжитих позивачем заходів щодо визначення суми, на яку знижено вартість вантажу, господарському суду під час підготовки справи до розгляду слід вирішити питання про призначення відповідної експертизи або про одержання від компетентної організації висновку щодо цієї суми (пункти 4 і 5 статті 65 ГПК України). В усіх випадках загальна сума відшкодування збитків за незбережений вантаж не може перевищувати вартості втраченого вантажу.

Згідно зі статтею 114 Статуту поряд з відшкодуванням збитків залізниця зобов'язана відшкодувати сплачену за перевезення цього вантажу провізну плату, якщо її не включено до вартості втраченого вантажу, лише у випадку повної втрати вантажу. Відшкодування провізної плати у разі нестачі, псування або пошкодження вантажу Статут не передбачає.

3.14. Господарський суд не може зобов'язувати залізницю відремонтувати або доукомплектувати пошкоджену (розукомплектовану) з її вини продукцію, оскільки це не передбачено Статутом. Частина п'яту статті 114 Статуту, якою обумовлено, що витрати і збитки, не передбачені договором перевезення і Статутом, не підлягають відшкодуванню, слід застосовувати з урахуванням статті 4 ГПК.

3.15. За пред'явлення вантажу, який заборонено до перевезень або який потребує під час перевезення особливих заходів безпеки, та з неправильним зазначенням його найменування або властивостей з відправника, крім заподіяних залізниці збитків і витрат, стягується штраф у розмірі, передбаченому статтею 118 Статуту.

Перевезення небезпечних вантажів допускається у випадках, передбачених Правилами перевезення небезпечних вантажів залізницями, затвердженими 05.04.96 на п'ятнадцятому засіданні Ради залізничного транспорту держав — учасниць СНД. Якщо через порушення відправником зазначених Правил сталася аварія, збитки відшкодовуються відправником.

У застосуванні статті 118 Статуту слід мати на увазі, що штраф підлягає стягненню за самий факт допущення вантажівідправником зазначених у цій статті порушень, встановлених залізницею як на станції призначення або під час перевезення, так і на станції відправлення після пред'явлення вантажу до перевезення, незалежно від того, чи завдано залізниці у зв'язку з цим збитки.

Однак штраф за пред'явлення вантажу, який заборонено до перевезення, підлягає стягненню, якщо порушення виявлено залізницею після укладення договору перевезення. Договір про перевезення вважається укладеним з моменту прийняття вантажу до перевезення, що засвідчується накладенням календарного штемпеля станції відправлення в перевізних документах (пункт 28 Правил приймання вантажів до перевезення).

Збитки, завдані залізниці через допущені відправником порушення, що зазначені у статті 118 Статуту, підлягають відшкодуванню відправником незалежно від сплати ним штрафу.

3.16. У вирішенні спорів, пов'язаних з незбереженням окремих вантажів, перелік яких затверджено пунктом 1 Правил перевезення вантажів у супроводі провідників відправників (одержувачів), необхідно виходити з того, що вони повинні

транспортуватись у супроводі провідника вантажовідправника або вантажоодержувача. Якщо залізниця порушила цю вимогу і прийняла до перевезення зазначений вантаж без супроводження провідником вантажовідправника (вантажоодержувача), у тому числі на експорт, не забезпечила його збереження у процесі перевезення і не довела, що втрата, недостача або пошкодження виникли внаслідок обставин, яким залізниця не могла запобігти і усунення яких від неї не залежало, відповідальність за пошкодження та розукомплектування техніки згідно зі статтею 110 Статуту повинен нести перевізник.

Наказом Мінтрансу України від 20.01.97 № 18 "Про охорону і супроводження вантажів, що перевозяться залізничним транспортом України" (з подальшими змінами і доповненнями) встановлено перелік вантажів, які повинні супроводжуватись особовим складом відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті на всьому шляху прямування залізницями України. До цих вантажів віднесено автомобілі та їх частини усіх найменувань, у тому числі спеціальні, крім напівпричепів, причепів та частин до автомобілів повною масою більш як 3,5 т і спеціальних, які підлягають супроводженню відправником, а також машини сільськогосподарські та їх частини, трактори та їх частини. Отже відповідальність за несхоронність відповідного вантажу несе залізниця, якщо не доведе, що несхоронність виникла не з її вини, зокрема, нестачу виявлено у закритому та опломбованому відправником багажному відділенні автомобіля, подряпини кузова виявлені в таких місцях, які залізниця не могла помітити при прийнятті вантажу до перевезення, пошкодження скла автотракторної техніки сталося з причин, яким працівник відомчої охорони не міг перешкодити, та за інших подібних обставин.

3.17. Відповідно до пункту 27 Правил видачі вантажів вантаж вважається доставленим без утрати, якщо різниця між масою, вказаною в пункті відправлення в залізничній накладній, та масою, визначеною на станції призначення, не перевищує норми природної втрати і граничного розходження у визначення маси нетто. Виходячи з цього, у разі виявлення недостачі чи надлишку маси, які не перевищують норми (за відсутності ознак розкрадання), станція на вимогу одержувача зобов'язана зробити в накладній відмітку, передбачену пунктом 31 названих Правил. Значення норм недостачі (суми норми природної втрати та граничного розходження визначення маси нетто) передбачено пунктом 27 Правил видачі вантажів.

Таким чином, якщо недостача маси вантажу знаходиться у межах норми природної втрати та граничного розходження визначення маси нетто, у одержувача відсутні підстави вважати, що він одержав вантаж з недостачею та вимагати від залізниці складання комерційного акта.

3.18. Стаття 23 Статуту надає право під час перевезення масових вантажів у випадках, передбачених пунктом 6.1 Правил оформлення перевізних документів, оформлення однієї накладної, на зворотному боці якої зазначаються для кожного вагона маса вантажу і кількість місць.

Отже у разі виявлення недостачі в окремому вагоні норму природної втрати та граничне розходження визначення маси нетто слід застосовувати саме щодо цього вагону, а не до загальної маси всього маршруту або групи вагонів. У разі виявлення недостачі норму природної втрати та граничне розходження визначення маси нетто застосовують до всієї ваги лише у випадку недодержання вимоги щодо оформлення накладної на маршрут або групу вагонів.

Якщо у пункті відвантаження масу вантажу визначено шляхом зважування, а у пункті одержання - за обміром або навпаки, то у вирішенні спорів, пов'язаних з недостачею вантажу, слід виходити з того, що зважування є більш точним способом визначення маси вантажу.

3.19. У вирішенні спорів, пов'язаних із збереженням вантажу під час перевезення насипом у вагонах відкритого типу, зокрема, вугілля, необхідно виходити з того,

що стаття 111 Статуту звільняє перевізника від відповідальності за втрату та недостачу вантажу, якщо вантаж прибув на станцію призначення у непошкодженому відкритому рухомому складі, завантаженому засобами відправника за відсутності ознак втрати, псування або пошкодження вантажу під час перевезення. Це правило поширюється і на випадки, коли відповідно до пункту 2 Правил перевезення вантажів у вагонах відкритого типу залізництва на прохання відправника, за згодою одержувача, перевозить у вагонах відкритого типу вантажі, не зазначені у додатку до цих Правил.

Відправник згідно зі статтею 37 Статуту повинен визначити масу вантажу і зазначити її у залізничній накладній. Якщо залізниця використовує своє право перевірити правильність даних, зазначених відправником у накладній, та візьме участь у контрольній перевірці маси вантажу, то сама лише ця обставина не є підставою для покладання відповідальності за недостачу вантажу на залізницю, а повинна оцінюватись поряд з іншими обставинами справи.

Прибуття напіввагону на станцію призначення з недовантаженням до рівня бортів не свідчить про втрату або розкрадання вантажу при перевезенні, оскільки згідно із статтею 111 Статуту позивач має довести вину перевізника. Залізниця вправі перевіряти дані, зазначені відправником у залізничній накладній, але не зобов'язана перевіряти масу усіх вантажів, які вона приймає до перевезення. Не має також правового значення оцінка того, чи могла залізниця при прийнятті вантажу до перевезення побачити недовантаження у вагоні, оскільки Статут та Правила перевезення не передбачають визначення маси вантажу "на око". До того ж, різні вантажі мають різну питому вагу та вологість, внаслідок чого маса 70 тонн може займати лише третину або половину вагона.

3.20. За змістом статті 31 Статуту та пунктів 5 і 6 Правил перевезення вантажів у вагонах відкритого типу вантажовідправник перед навантаженням вантажу у напіввагон повинен визначити придатність рухомого складу для перевезення вантажу у комерційному відношенні, при завантаженні вантажів, які містять дрібні фракції, - усунути щілини та конструктивні зазори напіввагонів, а також вжити заходів щодо запобігання видуванню або висипанню вантажу.

Прибуття вагону з порушенням строку доставки не свідчить про вину залізниці у недостачі вантажу. Причинний зв'язок між простроченням доставки вантажу та його недостачею може бути встановлено, якщо відправник завантажив вантаж у комерційно непридатний напіввагон, а залізниця доставила вантаж з порушенням строку доставки, внаслідок чого вантаж висипався і втрачався не тільки за час нормативного строку перевезення, а й після закінчення терміну доставки. За таких обставин суд має з'ясувати ступінь вини кожного у втраті вантажу та покласти відповідальність на відправника та залізницю у відповідній пропорції.

3.21. З метою забезпечення збереженості вантажу відповідно до пункту 6 Правил перевезення вантажів у вагонах відкритого типу на їх поверхню може наноситися захисне маркування або застосовуватися покриття чи інше закріплення верхнього шару вантажу. Конструкція відповідних пристроїв і установок, порядок ущільнення вантажів, застосування захисної плівки (емульсії), кріплення та маркування, що забезпечують збереження і свідчать про відсутність втрати вантажу при перевезенні, визначається інструкцією, розробленою відправником і узгодженою з залізницею (пункт 7 названих Правил).

Відправник відповідно до пункту 2.4 Правил оформлення перевізних документів може робити у залізничній накладній відмітку про застосування додаткових заходів щодо збереження вантажу.

3.22. За послуги, пов'язані з видачею вантажу з перевіркою його маси, вантажодержувач сплачує залізниці кошти відповідно до Тарифного керівництва № 1 "Тарифи на вантажні залізничні перевезення". У разі відсутності у залізниці вагів і зва-

жування вантажу на вагах, що належать автотранспортній організації або вантажо-одержувачу, залізниця має право на одержання лише тієї суми, яка становить витрати з надання послуги свого працівника, що здійснив зважування.

Вантаж, який надійшов у справному контейнері з непошкодженими пломбами відправника, видається без перевірки кількості, стану та маси вантажу, у тому числі автотранспортній організації.

Якщо з посиланням на статтю 52 Статуту залізниця видала вантаж без перевірки, а після відкриття вагону (контейнера) виявлено їх несправність прихованого характеру, внаслідок чого виникли втрата, недостача, псування або пошкодження вантажу, одержувач має право звернутися до залізниці з вимогою видати вантаж з перевіркою та оформленням її результатів комерційним актом. Це повною мірою стосується й вантажу, який швидко псується, якщо його транспортували з охолодженням і після розкриття вагона було виявлено, що вантаж у процесі перевезення зіпсувався з обставин, які не виключають відповідальності залізниці.

3.23. Передбачений статтею 122 Статуту штраф за неправильно зазначені відомості про масу, кількість місць вантажу, його назву, код та адресу одержувача стягується з відправника, а не з одержувача, як це зазначено у пункті 5.5 Правил оформлення перевізних документів. Підставою для покладення на відправника відповідальності за неправильне зазначення ним указаних відомостей є акт загальної форми або комерційний акт, складений у випадках передбачених статтею 129 Статуту залізниць України.

4. Відповідальність за невиконання плану перевезень вантажів

4.1. Підстави, з яких залізниця та вантажовідправник несуть відповідальність за невиконання плану перевезень вантажів, передбачено статтею 106 Статуту.

Документом, що підтверджує виконання плану перевезень, є облікова картка, яку відповідно до статті 20 Статуту ведуть працівники станції і підписують начальник станції та вантажовідправник після закінчення кожної доби. Відповідно до параграфа 2 розділу 2 Правил перевезення вантажів залізницями Союзу РСР цю картку ведуть у одному екземплярі за кожним вантажем номенклатури плану. Відповідальність за невиконання плану перевезень сторони несуть щодо кожної номенклатури плану, тобто таку відповідальність визначають за кожною обліковою картою окремо.

На вимогу вантажовідправника за додаткову плату, розмір якої встановлено пунктом 9 розділу 2 Тарифного керівництва № 1, станція зобов'язана здійснювати облік виконання плану перевезень у двох екземплярах облікової картки, один з яких знаходиться на станції, а другий — у вантажовідправника.

Згідно з пунктом 3 Правил складання актів у разі відмови вантажовідправника від підписання цієї картки складається акт загальної форми. Таким чином, якщо вантажовідправник не підписав облікову картку і оскаржує факт подачі вагонів для виконання плану перевезень, залізниця може обґрунтовувати свої вимоги про стягнення штрафу за невиконання плану перевезень обліковою картою лише за умови подання доказу ухилення вантажовідправника від її підписання, тобто акта загальної форми.

4.2. Відповідно до статті 209 Цивільного кодексу боржник несе майнову відповідальність за невиконання або неналежне виконання зобов'язання лише за наявності його вини, крім випадків, передбачених законом або договором. Статутом встановлено вичерпний перелік обставин, за яких залізниця та вантажовідправник не несуть майнової відповідальності за невиконання плану перевезень вантажів (статті 107 і 108 Статуту).

Поряд з цим у вирішенні спорів слід виходити з того, що наведений у пунктах "а" зазначених статей Статуту перелік явищ стихійного характеру (замети, повінь,

пожежа), не є вичерпним, тобто підставою для звільнення від відповідальності за невиконання плану перевезень вантажів можуть бути і інші, крім зазначених, явища стихійного характеру.

Вантажовідправник звільняється від сплати штрафу за невиконання плану перевезень у разі припинення виробництва відвантажуваної продукції протягом трьох і більше діб підряд лише у разі припинення виробництва внаслідок аварії, але не з інших причин, як-от, через відсутність сировини, електричної енергії і т. ін.

Факт аварії та тривалість припинення у зв'язку з цим виробництва відвантажуваної продукції повинен довести вантажовідправник.

Якщо аварія у вантажовідправника фактично не призвела до припинення виробництва, підстав для його звільнення від сплати штрафу за невиконання плану перевезень немає.

У застосуванні пунктів "б" статей 107 і 108 Статуту слід виходити з того, що заборона або припинення відвантаження вантажів у певному напрямку згідно зі статтею 29 Статуту може здійснюватись Укрзалізницею за погодженням з Мінтрансом.

4.3. Затримкою вантажовідправником вагонів під вивантаженням (пункт "в" статті 108 Статуту) слід вважати затримку вагонів, поданих під подвійні операції. Таким чином, залізниця звільняється від сплати штрафу за неподання тієї кількості і тих вагонів, які були затримані під вивантаженням чи не могли бути подані під навантаження з цієї причини. Факт затримки вантажовідправником вагонів під вивантаженням повинна довести залізниця.

4.4. У застосуванні пункту "г" статті 108 Статуту під неплатоспроможністю відправника слід розуміти відсутність на рахунку відправника коштів у розмірі, достатньому для сплати залізничного тарифу та сплати додаткових послуг, пов'язаних з відправленням запланованої кількості вантажу у даний період.

4.5. Відповідно до Тимчасового положення у разі здійснення перевезення певних вантажів за планом, наданим до початку місяця, в якому планується перевезення, залізниця затверджує обсяги перевезень вантажів з розподілом їх за родом, станціями відправлення та залізницями призначення, а якщо вантаж перевозять у межах залізниці відправлення - з розподілом за станціями призначення.

Вантажовідправник не несе відповідальності за невиконання плану перевезень, якщо він змінив станцію призначення у межах однієї залізниці, оскільки статтею 106 Статуту таку відповідальність встановлено лише за невиконання плану перевезень у межах залізниці призначення, а не її станцій.

4.6. Якщо залізниця у першій і другій декадах місяця подала більшу кількість вагонів, ніж це було передбачено планом, і ці вагони були завантажені, а на третю декаду вантажовідправник подав заявку без врахування зайво поданих вагонів і таку заявку було прийнято, відповідальність залізниці і відправника за невиконання плану визначається за результатами роботи в цілому за місяць.

4.7. Сплата штрафу за невиконання плану перевезень не звільняє залізницю від обов'язку надолужити недовантаження протягом наступного місяця. Відповідно до статті 19 Статуту залізниця у разі неподання з її вини рухомого складу для виконання місячного плану перевезень вантажів зобов'язана на замовлення вантажовідправника виділити рухомий склад, щоб надолужити недовантаження протягом наступного місяця.

Недовантаження може надолужуватися лише на замовлення вантажовідправника, з яким він має звернутися до залізниці не пізніше 2-го числа наступного за звітним місяця (пункт 17 Тимчасового положення). Отже за відсутності такого звернення, поданого у зазначений строк, залізниця звільняється від обов'язку виділяти рухомий склад для надолуження недовантаження.

Порядок виділення рухомого складу для надолуження недовантаження, яке мало місце з вини залізниці, встановлюється за погодженням між залізницею та

вантажовідправником. У разі порушення погодженого порядку залізниця за незабезпечення подачі вагонів, а вантажовідправник за невикористання поданих вагонів чи відмову від вагонів несуть відповідальність, встановлену статтею 106 Статуту.

Якщо вантажовідправник запропонував певний порядок надолуження недовантаження, а залізниця — відмінний від нього, і жодну з цих пропозицій не було прийнято, порядок надолуження не можна вважати погодженим. У такому разі ні залізниця, ні вантажовідправник не несуть зазначеної відповідальності.

Термін погодження порядку надолуження недовантаження законодавством не встановлено, тому вантажовідправник має право у своєму замовленні зазначити строк для відповіді. Коли замовлення складено без зазначення строку для відповіді, залізниця повинна дати відповідь протягом нормально необхідного для цього часу, але не пізніше дня, що вказаний вантажовідправником як перший день виділення рухомого складу.

Якщо залізниця не дала відповіді на пропозиції вантажовідправника щодо порядку виділення рухомого складу для надолуження недовантаження або заперечує проти надолуження недовантаження з посиланням на відсутність рухомого складу, вона зобов'язана виділити рухомий склад для надолуження недовантаження у порядку, що був запропонований вантажовідправником.

4.8. У випадку подачі під навантаження вантажів, що плануються у тоннах та вагонах, рухомого складу, місткість та вантажопідйомність якого не дозволяє відправнику виконати передбачене планом перевезень статистичне навантаження, відправник не несе відповідальність за недовантаження проти плану перевезень (пункт "г" статті 107 Статуту).

За таких обставин у разі повного використання передбачених декадним планом вагонів залізниця зобов'язана додатково подати, а вантажовідправник - прийняти та забезпечити завантаження вагонів у кількості, яка необхідна для виконання плану навантаження у тоннах.

4.9. Згідно з пунктом 5 Тимчасового положення перевезення вантажів у вагонах, які належать вантажовідправнику (вантажодержувачу) або орендованих ним, коли щодо таких вагонів є дозвіл на їх вихід до загальної мережі залізниці, здійснюється за рахунок загального плану перевезень вантажів. Обсяг завантаження вантажів у такі вагони встановлюється вантажовідправником та зазначається у розгорнутому плані перевезень.

Якщо план перевезень у таких вагонах не виконано з вини вантажовідправника, ні він, ні залізниця не несуть відповідальність за невиконання плану.

У разі коли вантажовідправник не може здійснити перевезення у запланованих власних або орендованих вагонах з причин, які від нього не залежать (стихійне лихо, обмеження навантаження та інші причини), залізниця зобов'язана надати рухомий склад загального користування згідно із замовленням відправника, поданого не менш як за три доби до дня навантаження (пункт 5 Тимчасового положення).

4.10. Нарахування штрафу за невиконання плану перевезень провадиться після закінчення місяця. Пункт 18 Тимчасового положення надає можливість за погодженням між вантажовідправником та начальником залізниці встановлювати інший, крім декадного, строк розрахунків за невиконання плану перевезень вантажів.

Не пізніше 10 числа наступного місяця начальник станції повідомляє вантажовідправнику розрахунок суми штрафу за невиконання плану перевезень. Повідомлення може бути зроблено у будь-якій формі: вручення представнику рахунку-фактури, надсилання листа, телеграми, вручення другого примірника облікової картки або в інший спосіб. Доказами такого повідомлення можуть бути відповідні документи. Нараховані суми підлягають сплаті у п'ятиденний термін.

Відсутність доказів повідомлення залізницею вантажовідправника про суми нарахованих штрафів не є перешкодою для пред'явлення претензії та позову, оскільки встановлений статтею 109 Статуту 10-денний строк не є присічним.

5. Розрахунки за перевезення вантажів і додаткові збори

5.1. Платежі за перевезення вантажів і надання додаткових послуг відправник повинен сплатити залізниці на станції відправлення готівкою, чеками, або шляхом безготівкового розрахунку через розрахункові підрозділи залізниць. Остаточні розрахунки між залізницями і одержувачами за перевезення вантажів і надання додаткових послуг здійснюються на станціях призначення. Відправка або видача вантажів можуть бути затримані до внесення платежів (стаття 62 Статуту).

Відповідно до статті 62 Статуту у разі несвоєчасного внесення вантажовідправником, вантажоодержувачем, експедитором належної плати, зборів та штрафів справляється пеня за кожний день затримки у розмірі, встановленому законодавством. Чинне законодавство не встановлює розмір такої пені. Проте залізниця може укласти з вантажовідправником та вантажоодержувачем угоду про порядок розрахунків за перевезення та додаткові послуги, передбачивши у ній конкретні умови оплати послуг та розмір пені за порушення умов такої оплати згідно з Правилами розрахунків за перевезення вантажів.

Згідно з Правилами розрахунків за перевезення вантажів та Типовим договором про організацію перевезень вантажів і проведення розрахунків за перевезення розрахунковий підрозділ залізниці (далі - ТехПД) на підставі укладеного договору отримані в порядку передоплати суми зараховує на особовий рахунок платника і списує їх в міру оформлення та надходження розрахункових документів за здійснені перевезення, надані послуги та штрафи.

Списання коштів з особового рахунку проводиться на підставі перевізних документів, накопичувальних карток, відомостей плати за користування вагонами та контейнерами. Усі належні залізниці платежі за додаткові послуги, штрафи (якщо вони не були включені у відомості плати за користування вагонами і контейнерами) включаються в накопичувальні картки.

Перевізні документи, відомості плати за користування вагонами і контейнерами, накопичувальні картки мають бути підписані уповноваженим працівником платника. У разі відмови від підписання зазначених документів залізниця складає акт загальної форми, додає його до відповідного документа та надсилає в ТехПД для списання грошей з особового рахунку.

У разі незгоди платника з підставами або розміром нарахування, він має право звернутися з претензією та позовом до залізниці з вимогою повернути у встановленому Статутом порядку на особовий рахунок зайво нараховану суму.

5.2. Вантажі видаються на станції призначення зазначеному у накладній одержувачу після внесення усіх належних залізниці платежів. Підприємства залізничного транспорту загального користування мають право на заставу переданих їм для перевезення вантажів як гарантії отримання належної провізної плати та інших платежів (стаття 51 Статуту). Залізнична накладна одночасно є договором застави вантажу. Заставне право діє, поки вантаж перебуває у віданні залізниці. З цього випливає, що заставне право на вантаж залізниця може використовувати лише для забезпечення отримання платежів за даною конкретною накладною, але не як гарантію отримання платежів за попередні чи наступні перевезення та послуги.

Слід зазначити, що стаття 48 Статуту не надає залізниці права реалізувати вантаж, що надійшов на станцію призначення у зв'язку з невнесенням вантажоодержувачем усіх належних залізниці платежів до закінчення тридобового терміну, наданого названою статтею вантажовідправнику для розпорядження вантажем. У разі порушення встановленого статтями 48 та 51 Статуту термінів реалізації вантажу заліз-

ниця повинна відшкодувати вантажовідправнику (вантажодержувачу) шкоду, пов'язану з неправомірною реалізацією вантажу.

У разі використання залізницею згідно зі статтею 51 Статуту свого заставного права на вантаж, застосовується порядок реалізації, встановлений статтею 49 Статуту та Правилами реалізації вантажів.

Кошти, одержані залізницею за реалізований вантаж, за мінусом належної залізниці суми, перераховуються зазначеним у накладній одержувачу або відправнику в залежності від того, хто з них оплатив вартість вантажу і заявив претензію залізниці. У разі неможливості такого розрахунку залізниця використовує кошти згідно зі статтею 50 Статуту.

5.3. Пунктом 5 Правил зберігання вантажів передбачено, що у разі коли одержувач не вивіз вантаж з місця загального користування у терміни, встановлені статтею 46 Статуту, з нього стягується плата за зберігання вантажу, встановлена тарифом, незалежно від того, чийми засобами здійснюється охорона вантажу. Винятком з цього правила може бути прострочення та доставка залізницею вантажу до порту призначення після закінчення навігації. У такому випадку згідно зі статтею 88 Статуту відповідальне зберігання в порту здійснюється за рахунок залізниці.

Якщо залізниця не повідомить про прибуття вантажу, одержувач звільняється від внесення плати за користування вагонами (контейнерами) і за зберігання вантажу до того часу, як буде надіслано повідомлення (пункт 4 Правил видачі вантажів).

5.4. У разі здавання одержувачем, портом після вивантаження неочищеного рухомого складу або контейнерів одержувач, порт відшкодовують залізниці витрати, пов'язані з очищенням порожніх вагонів у пунктах їх наступного навантаження шляхом сплати залізниці штрафу у розмірі, передбаченому статтею 123 Статуту, і плати за затримку вагонів під очищенням згідно зі статтею 119 Статуту.

Оскільки відповідно до статті 125 Статуту після прибуття вантажу на станцію призначення всю відповідальність перед залізницею несе одержувач, він відшкодовує зазначені витрати і у випадку, коли вантаж було навантажено у неочищені вагони відправником.

Факт непромивки, неочищення вагонів від залишків вантажу та сміття після вивантаження засобами одержувача засвідчується залізницею актом загальної форми, який підписується особами, що беруть участь у засвідченні обставин, що стали підставою для складання акта.

Відповідно до статті 35 Статуту та підпункту 1.3 пункту 1 Правил перевезення вантажів навалом і насипом промивання вагонів після вивантаження забруднювальних вантажів здійснюється одержувачем у спеціально обладнаних місцях. Перелік таких вантажів зазначено у додатку 2 до названих Правил.

У разі відсутності в одержувача умов та можливостей для промивання вагонів залізниця може виконувати ці роботи з оплатою за договором, виходячи із ставок зборів за промивання вагонів, затверджених відповідною залізницею. Статут не передбачає обов'язку залізниці подавати вантажодержувачу документи, що засвідчують факт промивання вагонів. Тому вимоги щодо документального підтвердження виконання відповідних робіт є неправомірними.

Чинним законодавством на залізницю не покладено обов'язку надання розрахункових документів, що підтверджують розмір витрат, пов'язаних з промиванням вагонів, оскільки відповідно до статті 60 Статуту ставки зборів з вантажодержувачів за очищення, промивання та дезінфекцію вагонів засобами залізниць у випадках, передбачених вищезазначеною статтею Статуту, затверджуються залізницями.

Підставою для здійснення розрахунків за надання залізницею додаткових послуг, зокрема промивання вагонів, згідно зі статтею 62 Статуту та з підпунктом 2.6

пункту 2 Правил розрахунків за перевезення вантажів є підписана працівником станції та платником накопичувальна картка.

Слід враховувати, що передбачену статтею 123 Статуту відповідальність за здавання неочищеного рухомого складу або контейнерів порти несуть не тільки у випадках, коли вони виступають вантажоодержувачами, але і у випадках, коли вони не є вантажоодержувачами, а лише здійснюють вивантаження вагонів (при перевалці вантажу в прямому змішаному сполученні, відвантаженні імпортного вантажу тощо).

5.5. Тарифи на перевезення, розмір додаткових зборів, пов'язаних з перевезенням, а також розмір штрафів, які застосовуються на усіх залізницях України для усіх відправників і одержувачів вантажів, встановлено Тарифним керівництвом № 1, а також Тарифною політикою залізниць України, яка затверджується кожного року.

Назване Керівництво вміщує пояснення щодо застосування та схеми обліку тарифів за перевезення (провізної плати), розміри додаткових зборів за операції, пов'язані з перевезенням вантажів, а також перелік додаткових операцій, які залізниця може виконувати на прохання відправника або одержувача за окремими договорами на підставі вільних тарифів.

Слід враховувати, що без виконання додаткових операцій, зазначених у розділі 2 Тарифного керівництва № 1, вантаж не може бути навантажено та прийнято до перевезення або видано вантажоодержувачу на станції призначення.

Виконання залізницею додаткових операцій, пов'язаних з перевезенням вантажів (завантаження, розвантаження, зважування, експедирування тощо), згідно зі статтею 22 Статуту здійснюється на підставі окремих договорів. Оплата за ці операції вноситься у розмірах, встановлених Тарифним керівництвом № 1. У разі виникнення спору про підстави та розмір такої оплати обов'язок доведення відповідних обставин покладається на залізницю.

5.6. Вантажі, зазначені у Переліку, який затверджено наказом Мінітрансу України від 20.01.97 № 18 "Про охорону і супроводження вантажів, що перевозяться залізничним транспортом України", приймаються до перевезення під воєнізованою охороною залізниці, за що відправник вносить залізниці окрему плату.

У разі супроводження вантажу під час перевезення провідником відправника (одержувача) плата за охорону не справляється.

5.7. Стаття 58 Статуту дозволяє залізницям виконувати перевезення, роботи та надавати послуги, які не є обов'язковими для залізниць. Орієнтовний перелік таких послуг та робіт містить пункт 26 розділу 1 Тарифного керівництва № 1. Вартість цих послуг сплачується за вільними тарифами, які визначаються за домовленістю сторін у порядку, що не суперечить антимонопольному законодавству. У такому разі залізниця та підприємство-замовник самостійно визначають способи встановлення договірних відносин та погодження тарифу: укладання угоди, підписання протоколу, обмін листами, погодження за допомогою засобів зв'язку та інше, виходячи з умов надання послуг. У разі виникнення спору з приводу безпідставного нарахування платежів за додаткові послуги залізниця має довести, що відправник, одержувач або експедитор замовляли ці додаткові послуги і що між сторонами встановлено договірні відносини та погоджено відповідні тарифи.

5.8. Згідно зі статтею 119 Статуту за користування вагонами і контейнерами залізниці вантажівідправниками, вантажоодержувачами, власниками під'їзних колій, портами, організаціями, установами, громадянами — суб'єктами підприємницької діяльності вноситься плата.

Порядок визначення плати за користування вагонами (контейнерами) та звільнення від зазначеної плати у разі затримки вагонів (контейнерів), що виникла

з вини залізниці, встановлюється Правилами користування вагонами і контейнерами.

Під користуванням вагонами (контейнерами) слід розуміти використання відповідного рухомого складу певним суб'єктом господарської діяльності, у тому числі власником залізничної під'їзної колії, який безпосередньо приймає вагони (контейнери) від залізниці для виконання подальших операцій з ними, а потім повертає їх залізниці.

Час користування, за який цим суб'єктом господарської діяльності вноситься відповідна плата, визначається від моменту прийняття вагонів (контейнерів) від залізниці до моменту їх повернення залізниці.

Що ж до взаємовідносин суб'єктів господарської діяльності з третіми особами-контрагентами, яких вони обслуговують (тобто безпосередньо з вантажовідправниками і вантажоодержувачами), то вони визначаються і реалізуються без участі залізниць. Відповідальність перед залізницею у зв'язку з використанням вагонів (контейнерів) несе суб'єкт господарської діяльності, який приймає від неї цей рухомий склад.

5.9. Правила експлуатації, номерного обліку і розрахунків за користування вантажними вагонами, що є власністю інших держав, затверджені 24 травня 1996 року згідно з дорученням Ради залізничного транспорту, держав — учасниць Співдружності, Латвійської, Литовської і Естонської Республік, надають право залізницям України використовувати вагони, що належать власникам, розташованим за межами України, для перевезення вантажів у внутрішньодержавному сполученні. Вимоги щодо такого використання вагонів містяться у розділі 1 згаданих Правил.

Вантажовласники, порти на підставі статті 119 Статуту повинні відшкодовувати залізницям плату за користування вагонами інших держав від часу прийому цих вагонів від залізниці до повернення їх після виконання вантажних операцій у порядку, визначеному Укрзалізницею відповідно до міжнародних договорів України з цих питань. Відповідний порядок визначено постановою Кабінету Міністрів України від 28.10.96 № 1312 "Про номерний облік простою вантажних вагонів, які належать іншим державам" та Правилами користування вагонами і контейнерами.

Розрахунки за перевезення експортно-імпортних вантажів здійснюється згідно з міжнародними угодами та чинним законодавством.

6. Визнати такими, що втратили чинність, роз'яснення президії Вищого арбітражного суду України:

6.1. від 20.11.92 № 01-6/1395 "Про деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з перевозок вантажів залізницею";

6.2. від 12.10.93 № 01-6/1104 "Про деякі питання застосування статей 169 та 173 Статуту залізниць".



5.12. УРОКИ ПРОШЛОГО

Утрата или повреждение груза

1. В результате дорожного происшествия, экспертом ТПП была констатирована полная гибель груза — оборудования для обувной промышленности. Сумма претензии составила **240,000 долл. США**. ТТ Клубом были проведены переговоры с грузовладельцем и предложена сумма урегулирования, соответствующая ограничению ответственности перевозчика, около 150,000 долл. США (SDR 8,33 x 12,000 кг.) Адвокаты грузовладельца не согласились с позицией ТТ Клуба и подали иск в народный суд одного из районов г. Москвы (согласно действующему на тот момент

АПК, совместное предприятие могло обратиться в народный суд). Тяжба длилась около года.

Первоначально истец ссылаясь на грубые и неосторожные действия перевозчика (ст. 29 КДПГ). Но даже неискушенному в транспортном праве судье было понятно, что водитель при совершении ДТП не имел злого умысла в отношении самого груза. Затем истец сослался на внесенную в накладную объявленную стоимость груза. После разъяснений адвоката ТТ Клуба о необходимости согласования и оплаты дополнительного фрахта при объявлении стоимости, истец снова изменил свою тактику. Его новая позиция строилась на буквальном прочтении текста Конвенции в редакции 1956 г. и перерасчете весового ограничения исходя из рыночной цены на золото.

Процесс перешел из разряда обычного хозяйственного спора в теоретический диспут, а скорее — монолог юристов ТТ Клуба, убеждавших суд в том, что такая позиция подрывает существование в России института ограничения ответственности перевозчика. Ограничение, рассчитанное исходя из рыночной стоимости золота, составляло более 90 долл. США за 1 кг. веса груза брутто (до 2 млн. долл. США за одну перевозку!), что делало это ограничение полностью лишены смысла для международного перевозчика.

По ходатайству юристов ТТ Клуба были сделаны запросы в Министерство Финансов и Минтранс РФ, поднята переписка и нормативные акты СССР и РФ по вопросу применения КДПГ и правил международных перевозок начиная с 1964 г., представлены прецеденты европейских судов, подготовлены целые рефераты по вопросу истории валютного регулирования, транспортных конвенций и института ограничения ответственности перевозчика. ТТ Клуб, со своей стороны, получил и предоставил нотариально заверенное юридическое заключение одного из крупнейших английских специалистов в области транспортного права, автора многих книг.

К сожалению, ни один из государственных органов не смог дать убедительный ответ относительно применения и расчета стоимости золотого франка (т.н. *"франка жерминаль"*) в смысле —ограничения ответственности перевозчика (например в ответе Минфина сообщалось о стоимости золота при его госзакупках на приисках и т.п.). Уверения адвокатов ТТ Клуба в том, что удовлетворение иска противоречило бы публичному порядку также не возымели своего действия. Минтранс, в свою очередь, на запрос суда лишь рекомендовал применять СДР к определению ответственности. В результате суд принял наиболее понятное для него решение — возместить ущерб грузовладельца в полном размере, иск удовлетворить. После безрезультатных апелляции и кассации, ТТ Клубом было принято решение возместить истцу требуемую сумму, несмотря на то, что она намного превышала лимиты, установленные Конвенцией. Всего вместе с процентами за просрочку, юридическими расходами и госпошлиной сумма возмещения составила около **270,000 долл. США**. Материалы дела были переданы в АСМАП для изучения и принятия мер по юридической защите интересов всех российских перевозчиков.

Главный вывод: Проверьте условия своего страхования!

2. Прибыв на переговоры в офис эстонского перевозчика, работник ТТ Клуба был проинформирован о железнодорожной катастрофе, имевшей место в этот день утром на неохраняемом переезде, с участием автомашины перевозчика, груженой канцелярскими принадлежностями. На место был немедленно отправлен эксперт ТТ Клуба. В результате разбора того, что осталось от груза и полуприцепа был определен размер ущерба — **21,000 долл. США**. Была получена претензия финской страховой компании, в которой перевозчик (со ссылкой на справку из дорожной полиции) обвинялся в несоблюдении правил дорожного движения. Однако прежде, чем удовлетворять ее, экспертом ТТ Клуба, на основании полученных материалов и

данных дополнительного расследования, был произведен математический расчет и выяснилось, что двигаясь через переезд с определенной полицией скоростью и проехав на разрешающий сигнал семафора водитель не мог видеть ни поезд, ни красный сигнал. Железная дорога в этом месте делала крутой вираж, а датчик семафора находился слишком близко к переезду. Поэтому, когда поезд появился из-за поворота, водитель уже успел проехать переезд тягачем (благодаря этому сам водитель практически не пострадал). Позднее эта версия подтвердилась справкой о том, что датчик семафора был перенесен на безопасное расстояние. Претензия была отклонена на основании статьи 17 п. 2 КДПП.

Главный вывод: Соберите все доказательства!

3. Воспользовавшись весенним потеплением, Член ТТ Клуба (как транспортный оператор) и одновременно владелец крупного подмосковного СВХ решил произвести ремонтные работы. Неосторожная работа с битумом и паяльной лампой привела к возгоранию кровли. Пожар быстро перекинулся на весь склад. Ущерб, по предварительной оценке эксперта, привлеченного ТТ Клубом составил более **450,000 долл. США**.

Однако в связи с тем, что застрахованы в ТТ Клубе были риски ответственности этой компании как перевозчика, ТТ Клуб по своему уставу не мог покрывать убытки по грузам, доставленным сторонними транспортными компаниями и убытки вызванные консигнационным хранением. Руководство предприятия обратилось в ТТ Клуб и сообщило, что отсутствие страхования ответственности оператора склада являлось организационным упущением, которое будет исправлено при возобновлении страхования на следующий год. В результате переговоров был достигнут следующий компромисс: оплата убытков по всем утраченным или поврежденным грузам, доставленным только предприятиями-членами ТТ Клуба и хранившимся на сгоревшем складе не более месяца (без регресса к СВХ). В результате таких грузов оказалось значительное количество и очень много убытков попало под страховое покрытие. ТТ Клубом была возмещена Члену сумма (с учетом расходов на адвокатов и экспертов) более **120,000 долл. США**. Еще более **100,000 долл. США** были оспорены в судебном порядке. Всего в рамках этого страхового случая юристами перевозчика и ТТ Клуба было рассмотрено около 50 претензий юридических и физических лиц, а также государственных организаций.

Главный вывод: Проверяйте условия страхования!

4. Перевозчик-Член ТТ Клуба прибыл в Москву с грузом шоколада стоимостью по инвойсу около 15,000 долл. США. Согласно инструкции, водитель связался с получателем по мобильному телефону и получил указание следовать на склад к получателю. Когда водитель прибыл на место, к нему подошли лица, представившиеся работниками отдела по борьбе с таможенными правонарушениями и забрали получателя и документы на груз. Позднее получатель вернулся вместе с документами и дал указание водителю утром следовать на таможенный пост. На т/п к нему подошел мужчина, показал копию ТТН и удостоверение работника компании-получателя. Через несколько часов он вернулся с таможенником в форме, который также предъявил свое удостоверение. "Получатель" и "инспектор" сообщили, что склады заняты и предложили водителю следовать за ними. По их указанию, водитель поставил машину на охраняемой территории других складов. После этого, таможенник сказал, что водителю необходимо проехать с ним и дать показания относительно вчерашнего инцидента с работниками отдела по борьбе с таможенными правонарушениями. Прибыв на место, "получатель" и "инспектор" под благовидным предлогом отлучились, оставив водителя одного. Поняв через полчаса, что его обманули, водитель вернулся на склад и не обнаружил груза. Перевозчик получил

претензию на сумму **75,000 долл. США** и **8,000 немецких марок**. Несмотря на то, что водитель, в нарушение условий страхования, не потребовал у "получателя" доверенность с указанием его паспортных данных, им тем не менее были выполнены инструкции отправителя и продемонстрировано бережное отношение к грузу. На этом основании, а также с учетом заниженного инвойса, ТТ Клуб провел переговоры в Германии с адвокатами оппонента и урегулировал претензию на сумму **35,000 долл. США**. Эта сумма была немедленно оплачена ТТ Клубом заявителю.

Главный вывод: Выполняйте инструкции!

5. Экспедитор-Член ТТ Клуба организовал перевозку 16 контейнеров с электроникой в Москву. Заявка была передана субподрядчику, а тот, в свою очередь, привлек непосредственных перевозчиков. Все машины были в срок поданы и загружены на терминале грузоотправителя в одном из финских портов. Через несколько дней поступило сообщение о том, что ни одна машина не дошла до грузополучателя. В результате проведенного ТТ Клубом расследования выяснилось, что машины, перевозившие по документам груз, никогда не выезжали с территории РФ и по госномерам принадлежали автопредприятиям, не имевшим и понятия об этих перевозках. Карнеты ТИР были получены неизвестным лицом по украденному паспорту. Руководство предприятия-перевозчика исчезло. Не были найдены и водители, перевозившие груз. Претензия и иск на сумму более **1,200,000 долл. США** была подана против Члена ТТ Клуба в Южной Корее. Южно-корейские адвокаты ТТ Клуба провели переговоры с оппонентами и урегулировали претензию на сумму около **250,000 долл. США**, которая была переведена ТТ Клубом.

Главный вывод: Проверяйте субподрядчиков!

6. Водитель, выгружавший в Голландии груз лосося, связался с предприятием и сообщил, что при разгрузке обнаружена недостача около 300 мест, а сам он был удален со склада получателем. Через час информация была передана представителю ТТ Клуба, который прибыл на место разгрузки. Было сделано обращение в полицию и произведен сюрвей груза. Недостача составила 200 мест. По инициативе получателя, был наложен судебный арест на автомашину перевозчика в залог обеспечения оплаты возможной претензии, но адвокаты получателя заявили, что согласны принять гарантию западного страховщика, например, ТТ Клуба, на сумму 25,000 долл. США. Перевозчик был членом ТТ Клуба, поэтому такая гарантия была выдана и машина отпущена. К сожалению, полиции, расследовавшей это дело, не удалось ничего обнаружить или доказать, хотя было подозрение, что именно получатель украл груз. Позднее, голландский суд подтвердил право получателя на компенсацию согласно КДПГ около 17,000 долл. США. Претензия была урегулирована адвокатом ТТ Клуба на сумму **14,500 долл. США**.

Главный вывод: Пересчитывайте груз!

Выдача груза неправомочному лицу

1. Конец 1993 г. К водителю небольшой литовской транспортной компании подошли двое неизвестных и, представившись грузовладельцами, показали бумагу с номерами автопоезда и контейнера. Водитель проследовал на разгрузку, следуя их указаниям. Это был самый первый опыт ТТ Клуба, связанный с выдачей груза неправомочному лицу. Благодаря оперативному привлечению представителями ТТ Клуба московской милиции, часть груза (рождественские шоколадные наборы) была найдена. В материалах дела фигурировал приходный ордер на огромную, по тем временам сумму, — 300 млн. руб. Именно за такую сумму был перепродан по поддельным документам груз стоимостью **127,000 долл. США**. Учитывая отсутствие какой-либо принципиальной защиты в данном деле и размер претензии, ТТ Клуб урегулировал ее с заявителем из Германии в размере **114,000 долл. США**.

Главный вывод: Получите доверенность!

2. Член ТТ Клуба с 1992 г. перевозил из Германии в мае 1994 г. груз электроники в адрес московского филиала известной авиастроительного предприятия. Водитель (латвиец), выполнявший не первый рейс в Москву, как обычно, связался с получателем по телефону. Через некоторое время, к нему подошел представитель компании-получателя и, назвав номер автомашины, а также показав водителю свою визитную карточку, потребовал следовать за ним на разгрузку. Разгрузка была благополучно произведена, однако по прошествии значительного времени, экспедитор в Германии получил иск в связи с утратой груза от адвокатов немецких страховых компаний на общую сумму около **330,000-00 долл. США**. Сразу за иском последовали предупреждения о возможном аресте имущества перевозчика на территории Европейского Сообщества в обеспечение этого иска. ТТ Клуб немедленно подключил своих адвокатов в Германии, которые были проинструктированы принять исковое заявление от имени перевозчика. Параллельно с этим в Москве была проведена подготовка представителя перевозчика к участию в судебном заседании. Вместе с водителем они вылетели в Гамбург, где были встречены корреспондентом ТТ Клуба и адвокатами. После выступления ответчиков в суде, адвокаты оппонентов, до этого настаивавшие на полном возмещении ущерба, процентов за просрочку, юридических и судебных расходов, сделали предложение урегулировать иск в размере 60 % от его первоначальной суммы. Судья поддержал это урегулирование. ТТ Клубом немедленно (так как это было условием урегулирования) была оплачена истцу сумма **287,000-00 немецких марок**.

Главный вывод: Выполняйте инструкции!

Корреспондентская сеть

1. В конце рабочего дня в пятницу 4 холодильника, принадлежавшие Члену ТТ Клуба, загрузились продуктами в порту г. Роттердама и уже были готовы покинуть склад, когда около них резко затормозило несколько машин с полицейскими и судебными исполнителями. Водителей силой выволокли из кабин и отобрали ключи. После переговоров с предприятием и выяснения причин, оказалось, что партнер перевозчика, бельгийский экспедитор инициировал через суд арест имущества предприятия на территории ЕЭС в обеспечение своего иска, поданного за несколько месяцев до этого в суде г. Антверпена. Юристы ТТ Клуба были на месте уже через час после инцидента. Начались многочасовые переговоры с представителями истца и судебными исполнителями относительно условий освобождения машин. Все это время водителям не давали возможности даже подходить к ним. А ведь в них был рефрижераторный (скоропортящийся) груз! Главным требованием истца и судебных представителей была гарантия банка или первой европейской страховой компании на сумму иска — более **50,000 долл. США**. При этом позиция истца, то есть экспедитора (в связи с его натянутыми отношениями с перевозчиком) была более жесткая — только банковская гарантия, что является технически сложной и долгой процедурой. Только когда голландский адвокат предложил гарантию ТТ Клуба никто из оппонентов не усомнился в надежности этих гарантий. Условия и размер такой гарантии был оперативно согласован с лондонским офисом ТТ Клуба и до конца дня все машины были освобождены.

Главный вывод: Своевременно информируйте своего страховщика!



ДОДАТКИ

1. Основні терміни та визначення з технології комбінованих перевезень[♦]

Загальні терміни

Автомобільно-залізничні перевезення — комбіновані перевезення залізничним і автомобільним транспортом.

В англійській мові термін "контрейлерні перевезення" стосується не комбінованих перевезень взагалі, а конкретно — перевезень автомобільних напівпричепів залізницею.

Вантажне відправлення — вантаж, відправлений на підставі одного договору про перевезення.

У комбінованих перевезеннях даний термін може використовуватися з метою статистичного підрахунку вантажних одиниць або автотранспортних засобів. Під об'єднанням кількох вантажних відправлень у повну партію мається на увазі концентрація й укрупнення вантажних партій.

Вертикальний метод навантаження і розвантаження («LO-LO» — lift-on-lift-off) — навантаження і вивантаження ІТО з використанням піднімального устаткування.

Горизонтальний метод навантаження та розвантаження («RO-RO» — roll-on-roll-off) — навантаження чи розвантаження автотранспортних засобів або ІТО з вагона на судно або з судна на їхніх власних колесах або колесах, якими вони оснащуються для цієї мети. У випадку «рухомого шляху» самі автотранспортні засоби в'їжджають на залізничну платформу чи з'їжджають з неї.

Інтермодальні перевезення — послідовне перевезення вантажів двома чи більше видами транспорту в одній і тій самій вантажній одиниці або автотранспортному засобі без перевантаження самого вантажу при зміні виду транспорту.

Комбіновані перевезення — Інтермодальні перевезення, у межах яких значна частина європейського рейсу припадає на залізничний, внутрішній водяний або морський транспорт, будь-який початковий і/або кінцевий відрізок шляху, на якому використовується автомобільний транспорт, є максимально коротким.

Логістика — процес організації ланцюга матеріально-технічного забезпечення та керування цим ланцюгом у найширшому розумінні.

Даний ланцюг може охоплювати як постачання сировини, необхідної для виробництва, так і керування матеріальними ресурсами на підприємстві, доставляння на склади й у розподільні центри, сортування, перероблення, упакування й остаточний розподіл у місцях споживання.

Межа відповідальності — максимальна грошова сума, виплачувана перевізником вантажовідправникові за будь-яке ушкодження вантажу чи його втрату, за які перевізник відповідає за договором про перевезення. Гранична сума визначається за домовленістю або відповідно до закону.

Морські перевезення на невелику відстань — перевезення вантажів морем між портами, розміщеними в Європі, а також між європейськими портами і портами, розташованими в неєвропейських країнах, омиваних замкненими морями, якими проходять кордони європейських країн.

Мультимодальні перевезення — перевезення вантажів двома або більше видами транспорту.

Несупроводжувані комбіновані перевезення — перевезення автотранспортних засобів або інтермодальних транспортних одиниць (ІТО, див. IV) без водія з використанням іншого виду транспорту (наприклад, поромів або поїздів).

[♦] Рекомендовано КВТ ЄЕК ООН

Перевалювання — переміщення ІТО з одного виду транспорту на інший.

«Рухомий шлях» (RoLa) — перевезення укомплектованих автотранспортних засобів з використанням горизонтального методу навантаження чи розвантаження на залізничних платформах зі зниженою підлогою.

Супроводжувані комбіновані перевезення — перевезення укомплектованих автотранспортних засобів у супроводі водія з використанням іншого виду транспорту (наприклад, поромів або поїздів).

Фідерні перевезення — морські перевезення на невелику відстань між, щонайменше, двома портами з метою згрупування (розподілу) вантажів (звичайно контейнерів) в одному з цих портів для перевезення у відкритому морі чи після такого перевезення.

Учасники комбінованих перевезень

Агент-експедитор/експедитор — посередник, який організовує перевезення вантажів і/або надання супутніх послуг за дорученням вантажовідправника.

Вантажовідправник — особа (фізична чи юридична) або компанія, які передають вантажі у відання інших осіб чи компаній (агент-експедитор/експедитор, перевізник/оператор перевезення) для його доставки одержувачу.

Вантажоодержувач — особа, котра має право отримати доставлені вантажі.

Оператор перевезення/перевізник — особа, безпосередньо відповідальна за перевезення вантажів або така, що використовує для перевезення третю сторону.

Оператор мультимодальних перевезень (ОМП) — будь-яка особа, котра укладає договір мультимодальних перевезень і бере на себе відповідальність за його здійснення як оператор перевезення.

Принципал — особа, стосовно якої інша особа виступає як агент.

Фактичний перевізник/субпідрядник — третя сторона, котра здійснює повне або часткове перевезення.

Транспортні одиниці

Автопоїзд — автотранспортний засіб з причепом (в англійській мові для його позначення іноді використовується термін «drawbar-trailer combination» ("тягач із причепом").

Біmodalний напівпричіп (залізнично-автомобільний) — автомобільний напівпричіп, який після оснащення його залізничними візками може бути перетворений на залізничний вагон.

Вагон з кишенями — залізничний вагон з передбаченими в його підлозі заглибинами-кишенями для коліс напівпричепів.

Вагон кошикового типу — залізничний вагон, обладнаний пристосуваннями для вертикального перевантаження, зі знімним підрамником, який припускає навантаження в нього і вивантаження з нього напівпричепів або автотранспортних засобів завдовжки не більше як 12 м.

Вагон типу «спайн» — залізничний вагон із центральним шасі, призначеним для перевезень напівпричепів.

Вагон зі зниженою підлогою — залізничний вагон зі зниженою вантажною площею, виготовлений спеціально для перевезень ІТО.

Вагон «рухомий шлях» — залізничні вагони з низькою підлогою, які утворюють у зчепленні «рухомий шлях».

Двоярусний вагон — залізничний вагон, призначений для перевезень контейнерів у два яруси.

Зчленований транспортний засіб — автотранспортний засіб з напівпричепом.

ЛЕШ ("LASH"- lidhter-abord-ship) — судно-ліхтеровоз, на яке навантажуються річні баржі. Ці баржі об'єднуються в склад, який штовхають і транспортують до

місця знаходження ліхтеровоза, де вони підіймаються на його борт за допомогою підйомних кранів.

Напівпричіп — транспортний засіб без двигуна, котрий використовується для перевезення вантажів і призначений для зчеплення з автотранспортним засобом таким чином, щоб значна частина його ваги і навантаження передавалася на цей автотранспортний засіб. Напівпричепи можуть спеціально обладнуватися для комбінованих перевезень.

Панамакс — судно з габаритами, котрі дають йому змогу проходити через Панамський канал; його максимальні параметри: довжина — 295 м, ширина — 32,25 м, осадка — 13,5 м.

Причіп (трейлер) — транспортний засіб без двигуна, котрий використовується для перевезення вантажів і призначений для зчеплення з автотранспортним засобом, крім напівпричепів.

Суперпанамакс — судно, у якого щонайменше один із габаритів перевищує габарити судна панамакс.

Фідерне судно — судно, призначене для обслуговування фідерних портів з основного порту, який обслуговується материнськими суднами.

Вантажні одиниці

Вантажна одиниця — контейнер або знімний кузов.

Інтермодальна транспортна одиниця (ІТО) — контейнери, знімні кузова та напівпричепи, придатні для інтермодальних перевезень.

Знімний кузов — одиниця перевезення вантажу, розміри якої відповідають габаритам автотранспортного засобу, обладнана вантажно-розвантажувальними пристосуваннями, призначеними для її переміщення між різними видами транспорту, як правило, автомобільним і залізничним.

Контейнер — загального призначення ємність для перевезень вантажу, досить міцна для повторного використання, зазвичай придатна для штабелювання й оснащена пристосуваннями, котрі надають можливість транспортувати її різними видами транспорту.

Контейнер підвищеної місткості — стандартний контейнер 180, висота якого становить 9 футів і 6 дюймів (2,9 м), а не 8 футів (2,44 м).

Кутові фітінги — вузли кріплення, розміщені зазвичай у верхніх і нижніх кутах контейнера, в які вводяться твістлоки або інші пристосування, призначені для піднімання, штабелювання та закріплювання контейнера.

Ці фітінги дедалі частіше використовуються на знімних кузовах, проте не в кутах, а в місцях, які відповідають місцям розташування куткових фітінгів на 20-ти або 40-футових контейнерах.

Морський контейнер — контейнер, який є досить міцним для штабелювання в комірчастому контейнеровозі та для піднімання з зачепленням зверху. Більшість морських контейнерів відповідає нормам Міжнародної організації з стандартизації (ISO).

Надмісткий контейнер — контейнер, розміри якого перевищують стандарти ISO і можуть варіюватися, становлячи, наприклад, за довжиною 45 футів (13,72 м), 48 футів (14,64 м) або 53 фути (16,10 м).

Повітряний контейнер — контейнер, який відповідає нормам авіаперевезень.

Стафінг/стріпінг — навантаження вантажу в ІТО або його вивантаження з неї.

Сухопутний контейнер — контейнер, виготовлений відповідно до норм Міжнародного союзу залізниць (UIC) для використання в залізнично-автомобільних комбінованих перевезеннях.

TEU ("TEU) — одиниця, еквівалентна двадцятьом футам. Стандартна одиниця, якою є контейнер 180 завдовжки 20 футів (6,10 м); використовується для стати-

стичних вимірів щодо транспортних потоків або пропускної спроможності. Один стандартний 40-футовий контейнер серії 1 ISO дорівнює 2 ТЕУ.

Тара — вага ІТО або транспортного засобу (вагона, автомобіля) без вантажу.

Твістлок — стандартний пристрій для закріплення ІТО на суднах та інших транспортних засобах.

Штабелювання (стакінг) — збереження або перевезення ІТО з установленням їх одна на іншу.

Одиничний вантаж

"БІГ-БЕГ" (Торгова марка) — змінний мішок, вкладений у ІТО і досить міцний для піднімання і перевезення масових вантажів різного типу.

Одиничний вантаж — вантажна одиниця, котра перебуває на піддоні чи попередньо упакована, розміри якої по периметру відповідають габаритам піддона, і яка може бути поміщена в ІТО.

Піддон — як правило, дерев'яна платформа для підіймання та штабелювання вантажів. Піддони мають стандартні розміри. Найчастіше в Європі використовуються піддони з такими габаритами: 1000x1200 мм (180) і 800x 1200 мм (ЕКС).

Інфраструктура й устаткування

Валковий навантажувач — транспортний засіб, обладнаний вилковими пристосуваннями з силовим приводом, які входять у кишені ІТО чи під піддони, і переміщують або штабелюють такі вантажні одиниці в порту або на складі.

Вантажний двір — єдина ділянка великих розмірів із розміщеними на ній терміналом, іншими технічними пристроями й адміністративними будівлями (агентські фірми, вантажовідправники, митниця) для комбінованих перевезень, а також представництвами компаній, зайнятих цими перевезеннями.

Вантажні габарити для залізниць — профіль залізничних колій, через який повинен пройти залізничний рухомий склад з вантажем (вагони з ІТО), обмежений розмірами тунелів і габаритами наближення будівель. Є три міжнародні габарити, визначені UIC:

Вантажна колія — залізнична колія, на якій здійснюються операції з навантаження і вивантаження ІТО, а також їх перевалка з вагона на рампу чи на автотранспортні засоби.

Габарит А — загальна висота вагона і ІТО складає 3,85 м над рівнем голівок рейок (РГР) і 1,28 м з обох боків від осі колії;

Габарит В — загальна висота вагона і ІТО складає 4,08 м над РГР і 1,28 м з обох боків від осі колії;

Габарит С — загальна висота вагона і ІТО складає 4,65 м над РГР і 1,45 м з обох боків від осі колії.

Іншим габаритом, який має особливе значення для комбінованих перевезень, є габарит У+: загальна висота вагона і ІТО складає 4,18 м над рівнем рейок і 1,36 м з обох боків від осі колії. Взагалі, існує багато інших габаритів, визнаних залізницями (МСККПі "Інтерконтейнер").

Звичайний кран — піднімальний кран, на якому вантаж утримується стрілою за допомогою троса.

Для навантаження або вивантаження ІТО трос повинен бути з'єднаний з кутовими елементами ІТО.

Логістичний центр — географічне об'єднання незалежних компаній і підприємств, які займаються вантажними перевезеннями (наприклад, транспортних посередників, вантажовідправників, операторів перевезень, митних органів), а також супутніх послуг (наприклад, зі збереження, технічного обслуговування та ремонту), що включає щонайменше один термінал.

В англійській мові використовується також термін «freight village», а в італійській — «interporto».

Порто-франко — зона, у межах якої товари можуть виготовлятися і/або зберігатися без сплати мита і податків.

Портальний кран — мостовий кран, конструкція якого включає горизонтальний портал, встановлений на опорах, які є або стаціонарними, або переміщуються рейковою колією, чи мають пневмохід з відносно обмеженим маневром в одній площині. Вантаж може переміщуватися горизонтально, вертикально й у бічному напрямку.

Такі крани зазвичай забезпечують переміщення вантажів з автотранспортного засобу на залізницю або із судна на берег.

Портальний навантажувач — портальний підйомник на пневмоході, призначений для переміщення чи штабелювання контейнерів на укріпленій поверхні.

Приватна під'їзна колія — пряме залізничне сполучення з якоюсь компанією.

Рампа "RO-RO" — зазвичай регульована пряма або похила рампа, яка дає змогу автотранспортним засобам заїжджати на судно чи залізничний вагон або виїжджати з них.

Спредер — регульований фітінг на піднімальному устаткуванні, призначений для з'єднання з фітінгами верхніх кутів ІТО або для з'єднання за допомогою механізмів захоплення ІТО знизу.

Сухопутний порт — внутрішній термінал, безпосередньо пов'язаний з морським портом.

Термінал — місце, обладнане для перевалки і збереження ІТО.

У французькій мові для контрейлерних перевезень використовується також термін «*chantier terminal*»

Транспортний вузол — центральний пункт збирання, сортування, перевалки і розподілу вантажів для визначеного району.

Ця концепція походить від терміна, використовуваного в повітряних перевезеннях як пасажирів, так і вантажів. Вона припускає збирання та розподіл вантажів через єдиний пункт (концепція "Хаб знд Споук").

Штабелер-підйомник — транспортний засіб - тягач, обладнаний фронтальним механізмом для піднімання, штабелювання або переміщення ІТО.

2. Серії номерних знаків для транспортних засобів України (Нові номери)

Область	Шифр області	Серія
Республіка Крим	01	КО, КР, КТ
Області:		
Вінницька	02	ВТ, ВХ, ВІ
Волинська	03	ВК, ВМ, ВО
Дніпропетровська	04	АА, АВ, АЕ, АК, АН
Донецька	05	ЕА, ЕВ, ЕК, ЕН, ЕО, ЕС
Житомирська	06	ВА, ВВ, ВЕ
Закарпатська	07	РЕ, РР, РТ
Запорізька	08	НА, НЕ, НО, НР, НС
Івано-Франківська	09	ІВ.ІС
Київська	10	КК, КМ, КХ
м. Київ	11	КА, КВ, КЕ, КР, КІ
Кіровоградська	12	ОМ, ОН, ОС
Луганська	13	АМ, АО, АР, АТ, АХ
Львівська	14	ТА, ТВ, ТН, ТС
Миколаївська	15	НА, НТ, НІ
Одеська	16	ОА, ОВ, ОЕ, ОК

Полтавська	17	СК, СН, СС
Рівненська	18	РА, РВ, РО
Сумська	19	СА, СВ, СЕ
Тернопільська	20	ТЕ, ТК, ТІ
Харківська	21	ХА, ХВ, ХК
Херсонська	22	ХН,ХО
Хмельницька	23	ХМ, ХІ
Черкаська	24	МА, МВ, МЕ
Чернігівська	25	МК, ММ, МН
Чернівецька	26	МО, МР, МС
м. Севастополь	27	КС

3. Літери, які належать країнам і нанесені на відмітних знаках автомобілів, що беруть участь у міжнародному дорожньому русі

A	Австрія	IRQ	Ірак	SD	Свазиленд	022	Монголія
AFG	Афганістан	IS	Ісландія	SE	Фінляндія	023	В'єтнам
AL	Албанія	J	Японія	SGH	Сінгапур	024	Австрія
AND	Андорра	JA	Ямайка	SK	Словат	025	Єгипет
AUS	Австралія	K	Камбоджа	SN	Сенегал	026	Аргентина
B	Бельгія	KO	Півд. Корея	SP	Сомалі	027	Японія
BG	Болгарія	KWT	Кувейт	SYR	Сирія	028	Канада
BR	Бразилія	L	Люксембург	T	Таїланд	029	Португалія
BRN	Бахрейн	LAO	Лаос	TC	Камерун	030	Італія
BRU	Бруней	LS	Лесото	TG	Того	031	Іспанія
C	Куба	LAR	Лівія	TN	Туніс	032	Словакія
CDN	Канада	LT	Литва	TR	Туреччина	033	Румунія
CH	Швейцарія	LV	Латвія	U	Уругвай	034	Туреччина
CS	Берег Сл. Кістки	M	Мальта	UF	Україна	035	Норвегія
CL	Цейлон	MA	Марокко	USF	США	036	Норвегія
CO	Колумбія	MAL	Малайзія	V	Ватикан	037	Алжир
CR	Коста-Ріка	MC	Монако	VN	В'єтнам	038	Швейцарія
CRO	Хорватія	MEX	Мексика	WAG	Гамбія	040	Ватикан
CY	Кіпр	MS	Мавританія	WAL	С'єрра-Леоне	042	Респ. Корея
CZ	Чехія	MV	Малаві	WAN	Нігерія	044	Данія
D	Німеччина	N	Норвегія	W	Венесуела	045	Латвія
DR	Данія	NIC	Нікарагуа	ZA	ПАР	046	Хорватія
DOM	Домканська респ.	NL	Нідерланди	ZR	Заїр	048	Чехія
DY	Бенін (Дагомея)	NZ	Нова Зеландія	Три перші цифри кодів номерних знаків автомобілів держав, акредитованих в Україні		049	Фінляндія
DZ	Алжир	P	Португалія			050	Малайзія
E	Іспанія	PA	Панама			051	ООН
EFR	Кенія	PAK	Пакистан			053	Словенія
EE	Естонія	PAN	Ангола			054	Бельгія
EFU	Уганда	PE	Перу	001	Росія	055	Молдова
EC	Екватор	PL	Польща	002	США	056	Куба
ES	Сальвадор	PY	Парагвай	003	Китай	058	ПАР
ET	Єгипет	R	Румунія	004	Велика Британія	060	Лівія
ETH	Ефіопія	RF	Аргентина	005	Франція	061	Світ. банк

F	Ефіопія	RB	Боснія	006	Німеччина	063	Сирія
FJI	Франція	RC	Китай	007	Угорщина	064	Сінгапур
FL	Фіджі	RCA	ЦАР	008	Литва	065	Ірландія
GB	Велика Британія	RGB	Конго	009	Болгарія	066	Нідерланди
GBY	Мальта	RCH	Чилі	010	Вірменія	070	Киргизстан
GBZ	Гібралтар	RH	Гаїті	011	Австралія	075	Туніс
GCA	Гватемала	RI	Індонезія	012	Ізраїль	076	Ємен
GH	Гана	RL	Ліван	013	Білорусь	077	Сербія
GR	Греція	RM	Мадагаскар	014	Польща	081	Йорданія
H	Угорщина	RMM	Малі	015	Естонія	083	Люксембург
HJK	Йорданія	RN	Нігерія	016	КНДР	086	Перу
HK	Гонконг	RP	Філіппіни	017	Швеція	090	Бангладеш
I	Італія	RSM	Сан-Марино	018	Мексика	098	ЄЕК ООН
IL	Ізраїль	RU	Бурунді	019	Греція	099	ЄБPPP
IND	Індія	RUS	Росія	020	Індія		
ID	Іран	RWA	Руанда	021	Іран		
IDL	Ірландія	S	Швеція				

4. Перевезення вантажів за видами транспорту

Вид транспорту	(млн. т)			
	1990	1995	2000	2003
Всього	6286	2456	1529	1642
наземний	6167	2422	1514	1623
залізничний ¹	974	360	357	445
автомобільний ²	4897	1816	939	961
трубопровідний	296	246	218	217
водний	119	34	15	19
морський	53	21	6,3	9
річковий	66	13	8,3	10
авіаційний	0,2	0,0	0,0	0,1

¹ 1990, 1995 рр. — відправлення вантажів, 2000-2003 рр. — перевезення вантажів.
² 2002 р. — з урахуванням комерційних вантажних перевезень, виконаних підприємцями-фізичними особами.

5. Частка окремих видів транспорту у загальному перевезенні вантажів (відсотків)

Вид транспорту	1990	1995	2000	2002
Всього	100	100	100	100
залізничний ¹	15	14	23	25
морський	1	1	0	1
річковий	1	1	1	0
автомобільний ²	78	74	61	61
авіаційний	0	0	0	0
трубопровідний ³	5	10	15	13

¹ 1990, 1995 рр. — відправлення вантажів, з 2000 р. — перевезення вантажів.

² 2002 р. — з урахуванням комерційних вантажних перевезень, виконаних підприємцями-фізичними особами.

³ з 1995 р. — з урахуванням аміаку.

**6. Вантажоборот за видами транспорту
(млрд. т-км)**

Вид транспорту	1990	1995	2000	2003
Всього	1039,3	544,0	394,1	457,6
наземний	761,7	415,2	379,6	442,5
залізничний	474,0	195,8	172,8	225,3
автомобільний ¹	79,7	34,5	19,3	24,5
трубопровідний	208,0	184,9	187,5	192,7
водний	277,5	128,8	14,5	14,6
морський	265,6	123,1	8,6	9,9
річковий	11,9	5,7	5,9	4,7
авіаційний	0,1	0,0	0,0	0,5

¹ 2002 р. — з урахуванням комерційних вантажних перевезень, виконаних підприємствами-фізичними особами.

7. Відправлення (перевезення) вантажів за видами транспорту, тис.тонн

Роки	залізничний		морський	річковий	автомобільний	авіаційний
	відправлення	перевезення				
1980	981079,0		47061,0	51340,6	4391508,0	268,0
1985	1023820,0		56485,9	56687,9	4727019,0	273,1
1990	974253,0		53253,3	65728,1	4896319,1	167,3
1995	360225,3		20797,8	12844,6	1816401,0	19,0
2000	295921,0	357381,6	6316,3	8349,8	938916,1	19,5
2005	379926,7	450277,3	8575,2	12868,6	1120715,3	126,3
2006						

8. СОКРАЩЕНИЯ, ПРИНЯТЫЕ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ, КОММЕРЧЕСКОЙ ПЕРЕПИСКЕ И ТЕЛЕКСАХ

A

@ (at, at the rate) — по цене
A I — условное обозначение перwokлассного состояния
a.a. (лат ad acta) — к делу, исполнено
a.A. (нем auf Abruf) — по требованию
AA, a.a. (always afloat) — всегда "на плаву" (условие в чартер—партии)
a.a.r., A/R, AAR (against all risk) — против всех рисков (условие страхования)
ABC — в алфавитном порядке
abs. (absent) — отсутствующий
Abt (about) — около, приблизительно, примерно
ABT (about) — о (в телексах)
Abv. (above) — выше
a.c. (лат anni curretis) — сего года
a/c, acct (account) — счет
A/C, a/c, (account current) — текущий счет, аккредитив
Ace, acct (acceptance, accepted) — акцепт, акцептование, принятие, одобрение
accrd.int. (accrued interest) — накопленные проценты
Acg, acg (according to) — согласно...
Ack, ackgt (acknowledgement) — подтверждение, уведомление о получении, расписка
A'dam (Amsterdam) — Амстердам
a.d., a/d (after date) — а-дато, со дня подписи, от сего числа, от даты (надпись на векселе для обозначения срока оплаты)
Add (addressed) — адресованный
add, addn. (addition) — дополнение
add(r) (address) — адрес
ADD, Addtl (additional) — дополнительный, дополнительно (в телексах)
adj (adjunct) — приложение, дополнение
a.d.s. (autograph document signed) — собственноручно написанный и подписанный документ
adsd (addressed) — адресовано, адресуется
adt, adv, advt (advertisement) — реклама, объявление
ad val., adv., AV (лат ad valorem) — адвалорный; согласно ценности, с объявленной цены
adv. (advice) — извещение, aviso
Adv (advance) — кредит, ссуда, авансовый платеж
a.f. (as follows) — как указано далее
A.F., af (advanced freight) — аванс фрахта, дополнительный взнос, добавочная страховая премия
Afft (лат, affidavit) — аффидавит
afsd (aforesaid) — вышеупомянутый
a.g.b. (any good brand) — любой коммерческий сорт
agcy (agency) — агентство
Agt., agt, ag (agent) — агент, представитель
Agt (against) — против
A.G.W. (actual gross weight) — фактический вес брутто
A/H [(Antwerp, Hamburg) range of ports] — рэндж Антверпен Гамбург
a.i. (лат ad interim) — временно исполняющий обязанности (ставится перед наименованием должностного лица, подписавшего документ)
a.m. (above mentioned) — вышеуказанный, вышеупомянутый
A.M., a.m. (лат, ante meridiem) — (во столько-то) часов до полудни
amt (amount) — количество, сумма
a/n, an (above named) — вышеуказанный
ann (annual) — ежегодный
Anny (annuity) — аннуитет

ans. (answer) — ответ

a.o. (and others) — и другие
a.o., a/o (account of) — за счет (кого-либо)
AOB (any other business) — любая другая сделка
A/or (and/or) — и, или
app. (appendix) — приложение, дополнение
appro (approval) — одобрение
approx. (approximate, approximately) — приблизительно, приблизительно
Apr. (April) — апрель
APS (arrival pilot station) — пункт начала лоцманской проводки
Apt. (apartment) — квартира
AR (annual return) — годовой отчет
A/R (all risks) — "все риски" (условие страхования)
A.R.A. [(Antwerp, Rotterdam and Amsterdam) range of ports] — рэндж: Антверпен — Роттердам — Амстердам
arnd (around) — около, приблизительно
arr, ar., arri (arrival) — прибытие
ARR (arrive) — прибывать (в телексах)
ARRG (arrange) — подготовить (в телексах)
arrvg (arriving) — прибывающий
art., Art. (article) — статья; предмет, товар
a/s (alongside) — вдоль борта
A/s (account sales) — отчет о продаже товара
a.s., A/S (after sight) — по предъявлении (обычно тратты)
asap (as soon as possible) — как можно скорее, как только возможно
asf (and so forth) — и так далее
asgd (assignment) — назначенный, предназначенный
assn (association) — общество, ассоциация
asst (assistant) — помощник
AST (Atlantic Standart Time) — атлантическое или нью-йоркское время
ATA (actual time of arrival) — фактическое время прибытия
ATD (actual time of departure) — фактическое время отправления
ats (at the suit) — по иску
Art, Attn, ATTN (attention) — внимание, вниманию (такого-то), обратить внимание
Atty (attorney) — поверенный, адвокат
Aug. (August) — август
aux (auxiliary) — вспомогательный
A/v (according to value) — по стоимости
Av., av, Avg (average) — в среднем, среднее число, средний
av. l. (average length) — средняя длина
av. w. (average width) — средняя ширина
Ave. (Avenue) — авеню
a/w, A/W (along with) — вместе с
AW, a.w. (actual weight) — фактический вес
AWB, A.W.B. (air waybill) — авиагрузовая накладная

B

B. (bill of exchange) — переводной вексель, тратта
B, b. (bale) — кипа, тюк
B., b. (bid) — предложение цены (со стороны покупателя)
bal (balance) — баланс
bar, bl (barrel) — баррель
Bb (ballast bonus) — вознаграждение (компенсация) за балластный переход
bb, bbis (barrels) — (столько-то) баррелей
b/c, B/C (bulk cargo) — навалочный, насыпной груз
b/d (board) — борт
b/d (brought down) — (цена) снижена
bd, b/d (bond) — облигация, долговое обязательство, закладная

BD, B/D (bank draft) — тратта, выставленная банком на другой банк
BD, B.D. (biUs discounted) — дисконтированные векселя
b.d.i (both dates inclusive) — включая обе даты
B/E, BE (bill of entry) — таможенная декларация по приходу
B/E, BE, B/Ex, B.Ex (bill of exchange) — переводной вексель, тратта
bef (before) — до; перед, ранее
bends (both ends) — (в) оба конца
bet. (between) — между
bg (bag) — мешок
B/G (bonded goods) — товары, находящиеся на таможенном складе и не оплаченные пошлиной
B/H (bill of health) — карантинное (санитарное) свидетельство
B.H.P. (brake horsepower) — эффективная мощность в лошадиных силах
BIMCO (Baltic and International Maritime Council) — Балтийский и международный морской совет, БИМКО
Bkg (banking) — банковское дело, производство банковских операций
bkpt (bankrupt) — банкрот
B/L, B/lading, B.O.L. (bill of lading) — коносамент
bl (bale) — кипа, тюк
Bld. (building) — дом
BLs — коносаменты
Bldv (boulevard) — бульвар
BN (bank note) — банкнота
B/O (buyer's option) — на усмотрение покупателя, опцион покупателя
b.o. (back order) — обратный порядок, в обратном порядке
B/P (bills of parcels) — фактура, накладная
B/P (bills payable) — векселя к оплате
B/R (bills receivable) — векселя к получению
B.R. (book of reference) — справочник
B/RGDS (best regards) — с наилучшими пожеланиями (в телексах)
Bros (brothers) — братья (в названии компании)
B/S, B.S. (bill of sale) — закладная, купчая
B/S (bill of sight) — предъявительский вексель
B/S (British standard) — британский стандарт
bsh.; bu; bus (bushel) — бушель
BST (British Summer Time) — британское летнее время
B.S.T. (British standard time) — британское стандартное время
bt, bot (bought) — купленный
B.T.N. Number (Bmsel's tariff nomenclature) — Брюссельская номенклатура
btto (brutto) — брутто
bu. (bushel) — бушель
bus (business) — дело, занятие, сделка
B/V (book value) — стоимость по торговым книгам
BWT (British Winter Time) — британское зимнее время
bx (box) — ящик
bxs. (boxes) — ящики

C

c [cent(s)] — центр(ы)
c (century) — век
c, ca (лат. circa) — около, приблизительно
c. (cubic) — кубический
c. (лат. centum) — сто
c. (centimetre) — сантиметр
c.a., C/A (current account) — корреспондентский счет
CAD, cad (cash against documents) — платеж наличными против грузовых документов
CAT (cost and freight) — стоимость и фрахт
Can (Canada) Канада
cancl. (cancelled, cancelling) — отменено, аннулировано

канцелинг, отменяется, аннулируется
cap (capacity) — мощность, грузоподъемность, вместимость
Capt. (captain) — капитан
car (carriage) — вагон
cat. (catalogue) — каталог
CBD (cash before delivery) — платеж до поставки
cc (carbon copy) — копия под копирку
c.c. (current cost) — текущая стоимость
C.C. (cash credit) — кредит (банковский) наличными деньгами
CCL (consolidated container load) — контейнер с объединенными грузами
CD (cash discount) — скидка при уплате наличными
CDV (cash debit voucher) — расписка в получении займа наличными деньгами
CENSA (Committee of European National Shipowner's Association) — Комитет национальных ассоциаций европейских судовладельцев
cent, (central) — центральный
Cent., C. (Centigrade) — по температурной шкале Цельсия
CEO (Chief Executive Officer) — главный исполнительный директор (корпорации)
cert., Cert., Certif., CF (certificate) — сертификат
CET (Central European Time) — центральное европейское время
cf (лат. confer) — сравни
CFO (Chief Financial Officer) — главный финансовый директор (корпорации)
CFR (cost and freight) — стоимость и фрахт
CFSs (container freight stations) — контейнерные грузовые площадки
cf(t) (cubic foot) — кубический фут
ego (cargo) груз
CH (custom house) — таможня
CH (clearing house) — расчетная палата
ch. fwd. (charges forward) — расходы подлежат оплате грузоотправителем
chq, Chg, Ck (cheque) — чек
chges., chgs, chges (charges) — расходы
C.I. (consular invoice) — консульская фактура
CIA (cash in advance) — авансовая плата, аванс наличными
GIF (cost insurance and freight) — стоимость, страхование и фрахт
c.i.f. and c. (cost, insurance, freight and commission) — "СИФ, включая комиссию посредника"
c.i.f. and e. (cost, insurance, freight and exchange) — "СИФ, включая курсовую разницу"
c.i.f. landed, c.i.f., ex-quay — "СИФ с выгрузкой"
CIP (carriage and insurance paid to) — перевозка и страхование оплачены до
cir. (лат. circa) — приблизительно
cit (citation, cited) — цитата, цитировано
cit. (citizen) — гражданин, подданный
CKD (cars knocked down) — автомобили в разобранном виде
el. (class) — класс
cl. (clause) — статья, пункт, условие, оговорка
CLC (commercial letter of credit) — коммерческий кредит
CLD (could) — мог (в телексах)
C/N, CN (consignment note) — транспортная накладная
C/N, CN (cover note) — ковернот
C/N (contract note) — договор, договорная записка
cntr. (container) — контейнер
Co (company) — компания
c.o., c/o (care of) — для передачи по адресу (надпись на письме)
C/O (certificate of origin) — свидетельство о происхождении товара
COD, C.O.D. (cash on delivery) — оплата при доставке, наложенный платеж

CODE (International Maritime dangerous goods) — Международный кодекс по перевозке опасных грузов
com(m), commn (commission) — комиссия, комиссионное вознаграждение
Corp., cy. (company) — общество, компания
Con. Inv. (consular invoice) — консульская фактура
confmd (confirmed) — подтвержденный
Consgt (consignment) — партия товара, груз, коносамент, накладная
Cont. (Continent) — (Европейский) Континент
cent (content) — содержание
cont, contd (continued) — продолжение следует
COP (customs of the port) — обычаи порта, условия обслуживания судна в данном порту
Corp., corpn (corporation) — корпорация, акционерное общество
cp. (compare) — сравни
C/P, c/p (carriage paid) — перевозка оплачена
C/P (charter party) — чартер, чартер партия
C.P. (cost price) — себестоимость
c.p.d. (charterers pay dues) — пошлины подлежат оплате фрахтователем
CPT (carnage paid to) — перевозка оплачена до
cr (credit, creditor) — кредит, кредитор
c.r. (current rate) — текущая ставка, курс дня, действующий тариф
C/R (charterer) — фрахтователь
cr(s) [crate(s)] — упаковочная клетка, упаковочные клетки
C/S (cases) — ящики
CST (Central Standard Time) — центральное поясное время (США)
C.T. (cable transfer) — телеграфный перевод
CT-document (combined transport document) — комбинированный транспортный документ, документ на смешанную перевозку, документ комбинированной перевозки, объединенный транспортный документ
CTO (combined transport operator) — оператор смешанного транспорта
cu., cub. (cubic) — кубический
cum div, C.div (cum dividend) — с дивидендом (условие ценной бумаги)
CV (фр cheval-vapeur) — лошадиная сила
C'vr (cover) — покрытие
Cvs (convertible securities) — конвертируемые ценные бумаги
cwo (cash with order) — наличный расчет при выдаче заказа
CWS (confer with script) — сравни с текстом
cwt (hundredweight) — центнер
cy (currency) — валюта
C.Y. (container yard) — контейнерный склад

D

d. (date) — дата
D/A (disbursement account) — дисбурсментский счет
D/A (deposit account) — депозит
D/A (documents against acceptance) — товарораспорядительные документы против акцепта
D/A (documents attached) — документы приложены
D/A, d/a (days after acceptance) — через (столько то) дней после акцепта (векселя)
DA (documents against acceptance) — документы против акцепта
DAF (delivered at frontier) — поставка до границы **d. & s.** (demand and supply) — спрос и предложение **D/B** (documentary bill) — документированная тратта
dbl. (double) — двойной, дублированный
D/C (deviation clause) — оговорка об отклонении от маршрута
D/C, DC (delivery clause) — пункт договора об условиях поставки
D/C, DC (deviation clause) — девиационная оговорка (в чартере)
DD, dd. (dated) — датированный (в телексах)

d.d. (delivered) — доставленный, доставлено, сданный, сдано
D/D, D/d, d/d (days after date) — (через столько—то) дней от сего числа
D/D (demand draft) — тратта, подлежащая оплате немедленно по предъявлении **D/D** (documentary draft) документированная тратта
D/D (door to door) — "от двери до двери" **DDP** (delivered duty paid) поставка с оплатой пошлины
DDU (delivered duty unpaid) — поставка без оплаты пошлины
Dec. (December) — декабрь
dely. (delivery) — доставка, поставка, сдача
dem. (demurrage) — плата за простой
dep. (departure) — отъезд, отправление
Dep., dept., Dept (department) — департамент, отдел, министерство
DEQ [delivered ex quay (duty paid)] — поставка с причала (с оплатой пошлины)
DES (delivered ex ship) — поставка с судна
dest. (destination) — (пункт) назначения
d.f. (dead freight) — мертвый фрахт
off (draft) — чек, тратта, переводной вексель, проект
diff (difference) — разница
Dir. (Director) — директор
dis (discount) — скидка
dischg. (discharging) — выгрузка
dist. (distance) — расстояние
div (dividend) — дивиденд
div (division) — отдел, деление, разделение
DIY (do it yourself) — сделайте самостоятельно
D.K. (don't know) — "не знаю" (сообщение о неосведомленности в каких либо вопросах, письменный запрос возвращается отправителю с пометкой "D K ")
D/L (demand loan) — заем/ссуда до востребования
divy, dly, D/y (delivery) — сдача, доставка, передача, поставка
do (лат ditto) — то же
D/O (delivery order) — деливери ордер
doc. (document) — документ
dol. (dollar(s)) — доллар(ы)
doz., dz. (dozen) — дюжина
DP, D/P (documents against payment) — документы против платежа, документы за наличный расчет
dr (debtor) — должник
Drf (draft) — осадка (судна)
Drf (draft) — тратта, переводный вексель
D.S. (document signed) — документ, подписанный (таким то)
D/W, dw, D.w. (deadweight) — дедвейт, полная грузоподъемность судна, тяжелый груз

E

E (east) восток **ea** (each) — каждый
E. & O.E. (errors and omissions excepted) — исключая ошибки и упущения
E.A.O.N. (except as otherwise noted) — исключая случаи, когда указано иначе
EBB (exfta best best) — самого высокого качества
e.c. (лат exempli causa) — например
ECB (express cargo bill) — срочный грузовой документ
ECE Lay-Out Key — проформы документов ЕСК
ECSI (Export Cargo Shipping instruction) экспортное — поручение на отгрузку груза с полным использованием контейнера
EDI (electronic data interchange) — электронный обмен информацией **ed.** (edited by) — изданный (кем либо)
EEE (Еггг) — ошибка
EET (East European Time) — восточно-европейское время
E.G., c.g. (лат exempli gratia) — например
EMT (European Mean Time) — средневропейское поясное время

EMZ (нем Europa Mittel Zeit) — центральноевропейское время
encd., end., enclo(d) (enclosed; enclosure) — приложенный, приложение
e.o.d. (every other day) — через день, раз в два дня **e.o.m.** (every other month) — через месяц, раз в два месяца
e.o.o.e. (errors or omissions excepted) — исключая ошибки или пропуски
E.P. (express paid) — срочность (доставки) оплачена
EPD (earliest possible date) — к возможно более раннему сроку
eq (equal) — равный
Eq, equiv (equivalent) — эквивалент
eqpt (equipment) — оборудование
esp. (especially) — особенно, специально
EST (Eastern Standard Time) — восточное поясное время (США)
est (estimated) — ожидаемый; ориентировочный **est.** (established) — установленный
est. (estimate) — подсчет
et al. (лат. et alii) — и другие
ETA [expected (estimated) time of arrival] — ожидаемое время прибытия
ETB [expected (estimated) time of berthing] — ожидаемое время подхода к причалу
etc. (лат. et cetera) — и так далее
ETD [expected (estimated) time of departure] — ожидаемое время отправления
ETF (electronic transfer of funds) — электронная система платежей
ETS [expected (estimated) time of sailing] — ожидаемое время отхода судна
et seq. (лат. et sequentia) — и следующее, все последующие
ex (example) — пример
ex (without) — без
ex, exch (exchange) — обмен
exc (excerpt) — исключая, за исключением, кроме **excl** (excluding) — исключая
excl (exclusive) — исключительный, особый
exd (examined) — рассмотренный
exec. (executive) — исполнительный
exor (executor) — исполнитель
exp. (expiration) — истечение (срока)
exps, exs (expenses) — расходы, издержки
EXW (ex works) — франко-завод

F

f. (foot (feet)) — фут(ы)
f. (following) — следующий, следующие
F (Fahrenheit) — по температурной шкале Фаренгейта
FAA (free of all average) — свободно от общей аварии (условие страхования)
FAC (fast as can) — как можно скорее (одно — из условий оплаты грузовых работ)
FAK (free all kind) — "свободно во всех отношениях"
f.a.q. (fair average quality) — по справедливому среднему качеству
fakt(s) (factory) — фабрика, фабрики, завод(ы)
FAS (free alongside ship) — свободно вдоль борта судна
F.B. (freight bill) — счет за фрахт
F.C. (for cash) — за наличные
FCA (free carrier) — франко-перевозчик
FCFS (first-come-first-served) — "первым прибыл - первым обслужен"
FCL (full container load) — полный контейнерный груз
feo (franco) — франко, свободно от расходов
FCR (forwarder's certificate of receipt) — отгрузочный сертификат
f.c.s. (free of capture and seizure) — свободно от пленения и захвата
FCT (forwarding agent's certificate of transport) — экспедиторское свидетельство об отгрузке
f.d. (free discharge) — бесплатная разгрузка
f.c (for example) — например
Feb. (February) — февраль
FET (Far East Time) — дальневосточное время
fete (freight collect) — фрахт подлежит оплате в порту выгрузки; "взыскать фрахт"

fgt. (freight) — фрахт, груз
FIATA (International Federation of Forwarding Agents Associations) — Международная федерация ассоциаций экспедиторов, ФИАТА
FIFO (first in, first out) — правило "первым прибыл - первым обслужен"
fig (figure) — цифра, рисунок, схема
FIO, f.i.o. (free in and out) — одно из условий оплаты грузовых работ
FIO and trimming (free in and out and trimming) — одно из условий оплаты грузовых работ
FIOS (free in and out and stowage) — одно из условий оплаты грузовых работ
FL (лат falsa lectio) — разночтение
FLI/FLO (Float in/float out) — Фли/Фло
FLWS (follows) — нижеследующее (в телексах) **Fm** (from) — от
fn (foot-note) — сноска, примечание
FO (free out) — одно из условий оплаты грузовых работ
FOB (free on board) — свободно на борту
FOB (free m, free on board) — одно из условий оплаты грузовых работ
FOB and free stowage/trimming — одно из условий оплаты грузовых работ
FOC (free of charge) — бесплатно
fol., foil, (following) — следующий
for (foreign) — иностранный
FOR (free on rail) — франко-вагон
f.o.t (free of tax) — не облагаемый налогом
FP (fully paid) — оплачен полностью
F.P.A. (free from particular average) — без ответственности за повреждения кроме случаев крушения (условие страхования)
FPAD (freight payable at destination) — фрахт подлежит оплате в пункте назначения
Fr., Fri. (Friday) — пятница
Freq (frequency) — частота
FRM (from) — от (в телексах)
Fit, Fr't, frt (freight) — фрахт; груз
frt.fwd. (freight forward) — фрахт подлежит оплате в порту выгрузки, "взыскать фрахт"
ft (foot, feet) — фут(ы)
ft.pd. (Freight Paid) — фрахт оплачен
ftppd (freight prepaid) — фрахт оплачен заранее
f.v. (лат folio verso) — на обороте (листа, страницы)
FX, F.X. (foreign exchange) — иностранная валюта
Fyg (for your quidance) — для Вашего руководства
FYA (for your attention) — Вашему вниманию
F.Y.I., FYI, Fyi (for your information) — для Вашего сведения

G

G., g. (general) — главный, генеральный
G/A, GA (general average) — общая авария
gal., gall, (gallon) — галлон
GATT (General Agreement on Tariffs and Trade) — Генеральное соглашение по тарифам и торговле, ГАТТ
G. B. (Great Britain) — Великобритания
G.C. (general cargo) — генеральный груз, смешанный груз
gds (goods) — товары
Gen (general) — главный, основной
G.M., Gen. Man. (general manager) — главный управляющий, генеральный директор
gm. (gramme) — грамм
GmbH (нем. Gesellschaft mit beschränkter Haftung) — общество с ограниченной ответственностью
GMT, G. M. T. (Greenwich Mean Time) — среднегринвичское время
gr., g.r. (grade) — степень; сорт; градус
g.r. (gross) — брутто, гросс (12 дюжин)
GRP (group) — группа (в телексах)
GRPS (groups) — группы (в телексах)
G.R.T. (gross register tons) — брутто-регистрационные

тонны

G.r.t. (gross register tonnage) — брутто-регистрационный тоннаж

gr.wt. (gross weight) — вес брутто

GTD, gtd., guar (guaranteed) — гарантировано, гарантированный

Gulf (Gulf of Mexico) — Мексиканский залив

GW, g.w., gr. wt (gross weight) — вес брутто

Н

N. (highest price) — максимальная цена, наивысший курс ценных бумаг

h, hr(s) [hour(s)] — час(ы)

h.a. (лат. hoc anno) — в этом году

Hbr., hbr. (harbour) — гавань, порт

hdbk. (handbook) — справочник

h.e. (лат. hic est) — то есть

Hf (half) — половина

H/H (house to house) — "от двери до двери"

H.O. (head office) — главная контора

Hon. (honourable) — Уважаемый (обращение в письме)

HQ (headquarters) — штаб, штаб-квартира

Hp., H.P., h.p., H/P (hire purchase) — покупка в рассрочку

hp (horsepower) — лошадиная сила (единица мощности)

HS (hours) — часы (в телексах)

h.s. (лат. hoc sensu) — в этом смысле

HV (have) — иметь (в телексах)

Hz (hertz) — Герц (частота)

I

IATA (International Air Transport Association) —

Международная ассоциация воздушного транспорта, ИАТА

ib, ibid (лат. ibidem) — то же, там же

i/c (in charge) — в оплату

i/c (in charge of) — дежурный, заведующий, исполняющий обязанности

ICAO (International Civil Aviation Organization) —

Международная организация гражданской авиации

ICC (International Chamber of Commerce) — Международная торговая палата (МТП)

ICD (inland clearance depots) — контейнерные грузовые площадки

ID (independent) — независимый

id. (лат. idem) — то же самое, тот же

i.e. (лат. id est) — то есть

ILA (International Longshoremen's Association) —

Международная ассоциация докеров

i.m. (лат. in margine) — на полях (книги, рукописи и т.п.)

i.m. (лат. in medio) — в середине, посередине

Immy (immediately) — немедленно

IMO (International Maritime Organization) — Международная морская организация, ИМО

imp. (imperial) — английский

imp. (лат. imprimatur) — можно отдать в печать

in. (inch) — дюйм

in., int (interest) — процент

Inc. (incorporated) — зарегистрированный в качестве юридического лица (инкорпорация)

incc, ins., insce, insce, insur (insurance) — страхование

indm. (indemnity) — гарантия от убытков, возмещение, компенсация

in f., i.f. (лат. in fine) — в конце (страницы, главы и т.п.)

INFO (inform) — информировать (в телексах)

INSA (International Shipowner's Association) —

Международная ассоциация судовладельцев, ИНСА

Info. (information) — информация, сведения

inst. (instant) — текущего месяца (в официальном письме)

int. (internal) — внутренний

int. (international) — международный

intal. (inter alia) — между прочим

inv (invoice) — счет-фактура, счет

invnt (inventory) — опись, инвентарная ведомость

IOP (irrespective of percentage) — независимо от процентной ставки

IOU (i owe you) — я Вам должен

I.P., i.p. (installment paid) — очередной взнос уплачен

i.q. (лат. idem quod) — так же, как

irre(d). (irredeemable) — не подлежащий погашению

iss. (issued) — выпущенный (в обращении)

it. (лат. item) — так же; то же

I.U. (international unit) — международная единица

i.v. (increased value) — возросшая стоимость

IWW (inland water ways) — внутренние водные пути

J

J. (judge) — судья, правосудие

j., joint (joint) — объединенный, соединенный; совместный, единый

Ja., Jan. (January) — январь

J/A, j/a (joint account) — общий счет,

объединенный счет

joint stk (joint stock) — акционерный капитал

J.P. (Justice of the Peace) — мировой судья

Jr, jr (junior) — младший

Jun. Part. (junior partner) — младший партнер

JV (Joint Venture) — совместное предприятие

K

K, k (knot) — морской узел (единица скорости хода морских судов)

K, k, Kg, kg (kilogram) — килограмм

k., kg. (keg) — бочонок

Km, km (kilometre) — километр

Km/h, km p.h., kph (kilometres per hour) —

(столько-то) километров в час

kts (knots) — морские узлы

L

L, lb. (libra) — фунт (стерлингов)

l. (litre(s)) — литр(ы)

L. (lowest price) — минимальная цена, наименьший курс ценных бумаг

L.a., l.a. (letter of advice) — извещение, авизо

L/A (letter of authority) — письменное

полномочие, доверенность

LASH (lash vessel) — лихтеровоз с вертикальным способом погрузки

L.b. (long-dated bill) — долгосрочный вексель, долгосрочная тратта

lb. (pound) — фунт (мера веса)

lbs. (pounds) — фунты (весовые)

L.C., L/C (letter of credit) — аккредитив

l.e. (loco citato) — в приведенном/цитированном месте

LCFS (last-come first-served) — правило "прибыл последним-обслужен первым"

LCL (less than a container load) — товар не представляет собой полный контейнерный груз

L.D. (letter of deposit) — залоговое письмо

Ld. (limited) — с ограниченной ответственностью

L/D (load/discharge) — погрузка/разгрузка (морская)

LDC (less developed country) — развивающаяся страна

L.d.d. (loss during discharge) — убыток, причиненный во время "разгрузки"

L/Def (latent defect) — скрытый дефект

ldg (loading) — погрузка

leg. (legal) — законный

LF (least favorable) — наименее благоприятный

L.F. (late fee) — последний взнос/платеж

lg. tn. (long ton) — большая (или английская) тонна

L/H (letter of hypothecation) — залоговое письмо

lie. (license) — лицензия

LIFO (last in, first out) — правило "прибыл последним-обслужен первым"

LI/FO (liner in/free out) — одно из условий оплаты грузовых работ

liq (liquid) — жидкий

I.1. (loco laudato) — в упомянутом месте
lit. (litre) — литр
LMT (Local Mean Time) — местное среднее время (США)
LOG (letter of commitment) — гарантийное письмо
L.S. (left side) — левая сторона
L.S., L.s. (Locus sigilh) — место печати
LTD., Ltd (limited) — (общество) с ограниченной ответственностью
LZ (landing zone) — зона приземления/приводнения

М

M., m. (month) — месяц
M., m. (monthly) — ежемесячно
M. (money) — деньги
m. (metre(s), metric) — метр(ы), метрический
m., mi(s) (mile(s)) — миля(и)
MAC (Maritime Arbitration Commission) — Морская Арбитражная комиссия, МАК
mag. (magazine) — журнал
man (manufacture) — изделие
Mar. (March) — март
mat. (maturity) — срок долгового обязательства
Max., max (maximum) максимум, максимальный т. е. (mensis currentis) — текущего месяца
Mcht, mcht (merchant) — торговый, коммерческий
md., mid. (middle) — середина, средний
M./D., m.d. (months after date) — (через столько-то) месяцев от сего числа
mdl (model) — модель
mdse (merchandise) — товары
med. (medium) — середина, средний
Medit (Mediterranean) — Средиземное море
Memo, mem(o) (memorandum) — меморандум, памятная записка
Mesrs. (Messieurs) — господа, фирма
mfd (manufactured) — изготовленный
MFN (most favoured national treatment) — режим наибольшего благоприятствования
mfr (manufacturer) — изготовитель
mfst. (manifest) — судовой манифест
mge (message) — сообщение, телеграмма
Mgr, mgr (manager) менеджер
M/h (miles per hour) — миль в час
mill (million) — миллион
Min, min (minimum; -minute) — минимум, минимальный, не менее, минута
Min. prem (minimum premium) — наименьшая страховая премия
MIP, M.I.P. (marine insurance policy) — морской страховой полис
mi(s) (mile(s)) — миля(и)
Mkt, mkt (market) — рынок
MLR (minimal lending rate) — минимальный ссудный процент
m-me (madame) — мадам, госпожа
M.O. (mark off) — списывать
mo(s) (month(s)) — месяц(ы)
Mo. (Monday) — понедельник
mort(g.), mtg (mortgage) — ипотека, закладная
M/P (mail payment) — почтовый перевод
m.p. (months after payment) — через (сколько-то) месяцев после платежа
m.p.h. (miles per hour) — (сколько-то) миль в час
m. prod. (mass production) — массовое производство
M/R, M.R., m.r. (mate's receipt) штурманская расписка
M.R. (money remittance) — денежный перевод
Mr., Mr, m-r (mister) — мистер, господин
m-r, m-eur (monsier) — мосье, господин
mrs (mistress) — миссис, госпожа
M.S. (merchant shipping) — торговое судоходство
M.S., M.S. (motor ship) — теплоход
MS (manuscript) — рукопись
M/S (months after sight) — через (сколько-то) месяцев после предъявления

MSG (message) — сообщение (в телексах)
MST (Mountain Standart Time) — горное поясное время (США)
M.T., M/T (mail transfer) — перевод по почте
M.T. (metric ton) — метрическая тонна
Mt. (mount) — гора
Mth(s) (month(s)) — месяц(ы)
mun. (municipal) — муниципальный
mut (mutual) — взаимный
M/V, M.v. (motor vessel) — теплоход
m.v. (market value) — рыночная стоимость, курсовая стоимость

N

N (and) и (в телексах)
N. (North) — север
N. (name) — имя, фамилия
N. (national) — национальный, государственный **N., n.** (note) — примечание
N, n. (net) нетто; чистый доход
N., n. (number) — номер, число
N.A. (North America) — Северная Америка
N.A., n/a (not available) — не имеется в наличии **nat.** (national) — национальный
naut (nautical) — мореходный
N.B. (лат. nota bene) — примечание, отметка; обрати особое внимание
N.b. (number) — номер, число
n.c. (no change) — без изменений
n.c.v. (no commercial value) — коммерческой ценности не имеет
n.d. (no date) — без даты, без числа
NE ("North East" северо-восток **n.e.**, **NE** (not exceeding) — максимум, не более, не превышающий
neg (negative) — отрицательный
NEI (not elsewhere included) — нигде не указано, нигде не упомянуто
N.E.S., n.e.s. (not elsewhere specified) — не указанный где-либо в другом месте
Net (netto) — нетто
N.F., n/f (no funds) — без покрытия
nhp (nominal horsepower) — номинальная мощность в лошадиных силах
nl (лат. non licet) — не разрешается
N.m. (nautical mile) — морская миля
n/m, n.m. (no marks) — без маркировки
n/n (non-negotiable) — без права передачи (о документе)
NN (лат. nomen nescio) — имени не знаю, некое лицо
NN (лат. nomen nommandum) — не назвавший себя по имени; незнакомец
NO., no. (number) — номер, число
NOC (notice of completion) — уведомление об окончании работ
NOD (notice of dispatch) — уведомление об отгрузке
nom (nominal) — номинальный
non-U (non upper class) — невысокого достоинства/качества
NOR, N.o.r., N/R (notice of readiness) — уведомление о готовности к отправке, нотис о готовности **NOS** (not otherwise specified) — только, как предусмотрено
nos (numbers) — числа, номера
Nov. (November) — ноябрь
n.p. (notes payable) — векселя к оплате
n/p (nonpayment) — неуплата
NPF (not provided for) — не предусмотрено
npv (no par value) — без номинала
n.r. (net register) — нетто-регистрационный, чисто-регистрационный
N.r.t., n.r.t. (net register tonnage) — чистый регистрационный тоннаж, чистая вместимость
NS (not sufficient funds) — "нет достаточного покрытия" (отметка банка на неоплаченном чеке или векселе)

ns (not specified) — подробности отсутствуют, не уточнено
N/S (not in stock) — на складе не имеется
n.s. (not signed) — не подписано
n/s (not sufficient) — неудовлетворительный, не соответствующий требованиям
n.s.k. (not specified by kind) — точно не указанный
nt.wt (net weight) — вес нетто
NU (name unknown) — имя неизвестно
N.V. (nominal value) — номинальная стоимость, номинал
NVOCC/B/L (Non Vessel Owner Common Carrier bill of lading) — коносамент общественного перевозчика, не владеющего тоннажем
NW (net weight) — вес нетто

O

o. (origin) — происхождение
O/A (open account) — открытый счет
O/a, o/a (on account of) — в счет, за счет; из-за, по причине; ради
O.A. (official account) — официальный отчет
obi. (obligation) — обязательство; облигация
o.c. (outward cargo) — экспортный груз
Ос. B/L (ocean bill of lading) — морской коносамент
o/c, O.C. (office copy) — копия, остающаяся в деле
Осе (occupied) — в данный момент корреспондент работает с другим телексом
occas. (occasionally) — нерегулярно
Oct. (October) — октябрь
OD, O/D, o/d (overdraft) — овердрафт
O.D., O/D, O/d, o/d (on demand) — по требованию, по запросу
OE, oe (omissions excepted) — исключая пропуски
of. (official) — официальный
off (offer) — предложение
off (offered) — предложенный
o/h (overhead) — накладные расходы
OK, O.K. (okay) — все в порядке; согласовано; согласен Вы согласны?
O/N (overnight) — ночной (в телексах)
O-O (ocean) — перевозка (контейнера) между портами
O/o (order of) — по поручению
op. (лат. opus) — произведение, сочинение
op. cit. (лат. opus citatum) — цитируемое произведение
opp (opposite) — противоположный
ops (operations) — операции
Opt., opt (option) — опцион; выбор
O.R., O.r., o.r. (owner's risk) — на риск владельца
O/R (on request) — по желанию, по запросу
ord (order) — заказ
org., orgn (organization) — организация
o/s, O/S (out of stock) — нет на складе
O/S (on sale) — продается, поступило в продажу
O/S, o/s (outstanding) — неуплаченный, просроченный; выпущенный в обращение
OT, o/t (old terms) — прежние условия
oz. (ounce) — унция
ozs. (ounces) — (столько-то) унций

P

P. (perishable) — скоропортящийся
P. (port) — порт
p., pg. (page) — страница
PA (procurement authorization) — разрешение на закупку/заготовку
P.A., p.a., P/A, P/Av (particular average) — частная авария
p.a. (лат. per annum) — ежегодно, в год
P/A (power attorney) — доверенность
Рас, P.a.C., p.a.c. (put and call) — двойной опцион; стелажная сделка
P.&L. (profit and loss) — прибыль и убыток
P&P, P&P (postage and packing) — отсылка и упаковка

par(h) (paragraph) — параграф, пункт, раздел
pars (paragraphs) — параграфы, пункты, разделы
part, (particular) — особый, особенный
pat. (patent) — патент
patd, ptd (patented) — патентованный
pay(m)t, payt. (payment) — платеж, уплата
pc (payment in cash) — уплата наличными
P.C. (prime cost) — себестоимость
P.C. (фр. pour condoher) — выражение соболезнования
p.c., pct. (per centum) — процент
P/C, p/c (prices current) — текущие цены
p/c (priced catalogue) — прейскурант
Pel., pel (parcel) — мелкая партия товара, упаковка штучного груза
pcs (pieces) — штуки
PD (pickup and delivery) — вывозка и доставка
pd (paid) — уплачено
P.D. (port dues) — портовые сборы
p.d. (лат. per diem) — ежедневно, (столько-то) в день
Per. an., per. an., per ann. (лат. per annum) — ежегодно, (столько-то) в год
per pro (лат. per procurationem) — по доверенности, от имени
pert, [pertaining (to)] — относящийся (к)
P.P. (фр. pour feliciter) — поздравление по случаю праздника
p.f. (лат. pro forma) — для соблюдения формальностей
P.F.N.A. (фр. Pour feliciter a l'occasion Nouvel An) — поздравление по случаю Нового года
p.i. (фр. par interim) — временно исполняющий обязанности (ставится перед наименованием должности лица, подписавшего документ)
Pkg, pkg (package) — место (груза)', посылка; тюк, пакет, связка
P.L., P/L (profit and loss) — прибыль и убыток
plff (plaintiff) — истец
PLS (please) — пожалуйста (в телексах)
pm (post meridiem) — (во столько-то) часов полудни
P.m.t. (per metric ton) — за метрическую тонну
pmt (payment) — платеж
P/N (promissory note) — вексель, соло-вексель
PO (postal order) — денежный почтовый перевод
P.O. (payment order) — платежное поручение
POB (Post-Office Box) — почтовый абонентный ящик
POC, P.O.C. (port of call) — порт захода (по расписанию)
POD (port of destination) — порт назначения
POD, P.O.D., p.o.d. (payment on delivery, paid on delivery) — наложенным платежом, наложенный платеж
POE (port of entry) — порт захода (судов)
POL (port of loading) — порт погрузки (ФОб)
port C/P (port charter-party) — портовый чартер
poss (possible) — возможный, вероятный
PP, p.p. (picked ports) — выбранные порты
PP (postage paid) — почтовые расходы оплачены
pp (лат. per procurationem) — по доверенности
pp. (pages) — страницы
P.P. (фр. pour presentation) — "для представления" (поздравление на визитной карточке)
P-P (pier to pier) — перевозка мелких партий грузов в межпортовом сообщении
P/p (partial pay) — частичная оплата
Ppd, ppp (prepaid) — оплаченный заранее, уплачено (вперед)
P.P.S. (лат. post post scriptum) — второй постскриптум, вторая приписка
Ppt, ppt (prompt) — промптовый, срочный
p.Pro., p.pro. (лат. per procurationem) — по доверенности
Pr., pr. (price) — цена
Pres. (President) — президент

price c. and f., price CAF (price cost and freight) — цена на условии стоимость и фрахт, цена КАФ
price c.i.f., price CIF (price cost, insurance and freight) — цена на условии стоимость, страхование и фрахт, цена СИФ
price f.a.s., price FAS (price free alongside ship) — цена ФАС
price f.o.b., price FOB (price free on board) — цена фоб
p.r.n. (лат. pro re nata) — сообразно возникающим обстоятельствам
pro (professional) — профессионал
proc. (proceedings) — процедура; протокол; процесс
pro term, p. t. (лат. pro tempore) — временный, временно; в данный момент
prox. (лат. proximo) — следующего месяца
prs (pairs) — пары
ps (pieces) — штуки
PS (нем. Pferdestärke) — лошадиная сила
P.S., PS (лат. post scriptum) — постскриптум, приписка
PSI (pre-shipment inspection) — контроль товара перед или во время его погрузки
PST (Pacific Standart Time) — западное (тихоокеанское) поясное время (США)
pt, Pt (port) — порт
pt (part) — часть
pt/dish (port of discharge) — порт выгрузки (СИФ)
P.T.O., p.to. (please turn over) — переверните, пожалуйста, смотрите на обороте
pty (proprietary) — частный, принадлежащий частному лицу
pub. (public) — публичный, общественный
pub. (publicity) — реклама
pub. (publication) — издание
pub., publ. (published) — изданный
pw (per week) — в неделю
P.W. (packed weight) — вес брутто

Q

q. (question) — вопрос
Q, q (quantity) — количество
Q., qr (quarter) — четверть; квартал (года)
q., qu (quart) — кварта
Q.E.D. (лат. quod erat demonstrandum) — что и требовалось доказать
Q.E.F. (лат. quod erat faciendum) — что и требовалось сделать
Q.E.I. (лат. quod erat inveniendum) — что и требовалось найти
ql(t)y (quality) — качество, сорт
Qp (quality products) — качественные продукты
q.p., q.pl. (лат. quantum placet) — сколько найдете нужным/полезным
q.s. (лат. quantum satis) — сколько нужно
qt (quantity) — количество
qtn (quotation) — котировка, курс, цена, расценка
qts (quarts) — (столько-то) кварт
Qu (quarter) — квартал
qual. (quality) — качество
quot. (quotation) — котировка; расценка, предложение; цитата
q.v. (лат. quod vide) — смотри (там-то)
Q.w.Q. (quantity with quality) — количество и качество

R

R (registered trade mark) — зарегистрированная торговая марка (фирменный знак)
R. (right) — правильно, верно
R. (railway) — железная дорога, железнодорожный **R.** (road) — дорога
R. (rouble(s)) — рубль(и)
r. (rent) — рента, арендная плата
r, ref, receipt (receipt) — расписка, квитанция
r., re(v)d (received) — получено
r.& a. (rail and air) — перевозки по железной

дороге и воздуху
r & o (rail and ocean) — перевозки по железной дороге и морем
rets (receipts) — денежные поступления
R.d., r.d. (running days) — последовательные дни, текущие дни
Rd., rd. (road) — дорога
rd pt. (received payment) — полученный/поступивший платеж
b (regarding) — относительно чего-либо, касательно
rec. (reclamation) — рекламация
Reed, reed (received) — получено
recpt (receipt) — расписка, квитанция
ref. (reference) — ссылка
reg (register) — список, перечень
reg, regd (registered) — зарегистрировано; заказной (о почтовых отправлениях), именной (об акциях)
Regds (regards) — с уважением
rem. (remittance) — денежный перевод, римесса
remy (referring to my) — ссылаясь на мое (письмо, заказ, телекс)
Rep. (representative) — представитель
resp. (respective, respectively) — соответственный, соответственно
resp (respecting) — относительно
Ret., ret. (retired) — изъятый из обращения, выкупленный, оплаченный
ret. (return) — возврат; возмещение
retel (referring to telegram) — ссылаясь на телеграмму
Rly Stn (railway station) — железнодорожная станция
RM (registered mail) — заказная почта
R.M.D. (ready money down) — уплата наличными немедленно
Ro/Ro (roll-on/roll-off ship) — судно с горизонтальным способом погрузки/выгрузки, ро-ро, ролкер
R. of E. (rate of exchange) — валютный курс
ROG (receipt of goods) — квитанция в получении товаров
RP (reprint) — стереотипное издание; перепечатка
RP, R.P. (reply paid) — ответ оплачен
R.P., r.p. (return premium) — возвращаемый страховой взнос
R.S.V.P. (фр. respondes s'll vous plait) — ответьте, пожалуйста
R.T. (register ton) — регистровая тонна
R/V (round voyage) — круговой рейс
Rwy, Ry (railway) — железная дорога
RYT (reference you telex) — ссылаясь на Ваш телекс

S

S (dollar(s)) — доллар(ы)
S. (South) — юг
S, ser. (series) — серии, партии (изделий)
SA (subject to approval) — на утверждение, подлежит утверждению
S.A. (фр. Societe Anonyme) — акционерное общество с ограниченной ответственностью
s.a. (semiannual) — полугодовой
s.a. (лат. sine anno) — без (указания) года (издания)
SAD (Single administrative document) — Единый административный документ, ЕАД
s.a.e.l. (лат. sine anno et loco) — без (указания) года и места (издания)
S.A.R.L. (фр. Societe a responsabihte limitee) — акционерное общество с ограниченной ответственностью
s & h.e. (Sundays and holidays excepted) — исключая воскресные и праздничные дни
Sat. (Saturday) — суббота
sav., savs (savings) — сбережения
S.B. (savings bank) — сберегательный банк
S.B. (short bill) — краткосрочный вексель

s/c (self-contained) — автономный, отдельный **S.D., S/D** (sight draft) — вексель на предъявителя **s.d.** (лат sine die) — без указания срока/даты; на неопределенный срок
Sd, Sed (sailed) — судно вышло из порта
SDR (special drawing rights) — "специальные права заимствования", СДР
Sec. (Secretary) — секретарь
sees (securities) — ценные бумаги
Sen., Sn, Sr. (Senior) — старший
Sep., Sept. (September) — сентябрь
seq., sq. (лат sequens) — следующий
seqq., sqq. (лит sequentes) — следующие
SF, sf (semi-finished) — полуобработанный
SG, sg (senior grade) — высшего разряда
s.g. (specific gravity) — удельный вес
sgd, sg(n) (signed) — подписано, подписанный **shex, S.&h.e.** (Saturdays, holidays excepted) — исключая субботы и праздники
shine (Saturdays, Sundays, holidays included) — включая субботы, воскресенья и праздники
shpt (shipment) — отправка, погрузка; груз (судна) **shr(s)** [share(s)] — акция(и)
shtg (shortage) — недостача
SI (System International) — метрическая система СИ
sig. (лат signature) — подпись
sks, sx (sacks) — мешки, кули
s.l. (лат. sine loco) — без (указания) места (издания)
SIAN [лат. sine loco, anno, (vel) nomine] без (указания) места, года, названия (издания)
slgs (sailings) — расписание отхода судов
S/N (shipping note) — уведомление об отгрузке
s.n. (лат. sine nomine) — без указания имени/названия
S/o (shipping order) — погрузочный ордер
Soc. (Society) — общество
sp (sample) — образец
sp., spec, specif (specification) — спецификация **S.p., s.p.** (starting price) — начальная/отправная цена
s.p. (selling price) — продажная цена
Spd (speed) — скорость
spec (specimen) — образец
Sq. (Square) — площадь (в названиях)
S.R.C.C. (strike, riots and civil commotion) — забастовки, волнения
S/S (steamship) — пароход
SSN (Standart Shipping Note) — документ на отгрузку мелкопартионной отправки с ее комплектацией в сборную, контейнерную отгрузку
St., Std (standard) — стандарт
St., Str (Street) — улица
s.t. (лат. sine tempore) — без опоздания, точно
Sta, sta. (station) — железнодорожная станция
stk (stock) — склад; наличный запас
Sun., Sund. (Sunday) — воскресенье
suppl. (supplement) — дополнение, приложение **svc.** (service) — обслуживание, сервис
SVP (фр. S'il Vous plait) — пожалуйста
SWB (Sea waybill) — морская накладная

T

T, t, tn [ton(s)] — тонна(ы)
T (temperature) — температура
T (tare) — тара, вес тары
T. (time) — время, срок
T (transfer) — перечисление (денег)
T, Tu., Tues. (Tuesday) — вторник
T.A. (transferable account) — переводной счет
T.A. (telegraphic address) — телеграфный адрес
tab (table) — таблица
TBL (through bill of lading) — сквозной (прямой) коносамент
TC (total cost) — общая стоимость
TD, t.d., t.&d. (time and date) — время и (календарное) число
TD, T/D (time deposit) — срочный депозит
TDY (temporary duty) — временное исполнение обязанностей
t.h.i. (time handed in) — время вручения

thr (through) — через; сквозь
Thur., Thurs. (Thursday) — четверг
TI (technical information) — техническая информация
TIR (фр Transport International Routier) — международный перевозчик грузов с упрощенными таможенными формальностями на границе государств
TL, t.l. (total loss) — общая сумма убытков, полная гибель (судна)
TLO (total loss only) — только в случае полной гибели
Tlx (telex) — телекс
T.M. (trade mark) — торговый знак
TMO (telegraph money order) — денежный телеграфный перевод
tug (training) — обучение
TNKS (thanks) — спасибо (в телексах)
TO, t.o. (turn over) — переверните, смотрите на обороте
t.p. (title page) — титульный лист
TPND (theft, pilferage, non-delivery) — пропажи, мелкие кражи, недопоставка
T.Q., t.q. (лат. tale quale) — такой, какой есть (условие продажи без гарантии качества)
T.R., T/R (trust receipt) — сохранный расписка; расписка о получении имущества в доверительное управление
Tr. Co. (trust company) — трастовая компания
ts (this) — этот
TS (top secret) — совершенно секретно
TT (telegraphic transfer) — перевод по телеграфу
TTS (Transport Technological System) — транспортно-технологическая система, ТТС
Tu., Tues. (Tuesday) — вторник
TV (tank vessel) — танкер
TW (total weight) — общий вес
Tx, tx (tax) — налог

И

u (unit) — единица
U (you) — Вы (в телексах)
UCP, UCPDC (Uniform Customs and Practices for Documentary Credits) — "Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов"
u.i. (лат. ut infra) — как сказано ниже
U.K. (United Kingdom) — Великобритания
ult (ultimate) — истекшего месяца
u.m. (undermentioned) — нижеследующий, нижеупомянутый
UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) — Конференция ООН по торговле и развитию, ЮНКТАД
undid (undelivered) — недоставленный
URG (urgent) — срочно (в телексах)
urgt (urgent) — срочный
U.S., USA (United States', United States of America) — Соединенные Штаты, Соединенные Штаты Америки
u.s. (лат ut supra) — как сказано выше
usu. (usual) — обычный, обыкновенный
u.s.w. (нем und so weiter) — и так далее
u.t. (usual terms) — обычные условия
uu (unless used) — если они не используются
uur (under usual reserve) — с обычной оговоркой
Uw, uw, U/W, u/w (underwriter) — страховщик, гарант размещения (займа, ценных бумаг)

V

v (лат. versus) — против, в сравнении
v (via) — путем, с заходом в (порт)
v. (vide) — смотри
v. (verte) — переверни (для чтения на обороте листа)
val (value) — стоимость
VAT, V.A.T. (value-added tax) — налог на добавленную стоимость, НДС
VC (valuable cargo) — ценный груз

v.i. (vide infra) — смотри ниже
VIP (very important person) — весьма важное лицо
viz (лат. videlicet) — то есть, а именно
vol. (volume) — объем, том
vou. (voucher) — расписка
voy. (voyage) — рейс
VP, Vpres (Vice-President) — вице-президент
v.p. (лат. vide supra) — смотри выше
Vsl (vessel) — судно
v.s.pl. (verte, si placet) — пожалуйста, переверни (для чтения на обороте листа)
V.v., w (лат vice versa) — наоборот
vy (very) — очень

W

w. (weight) — вес
w. (with) — вместе
WA (with average) — включая аварию
WB, wb., W.B., W/B (way bill) — транспортная накладка
W.C., w/c (without charge) — без оплаты, без накладных расходов
wd (warranted) — гарантированный
Wed. (Wednesday) — среда
Wdu (would you) — вежливая форма обращения, просьбы
w.e.f. (with effect from) — вступающий в силу с (такого-то числа)
w.g. (weight guaranteed) — вес гарантирован
wh (wharf) — пристань
whs (warehouse) — товарный склад, пакгауз
WIMC, w.i.m.c. (whom it may concern) — всем, к кому это относится, кого это касается
wk. (week) — неделя
wkly (weekly) — еженедельно
W/M (without margin) — без оплаты разницы
WNP (wire non-payment) — телеграфируйте в случае неплатежа
w.o. (without) — без
WP (without prejudice) — без ущерба
W.p. (weather permitting) — если позволит погода
W.P.A., w.p.a. (with particular average) — с ответственностью за частную аварию (условие страхования)
wpb (waste-paper basket) — в корзину для бумаги (пометка о непригодности рукописи)
wpm (words per minute) — (столько-то) слов в

минуту
WR, W/R (warehouse receipt) — товарная квитанция, товарная расписка на груз, принятый на хранение
W/T, wt (weight) — Вес
W/W (warehouse warrant) — складской варрант

X

X., x. (ex, exclusive) — исключая, без
x (extra) высшего качества
X, X.int (ex interest) — без начисления процентов
XN (ex news) — без новостей, ничего нового
xg (ex rights) — без приобретения прав
XXXX (error) — ошибка (передается по телетайпу после сделанной ошибки)

Y

y (yard) ярд **Y.** (year) — год
Y.A.R. (York-Antwerp rules) — Йорк-Антверпенские правила
yds (yards) — (столько-то) ярдов
YR, Yr, yr (your) — Ваш (в телексах) yr (s) [year(s)] — год(ы)
yrbk (year-book) — ежегодник

Z

Z (zero) — нуль
ZT (Zone Time) — поясное время



9. СЛОВАРЬ-СПРАВОЧНИК ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ ГРУЗОВ

ACCEPTANCE FINANCING — акцептное финансирование. Операция, посредством которой банк (bank) предоставляет экспортеру либо импортеру заранее оговоренный кредит (*acceptance credit*) для финансирования закупок или продаж товаров.

В качестве гарантии обслуживания выданного акцептного кредита банк может потребовать от заемщика в залог товарную накладную или квитанцию на груз, определяющую номенклатуру товаров, под которые выдан кредит, либо предоставить иные гарантии. Заемщикам, пользующимся высокой репутацией, могут быть предоставлены "чистые" (без залогового обеспечения) кредиты.

Акцептное финансирование может быть организовано не только через банки, но и через специализированные финансовые фирмы (*acceptance house*).

ACQUISITION OF CARGO — аквизация груза. Привлечение груза для загрузки линейных судов. А.г. обычно осуществляется специальными агентскими фирмами, которые имеют постоянные договорные отношения с линейными конференциями и осуществляют весь комплекс мер по загрузке судов компании в данном порту. Эти фирмы обычно поддерживают широкие контакты с клиентурой (грузовладельцами), ведут работу по привлечению грузов, а также выполняют представительские функции в порту, получая за А.г. комиссию с суммы фрахта или определенную фиксированную плату (так называемую *агентскую линейную комиссию*).

ADDENDUM — дополнение или приложение к договору, в частности, в торговом мореплавании, в которое включаются согласованные сторонами новые условия и поправки к нему. Широко распространен при оформлении чартеров, А. подписывается обеими сторонами или их агентами таким же образом, как и чартер.

ADMISSION TEMPORAIRE — временный доступ к импорту. Временное разрешение на беспошлинный ввоз из-за границы товаров, выдаваемое обычно с целью переработки и последующего их вывоза из страны (экспорт). Наиболее распространенные инструменты реализации этого товарного потока (*flow of external trade*): ввоз под расписку [*importation under bond*] — импортер оставляет таможенным органам расписку, в которой обязуется уплатить пошлину, если товар не будет реэкспортирован в течение определенного периода; ввоз с последующим возвратом пошлины [*drawback*] — с импортера при ввозе товара взимается причитающаяся пошлина, которая возвращается ему при вывозе на экспорт конечного продукта.

AD VALOREM — метод исчисления провозных платежей при перевозке ценных грузов либо размера таможенных пошлин в виде твердых ставок за единицу измерения товара в процентах от его цены.

ADVANCE FREIGHT, ROUND VOYAGE CHARTERING — аванс фрахта. Условие, обычно предусматриваемое в чартерах, согласно которому фрахтователи обязаны произвести предварительный платеж за оплату дисбурсментских расходов в порту погрузки; обычно не превышает 1/3 общей суммы фрахта. Сумма А.ф. записывается в коносамент и удерживается в дальнейшем из фрахта. Это условие оговаривается в случаях, когда фрахт по условиям договора морской перевозки выплачивается в порту выгрузки груза.

AGENCY AGREEMENT, BUSINESS AGREEMENT — агентское соглашение. Договор морского агентирования. Его главной целью является обеспечение морской хозяйственной деятельности судовладельца, который через агента вступает в деловые отношения с многочисленными третьими лицами в различных областях коммерческой деятельности. К ним можно отнести договоры на перевозку грузов и пассажиров, буксировку, лоцманскую проводку, стивидорное обслуживание, страхование, снабжение и т.д. В результате между судовладельцем и третьим лицом возникают правоотношения, основанные на различных видах договоров; перевозки,

буксировки, купли-продажи, аренды, страхования, хранения и т.д. Многие крупные судовладельцы, а также агентские компании имеют свои стандартные проформы договоров морского агентирования. В практике международного судоходства применяются следующие виды А.с.:

1) *соглашение на портовое агентирование (port agency agreement)* — применяется в основном для агентирования трамповых судов;

2) *соглашение на генеральное агентирование (general agency agreement)* - предоставляет исключительное право агенту на агентирование судов принципала в зоне действия агента, давая ему широкие полномочия по всем вопросам обслуживания судна, груза, пассажиров, экипажа, парка оборудования, а также по букировке грузов, инкассации фрахтовой выручки и др. коммерческим операциям;

3) *соглашение на агентирование линии (liner agency agreement)* — заключается судовладельцами линейных конференций с агентами линии; его содержание зависит от типа линии: конфиденциальной, контейнерной, ролкерной или лихтерной;

4) *соглашение на агентирование парка оборудования (equipment control agreement)* — выделилось в самостоятельную функцию с развитием контейнерных и ролкерных перевозок.

AGENT — агент. Лицо, которое действует от имени принципала. Принципал несет ответственность за действия агента. Отношения между агентом и принципалом регулируются агентским соглашением или контрактом.

Каждое агентское соглашение предусматривает наличие определенных отношений между: 1) принципалом и а.; 2) принципалом и третьей стороной; 3) а. и третьей стороной.

Если, напр., экспортер товара за границу пожелает быть инкогнито, он поручает своему а. подписать контракт без всяких ссылок на принципала. Здесь он действует за undisclosed — нераскрытого принципала. Второе: а. раскрывает существование принципала, но не еі о имя. В этом случае он действует за unnamed — непоименованного принципала. Третье: а. раскрывает имя принципала и действует от его имени — for a name principal.

Различают несколько категорий а.: 1) ship's agent — судовой а. Это а. судовладельца, который действует от его имени в определенном порту и таким образом, как это бы делал сам судовладелец. С.а. ограничен полномочиями, которыми его наделил принципал. Его часто называют special agent. Такой а. имеет дело с трамповыми судами или выполнением операций по обработке генеральных грузов. С.а. информирует отправителей/получателей груза о времени прибытия судна, организует выполнение всякого рода портовых формальностей, а также заявки капитана по снабжению судна топливом, водой, провизией и т.п., информирует судовладельца о правилах и обычаях порта, о портовых сборах и путях их снижения, защищает интересы судовладельца. За свои услуги а. получает агентское вознаграждение;

2) liner agent — линейный а. Помимо обычного обслуживания, л.а. выполняет ряд дополнительных функций: занимается букированием грузов на линии, рекомендует и назначает стивидоров, тальманов, терминальных операторов, субагентов, если потребуется; занимается вопросами экспедирования грузов, претензиями по грузам, ремонтом контейнеров и т.п. От имени принципала выдает коносамент и манифест и др. подобные документы, если потребуется. Готовит дисбурсментский счет и периодически составляет финансовый отчет, а также выполняет др. функции в зависимости от рода бизнеса принципала. За свои услуги л.а. получает комиссию, как правило, определенный процент к фрахту. Некоторые л.а. фактически являются генеральными а.;

3) general agent — генеральный а. Занимается агентированием судов в нескольких портах региона на основе контракта с судовладельцем. Он выполняет эту работу через субагентов в портах, на основе заключенных с ними соглашений или через

филиалы своей компании. Судовладелец имеет отношение в этом случае только с г.а. и все расчеты производит только с ним;

4) protecting agent — протектинг а. Если по условиям чартер-партии а. назначает фрахтователь, то судовладелец часто назначает также и своего а., который называется protecting agent. Обычно им является договорный а. судовладельца в данном порту и задача его — оказывать капитану всяческую помощь. Услуги а. оплачиваются в размере 50% от базисной ставки;

5) commission agent — комиссионер;

6) forwarding agent — экспедитор. Э. хорошо осведомлен о перевозках грузов морем, воздухом и наземными видами транспорта. Он должен иметь информацию о меняющихся таможенных правилах у себя дома и за рубежом, о ставках фрахта, скидках, наличии грузов для контейнеризации и возможности их обработки.

Э. может заниматься проверкой грузов и сбором положенных плат от клиентов за рубежом, букировкой грузового места, упаковкой, складированием груза для дальнейшей его отправки и т.п. Э. отвечает за координацию различных видов транспорта, оформление соответствующей документации.

Э. обязан давать советы принципалу, какой вид транспорта лучше использовать для транспортировки его грузов (железнодорожный, автомобильный, воздушный и т.п.), наиболее подходящий вид упаковки, а также советы по процедуре таможенной очистки груза, включая оформление соответствующих документов, страховым премиям по индивидуальному виду услуг, включая условия ответственности сторон, всем техническим аспектам международного экспедирования грузов, маркировке груза и т.п. Он также должен сообщить принципалу расписание подходящего для его груза вида транспорта.

Особенно важна деятельность э. для мелких фирм, экспортирующих свой товар, но не имеющих своих экспортных организации и отделов по судоходству.

Как правило, э. получает вознаграждение в виде комиссии в зависимости от вида услуг. Э. может задержать груз клиента, пока тот не выплатит все полагающиеся платы. Что касается страховки груза, то, например, в Англии большинство э. придерживаются Стандартных торговых условий (Standard Trade Conditions) Института Экспедиторов (The Institute of Freight Forwarders Ltd.), где сказано, что страховка груза экспедитором не производится, если он письменно на то не уполномочен клиентом. Однако, если э. принял груз на склад, он может его застраховать для покрытия возможных убытков от порчи груза, за который он отвечает.

Согласно обычаям Лондонского фрахтового рынка э., который по просьбе клиента забукировал грузовое место для его грузов, персонально ответственен за мертвый фрахт перед перевозчиком, если клиент поставил недостаточное количество груза для заполнения забукированного грузового места. В этом случае э. вправе возместить эти издержки через своего клиента.

Э., как правило, не является перевозчиком в прямом понимании этого слова, однако случается, что он может действовать как перевозчик. Согласно Стандартным торговым условиям э. не может быть общественным перевозчиком (common carrier). Следовательно, его ответственность за утерю или повреждение груза, находящегося под его контролем, определяется этим статусом. Однако не всегда легко определить, когда э. действует как э. груза, т.е. когда в его обязанности входит обеспечить перевозку, или когда он выступает как перевозчик. Чаще э. выступает как перевозчик наземной части перевозки грузов, и как э. — морской части.

Кто оплачивает услуги э., зависит от условий контракта. Как правило, покупатель дает распоряжение э. проверить соответствие упаковки груза условиям контракта.

Комиссия э. обычно составляет 2,5% от нетто-фрахта. Экспедитора также называют freight forwarder или forwarder.

AIR WAYBILL — авиагрузовая накладная. Документ воздушной перевозки груза, заполняемый отправителем в трех оригиналах и шести копиях. Первый из них подписывается отправителем и остается у перевозчика, второй — отправителем и перевозчиком и следует с грузом к получателю, третий — перевозчиком и остается у отправителя. Копии остаются у перевозчика, отправителя, получателя, в аэропортах отправления и назначения, в таможне. В отличие от коносамента А.н, не является титульным или товарораспорядительным документом. При перевозке воздушным транспортом нескольких мест сборных грузов одной накладной используется *сборная А.н. (lot label)*.

ARMATOR — судовладелец; лицо, эксплуатирующее морское судно безотносительно к тому, принадлежит ли оно ему по праву собственности или нет. А. снаряжает судно в рейс, снабжает средствами, нанимает экипаж, приглашает капитана и несет ответственность за действия последнего.

AVERAGE BOND — аварийный бонд. Подписка (гарантия), выдаваемая грузополучателем или страховщиком груза перевозчику при получении груза в том случае, когда имели место убытки и расходы, могущие быть признанными общей аварией. В ней грузополучатель обязуется объявить стоимость груза и уплатить причитающуюся долю по общей аварии согласно диспаше; перевозчик вправе не выдавать груз до выдачи А.б.

AVERAGE PAYMENT — аварийный взнос. Денежная сумма, которую вправе истребовать судовладелец либо от его имени диспашер у грузовладельца в качестве обеспечения уплаты его доли в расходах по общей аварии. О требовании судовладельца внести А.в. грузополучатель немедленно информирует страховщика, В международной практике А.в. носит название *депозита*.

AUTOMOBILE SENDING — автомобильная отправка. 1) *Отправка поездная* — отправка грузов, предъявляемая к перевозке одним грузоотправителем в адрес одного грузополучателя по одной товарно-транспортной накладной, под перевозку которой предоставляется отдельное транспортное

средство; 2) *отправка мелкая* — партия груза, весом по 5 т включительно, оформленная одной товарно-транспортной накладной, под перевозку которой не требуется отдельного автотранспортного средства.

VAREBOAT CHARTER — Разновидность димайз-чартера. По условиям б.-ч. судно передается фрахтователю на время (как правило, на несколько лет) без экипажа. В последнее время передача судна в б.-ч. является практически продажей судна в рассрочку с внесением определенного процента договорной стоимости судна с последующей платой определенной суммы судовладельцу. Напр., каждые полгода до полной выплаты стоимости судна. Период сдачи судна в б.-ч. иногда может равняться сроку эксплуатации судна.

BASIS PORTS — базовые порты. Порты, для которых применяются ставки линейных тарифов на грузы, перевозимые прямо или с перевалкой.

BASIS TERMS OF DELIVERY — базисные условия поставки. Специальные условия, которые определяют обязанности и ответственность продавца и покупателя по доставке товара и его страхованию и устанавливают момент перехода расходов, риска *случайной* гибели или повреждения товара с продавца на покупателя и порядок оплаты таможенных пошлин. См. Инко-термс.

BERTH-NOTE — один из видов договора морской перевозки, применяемый при перевозке массовых грузов на судах регулярных линий, работающих без срочного расписания, с целью заполнения недоиспользованного под генеральные грузы тоннажа. Условия договора Б.-н. аналогичны условиям букинг-нот с той разницей, что в нем обычно еще не оговариваются нормы грузовых работ и условия расчета стальнойного времени.

BONDED CARGO — бондовый груз. Товар, хранящийся на таможенном складе и не оформленный в соответствии с таможенными правилами. Может быть выпущен для свободного обращения на территории страны ввоза только после уплаты таможенных пошлин и сборов и выполнения всех таможенных формальностей.

BONDED OPERATIONS — бондовые операции. Операции, которые производятся с бондовыми грузами, принадлежащими иностранным владельцам, на бондовых складах. К Б.о. относятся: хранение, упаковка, маркировка, погрузочно-разгрузочные работы и другие действия по указанию владельцев грузов.

BONDED WAREHOUSE — бондовый склад. Склад на таможне, на котором можно хранить импортные товары, не выполняя таможенные формальности и не оплачивая таможенные пошлины и сборы. Последние уплачиваются лишь в случае отправки товаров с Б.с. внутрь страны. Хранение товаров на Б.с. обычно осуществляется в целях ожидания владельцем груза благоприятной конъюнктуры на рынке, а также необходимости выполнения бондовых операций, связанных с приданием грузу товарного вида, маркировкой и т.д., но ограничено определенными сроками, по истечении которых товары обращаются в доход государства.

BOTTOMRY BOND — бодмерейный договор. Документ, подтверждающий залоговое право на судно, груз и фрахт в качестве обеспечения ссуды, экстренно необходимой для завершения перевозки при невозможности использовать другие способы получения денег.

C AND FRAMED PORT OF DESTINATION) COST AND FREIGHT — КАФ (порт назначения). По этим условиям (также как и по условиям GIF, кроме оплаты морского страхования) продавец организует перевозку груза в оговоренный иностранный порт выгрузки за свой счет, но страхование риска, риск потери или повреждения груза лежит на покупателе.

Если покупателю удастся договориться с продавцом о страховании последним груза от его имени, то в этом случае, согласно разделу 32/3 Закона о перевозке грузов (Великобритания), риск переносится на продавца.

Условия КАФ примечательны как тем, что в договоре участвуют только две стороны, исключая страховую компанию, так и тем, что многие страны, страдая от нехватки свободно конвертируемой валюты, стараются страховать груз у себя, т.е. в своей стране.

Несмотря на то, что контракт КАФ исключает оплату морского страхования груза продавцом, иногда в контракт КАФ включают выражение (оговорку) «insurance to be effected by buyer». Этим лишним раз подтверждаются обязанности продавца и покупателя. Что-то похожее наблюдается, когда банки требуют чистый коносамент (т.е. коносамент без оговорок с добавлением «чисто на борту»).

CANVASSER — канвассер, брокер. К. «продает тоннаж под грузы» от имени своего принципала, имея постоянный или временный контракт с экспортерами грузов или их агентами. Он предполагает и, как правило, старается их убедить грузить свои грузы на суда судоходной компании, интересы которой он представляет.

Что касается организации канвассинга — здесь все зависит от самой компании, масштабов ее деятельности и от того, какими вопросами она занимается. Все это влияет на количество требуемых к. Если в какой-л. фирме поле деятельности брокерского бизнеса обширно, она может иметь кан-вассерский отдел. В этом случае один из к. руководит отделом. Задача управляющего таким отделом — координировать деятельность к.

В хорошо организованном отделе территория деятельности брокеров разбита на секции. В каждой секции работает отдельный к. Такой подход к делу экономит время и деньги.

К. должен обладать определенными деловыми качествами. Он должен быть представительным, профессионально грамотным, интересным собеседником, коммуникабельным, выдержанным, вежливым, с тем чтобы всегда поддерживать хорошие отношения с партнерами.

Крупные брокерские компании держат на службе тл. deck canvasser — дэк к. или конторского к., в задачу которого входит проверять выполнение распоряжений его коллеги, собравшего данные о грузах, и, если требуется, способствовать их выполнению. Он также собирает информацию о грузах, следит за прессой.

Каждый к. может обратиться за помощью к прессе, чтобы получить информацию о подходе и отходе судов. К. может также сам рассылать фирмам данные о позиции судов. В этой связи очень важно иметь полную и реальную информацию о клиентах. Внимательное чтение газет и профессиональной прессы позволяет к. не только быть в курсе дел фирм, экспортирующих грузы, но и не терять время на непосредственный контакт с ними.

Нередко случается, что к. не забукировал достаточно груза для подходящего в порт судна. Тем не менее он обязан сделать всевозможное, чтобы получить достаточное количество груза, необходимое для загрузки этого судна. Это пример direct canvassing — прямого к. Могут быть и другие примеры прямого к., когда, напр., судходная компания открывает новую линию. К., естественно, постарается как можно больше забукировать грузов для линии.

Букирование сезонных грузов, таких как овощи, фрукты, является также примером прямого к. Слово «canvassing» означает добывать, приобретать, получать, и это, как уже было сказано, является важнейшим в брокерской деятельности.

В настоящее время существует более широкое понятие к. -general canvassing — генеральный к. Многие фирмы (экспортеры грузов) назначают определенные дни и часы встреч с брокерами, на которых те и другие получают важную информацию, заключают сделки. Это не исключает возможность для к. искать другие фирмы.

CARS KNOCKED DOWN, CKD — автомобили в разобранном виде. Перевозки автомобилей частями со сборкой в стране назначения. Обычно такие перевозки выполняются на линейных судах.

CERTIFICATE OF ORIGIN — сертификат происхождения груза (свидетельство о происхождении груза). С. удостоверяет место происхождения груза. Чтобы иметь льготный таможенный тариф при импорте груза в свою страну, покупателю нужен документ, подтверждающий, что груз произведен в стране, откуда он экспортируется — с. Он имеет специальную форму, оформляется продавцом и в большинстве случаев заверяется Торговой палатой страны продавца.

В Великобритании различают два типа с.п.г или его эквивалента: первый выдается Торговой палатой или др. официальным органом, напр., консульством; второй — самим экспортером, если другое не оговорено.

CERTIFICATE OF SHIPMENT — сертификат о погрузке груза. Выдается экспедитором груза; подтверждает, что груз погружен на определенное судно тогда-то согласно инструкции, указанной в сертификате. Он содержит: данные об экспортере груза, получателе; дату получения груза; наименование судна, контейнерной базы, порта погрузки/выгрузки, места доставки, а также маркировку, номер контейнера, количество мест, полное описание груза, вес брутто и погрузочный объем.

CERTIFICATE OF DAMAGE/CERTIFICATE OF SURVEY — сертификат повреждений (груза) /сертификат освидетельствования (груза). Документ выдается либо сюрвейером (в большинстве случаев представителем страховой компании), либо портовыми властями и отражает повреждение груза немедленно после выгрузки или позже. В сертификате указывается судно и дата его прибытия; дата выгрузки; когда было обнаружено повреждение груза (немедленно после выгрузки или поз-

же); место и время осмотра груза; размеры повреждения груза и стоимость, включая стоимость вознаграждения сюрвейера, и др. информация. Все эти данные необходимы страховщику.

CERTIFICATE-NOTICE — акт-извещение. Документ, который составляется в дополнение к коммерческому акту в случаях, когда при приемке грузов выявлена недостача, повреждение, потеря, нарушение упаковки и т.д. Служит основанием для предъявления претензии стороне, допустившей недостачу, повреждение и пр.

CESSER CLAUSE — оговорка в чартере об освобождении фрахтователя от некоторых *обязательств или от* всех обязательств как фрахтователя в рейсовом чартере после погрузки груза на борт судна. Тем не менее перевозчик сохраняет залоговое право на груз для оплаты фрахта, мертвого фрахта, демереджа, оплаты своей доли по общей аварии.

Следует отметить, что при фрахтовании в тайм-чартер фрахтователь остается ответственности перед судовладельцем, несмотря на то, что он имеет право сдать судно в тайм-чартер другому фрахтователю, если иное не было оговорено в чартере с оригинальным судовладельцем.

CHARTER (CHARTER PARTY) — чартер (чартер-партия). Документ, содержащий в себе условия морской перевозки и фрахтования судна. После подписания становится договором морской перевозки. Ч. подписывается судовладельцем или его агентом — фрахтовщиком (кроме судовладельца фрахтовщиком может выступать юридическое лицо, распоряжающееся судном согласно договору аренды или тайм-чартера) — с одной стороны — и фрахтователем (в качестве фрахтователя может выступать грузоотправитель, грузополучатель, форвардинг агент или другой распорядитель груза) — с другой стороны.

Различают три вида ч.: voyage charter — рейсовый ч., time-charter-тайм-ч., demise-charter — ди-майз-ч. или bareboat charter — бербоут-ч.

Бербоут-ч. является разновидностью димайз-ч. Существуют различные формы димайз-ч.: напр., правительство может взять судно внаем, причем с экипажем или без него, для выполнения определенных задач в военное время. Такой договор, как правило, предусматривает дополнительные ремонтные работы, а также учитывается степень риска, компенсация потерь.

Судно может быть зафрахтовано сразу после постройки на длительный период его эксплуатации. Чаще всего такое судно строится с учетом требований компании, которая фрахтует его на условиях бер-боут-ч.

Все три вида ч. рассматриваются в отдельных статьях. Большинство ч. имеют стандартную форму, отпечатанную типографским способом, где оставлено место для внесения таких данных, как фрахт, стальнойное время, демередж, грузовое оборудование судна, скорость и т.д. В ч. могут вноситься дополнительные условия и оговорки, согласованные сторонами.

Стандартные формы ч. используются при перевозке определенных грузов: зерна, руды, леса, угля, нефти, сахара, фосфатов и др.

Большинство стандартных ч. одобрено БИМКО, а также национальными организациями, напр.. Британской палатой судоходства.

Крупные экспортеры и импортеры товаров разрабатывают частные формы ч. (private forms). Примером могут служить BP-voy, Shell-voy, STB-voy и т.д., которые регулярно пересматриваются.

Различают три вида ч., одобренных БИМКО: agreed, adopted, recommended. Agreed — согласованный. Ч., согласованный между БИМКО (или Палатой судоходства Великобритании) или др. ассоциациями судовладельцев с одной (или более) группой фрахтователей или институтов (напр., CMEA, Moscow; The Timbek Trade Federation of the United Kingdom; The Polish Coal Charter Committee). Печатные ус-

ловия agreed: ч. не должны вычеркиваться или изменяться без одобрения всех сторон, согласовавших их.

Adopted — признанный, одобренный. Если ч. согласован (agreed) между БИМКО и фрахтователями и официально принят другой ассоциацией судовладельцев, напр.. Палатой судоходства Великобритании, тогда такой ч. считается adopted Палатой судоходства Великобритании. Если ч. согласован (agreed) между Палатой судоходства Великобритании и фрахтователями и поддержан БИМКО, тогда он считается adopted БИМКО.

Recommended — рекомендованный. Если не было группы или соответствующих групп фрахтователей, с которыми могли вестись переговоры по условиям того или иного ч. (напр., ч. Gencon) тогда такой ч. издается как рекомендованный. Примером рекомендованных ч. также являются Nuvoу и Norgrain, которые были согласованы сторонами, но не обязывают их использовать эти ч. как чистый документ. Печатный текст recommended ч. не обязателен для сторон, тогда как adopted ч., а он, как правило, является agreed документом, обязателен для сторон, одобрявших его.

С точки зрения использования вместимости судна различают следующие формы фрахтования: *chartering in full* — фрахтователь должен поставить, а *full and complete cargo*, т.е. фрахтователь загружает судно до полной его вместимости. Если судовладелец не может найти фрахтователя для загрузки всего судна, он может разделить грузовые помещения судна между несколькими фрахтователями, напр, определенная часть судна или определенный трюм. Это — *space charter*. Однако это не одно и то же, когда несколько фрахтователей фрахтуют судно. В данном случае каждый фрахтователь не имеет отдельного права контроля, а будет действовать совместно с другими фрахтователями или от имени всех, если на то будет ими уполномочен.

CHARTERER'S AGENT — агент фрахтователя. Судовой (иногда его называют портовый) агент, которого назначает фрахтователь, согласно условиям чартера. Теоретически круг обязанностей агента не меняется независимо от того, кто его назначил. Он должен также защищать интересы судовладельца, как если бы его назначил сам судовладелец, тем более что агентское вознаграждение он получает от судовладельца.

В рекомендациях БИМКО по этому поводу сказано: «If a vessel by the Charter Party is consigned to Agents nominated by the Charterers, the Agents so appointed must perform all the normal services to the Ship and her Master as if the Agent had been appointed direct by the owners, the 'Agent charging the normal fees for his work, such fees not exceeding what would have been charged under a direct appointment by the owners».

На практике, однако, случается по-разному. Часто агент, назначенный фрахтователем, защищает интересы фрахтователя и мало беспокоится об интересах судовладельца. Кроме того, снабжением капитана деньгами, решением вопросов ремонта, официальным представлением судовладельца в спорах с фрахтователем и решением др. вопросов, связанных с непосредственной деятельностью судна и экипажа, так или иначе должен заниматься агент судовладельца.

Поэтому, как правило, судовладелец назначает своего агента, т.н. *husbandry agent*, который будет защищать и представлять интересы судовладельца.

CHECKING DIMENSIONS — проверка размеров грузов. Если измерения грузов, произведенные на складе, отличаются от размеров, указанных грузоотправителем, или от стандартных размеров, брокер должен сообщить об этом грузоотправителю как можно скорее, чтобы дать возможность ему самому удостовериться в существующей разнице.

Если партия груза уже погружена, тогда брокер, проконсультировавшись с грузоотправителем, может связаться со своими коллегами в порту назначения и по-

просить их перепроверить размеры груза. Если будут расхождения — должна быть произведена корректировка оплаты фрахта.

CHILLED AND FROZEN CARGO — охлажденный и замороженный груз, требующий специальных помещений. Будучи подвержен порче, он требует определенной температуры при погрузке, выгрузке и перевозке. Напр., фрукты: 1... 12 °С; сыры: 2 ... 5 °С; замороженное мясо: -9...-18 °С; замороженная рыба: — 18 -25 °С.

Грузы, которые транспортируются при температуре ниже -18 °С называются *deepfrozen cargo* — сильно замороженные грузы. Общее название охлажденных грузов — рефрижераторные грузы.

Все особенности перевозки рефрижераторных грузов должны быть четко внесены в коносамент.

CIF-COST, INSURANCE AND FREIGHT — стоимость, страхование, фрахт. Условия продажи, при которых цена включает расходы по страхованию и фрахту. Эти условия в своей основе те же, что и *C and F*, но в обязанности продавца входит также оплата морской страховки груза. Риск потери или повреждения груза лежит на покупателе с момента пересечения грузом реленгов судна. Основные обязанности продавца:

- зафрахтовать судно и уплатить фрахт до порта назначения;
- доставить и погрузить груз на судно;
- связаться со страховой компанией, застраховать груз и уплатить страховую премию;
- получить экспортную лицензию, оплатить экспортную пошлину и произвести др. платы, если потребуется;
- предоставить покупателю чистый коносамент, страховой полис и выписать фактуру.

Обеспечение сертификатом происхождения груза и/или др. документами, необходимыми для импортной очистки груза, продавец выполняет факультативно.

Коносамент и страховой полис имеют важнейшее значение для получателя груза, учитывая момент, с которого начинается риск потери или повреждения груза. Имея на руках эти документы, получатель груза может апеллировать к перевозчику или страховой компании покрыть понесенные убытки. В свою очередь, согласно контракту *CIF* продавец имеет право востребовать стоимость своего груза даже в том случае, если он вручил необходимые документы получателю после того, как стало известно, что груз потерян. Более того, могут быть весьма неприятные случаи потери груза в пути, когда покупатель не может выставить претензию ни к перевозчику, ни к страховой компании и вынужден согласно *CIF* контракту уплатить продавцу цену товара против надлежаще представленных документов.

Покупатель может отказаться от акцепта документов и/или от груза, если они не соответствуют контракту. Основные обязанности покупателя:

- акцептовать надлежащим образом оформленные и переданные ему продавцом документы;
- принять груз в согласованном порту выгрузки и нести все расходы по выгрузке и оформлению импортного груза, если не оговорено другое; — уплатить оговоренную цену товара.

CIF AND C. — COST, INSURANCE, FREIGHT AND COMMISSION — СИФ и комиссия посредника. *CIF and e. — cost, insurance, freight and exchange* — СИФ, включая курсовую разницу. *CIF, c. and i — cost, insurance, freight commission and interest* — СИФ, включая комиссию посредника и расход по учету акцепта покупателя. *CIF, London terms* — СИФ, Лондонские условия.

CIM — CONVENTION INTERNATIONALE CONCERNANT LE TRANSPORT DE MERCHANDISES PAR CHEMIN DE FER (INTERNATIONAL CONVENTION CONCERNING THE CARRIAGE OF GOODS BY RAIL) — Международная конвенция по перевозке грузов железной дорогой.

Грузы перевозятся по транспортной накладной (**CIM**) — **CIM consignment note**, которая составляется в 6-ти экземплярах в первоначальном железнодорожном пункте отправления и включает в себя: оригинал самой транспортной накладной и дубликат ее, счет-фактуру и дубликат его и дополнительную копию транспортной накладной.

В транспортную накладную согласно **CIM**, фактически, включаются те же данные, что и в транспортную накладную для наземных перевозок.

CMR — CONVENTION RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONALE DES MERCHANDISES PAR VOIES DE ROUTE (CMR CONVENTION) — Конвенция по перевозке грузов по наземным дорогам.

Конвенция позволяет осуществлять международные перевозки по наземным дорогам по одному документу — **Consignment note** — транспортной накладной на одних условиях для всех участников Конвенции.

Транспортная накладная подписывается отправителем груза и перевозчиком. Первый экземпляр накладной — отправителю, третий — перевозчику, второй — сопровождает груз. Если груз должен дальше следовать на разных наземных видах транспорта или партия груза должна быть разделена на несколько частей, тогда соответственно выписываются отдельные транспортные накладные на каждый наземный вид транспорта или отдельную часть партии груза. Транспортная накладная согласно Конвенции не является переуступным или титульным документом.

Как правило, транспортная накладная содержит след, данные, которые по желанию сторон могут быть дополнены: дата, место выписки т.н.; наименование и адрес отправителя, перевозчика и получателя; место приемки груза и место назначения; описание природы груза и упаковки (опасный груз — согласно общепринятым требованиям); количество мест и их маркировка; брутто-вес; транспортные издержки; необходимые инструкции по выполнению таможенных формальностей; оговорка о том, что перевозка осуществляется согласно условиям Конвенции, которые преобладают над другими возможными оговорками; издержки, которые должен уплатить отправитель; сумма «наличных по доставке» — **СОД.** ; стоимость груза; инструкции отправителя перевозчику по страхованию груза; согласованное время доставки груза; перечень документов, врученных перевозчику; инструкции перевозчику

по проверке груза — тщательная, всесторонняя проверка, касающаяся количества мест, маркировки, веса и т.п., или по внешнему виду груза и его упаковке; какое транспортное средство может быть использовано — открытое или закрытое.

Отправитель ответственен перед перевозчиком за ущерб, который может возникнуть по упущению отправителя как в части указания в т.н.; касающегося данных о грузе, так и в части инструкций.

Перевозчик ответственен за все издержки, повреждения груза, если они явились результатом нарушений контракта с его стороны или со стороны его агентов и служащих.

COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING (B/L), COMBICONBILL — комбинированный транспортный коносамент. Коносамент, по которому грузы перевозятся как минимум двумя видами транспорта; широко используется при морских контейнерных перевозках. С его использованием перевозки могут осуществляться морем и далее по железным дорогам и/или автомобильным транспортом по одному документу. Обычно тот, кто выдал такой коносамент, отвечает за груз с момента

его приемки до момента сдачи в пункте назначения. Страны — члены Международной федерации ассоциаций экспедиторов — широко используют К.т.к. (*FIATA combined transport bill of lading*), см. также Сквозной коносамент.

COMBINED TRANSPORT DOCUMENT, СТ-DOCUMENT — комбинированный транспортный документ. Документ на смешанную перевозку или документ комбинированной перевозки или объединенный транспортный документ — документ, используемый для перевозки грузов смешанным (комбинированным) транспортом, который является договором с грузовладельцем на перевозку в смешанном сообщении К.т.д. координирует действия различных видов транспорта и обеспечивает весь цикл перевозки груза. Предусмотрен Конвенцией ООН «О международных смешанных перевозках и формулярах документа СТ, используемых в практике перевозок» (1980 г.), которая пока не вступила в силу. Для правовой регламентации К.т.д. используются «Унифицированные правила в отношении комбинированного транспортного документа», принятые МТП в 1973 г. Данные Правила в своей основе соответствуют указанной Конвенции. Вместо понятия «перевозчик» введено понятие «оператор смешанного транспорта», который, выдав К.т.д. груза, обязуется исполнить смешанную перевозку и нести соответствующую ответственность. Держатель документа состоит в правоотношении только с оператором смешанного транспорта, но не с конкретными перевозчиками, услугами которых пользуется сам оператор. К.т.д. может выдаваться в оборотной и необоротной форме. Принципы действия сходны с коносаментом. На основе «Унифицированных правил» МТП созданы коносаменты Комбидок и Комбиконбилл, ФИАТА. К.т.д. применяется в основном в контейнерных перевозках грузов или при использовании различных видов транспорта.

CONFERENCE/CONFERENCE LINES — Конференция (линейные Конференции). Это объединение перевозчиков, эксплуатирующих суда, или судовладельцев в группу, состоящую из 2-х и более перевозчиков/судовладельцев, осуществляющих перевозки грузов по общим тарифным ставкам на определенных направлениях или на линиях, оговоренных в пределах географического района.

В настоящее время существует по крайней мере около 400 судоходных Конференций. Самая старая Конференция — Калькуттская, которая была учреждена в 1875 г. Она объединяла судоходные компании, перевозившие грузы между Англией и Калькуттой.

Главной целью Конференции было положить конец конкуренции путем договоренности об установлении стабильных фрахтовых ставок.

Методы работы различных Конференций мало чем отличаются друг от друга. Конференция согласовывает обоюдно приемлемую ставку фрахта, и члены Конференции не вправе самостоятельно ее изменять.

Кроме того, Конференция решает след, задачи:

- устанавливает согласованный график работы для членов К.;
- осуществляет обоюдное перераспределение тоннажа с учетом требований грузоотправителей;
- вводит и поддерживает унифицированные условия в коносаментах;
- наблюдает за соблюдением соглашений членами К. Между совещаниями судовладельцев задачи К. выполняет Секретариат, во главе которого стоит человек высокой профессиональной подготовки, знающий все аспекты судоходства и торговли.

Члены Конференции собираются несколько раз в год. Эти совещания называются *owners'* или *principals' meetings*, т.е. совещания судовладельцев или принципалов. Совещание организуется управляющим судоходных компаний — членом К.

На этих Совещаниях рассматриваются такие важные вопросы, как принятие новых членов в К., расширение сферы деятельности К., обсуждение ставок фрахта.

Секретарь К. также присутствует на Совещании и его задача довести до брокера решения, принятые Совещанием, касательно ставок фрахта.

Секретариат К. может изменить ставку фрахта, не дожидаясь следующего совещания судовладельцев. Предположим, стоимость определенного товара базируется на условиях доставки СИФ, однако ставки фрахта пошли на понижение. Брокер посылает своим принципалам след, данные:

- порт погрузки и порт назначения;
- род груза; — упаковка; — отношение вес/объем;
- ФОБ — стоимость; — ожидаемое количество груза; — информацию о конкуренте.

Судовладельцы представляют эти данные Секретариату Конференции. Если Конференция решится снизить ставку фрахта, то секретарь объявит снижение официально Брокер немедленно информирует экспортера о снижении ставки.

Может возникнуть вопрос: будут ли судоходные компании в самом деле соблюдать обусловленные Конференцией ставки фрахта? Если судоходная компания действует против договорных актов, тогда она вносит дополнительные взносы в пользу К. в виде штрафа, что в будущем заставит ее быть более осмотрительной. Если нарушение произошло по вине ее брокера, она может его сменить.

Кроме согласованной ставки, некоторые К. устанавливают пул для регулирования отношений между ее членами. Его роль — гарантировать долю в перевозках каждого члена К. На практике это может быть как грузовой, так и денежный пул. Может быть сочетание и того и другого.

Когда образуется диспропорция в долях перевозок среди членов К., т.е. появляются *overcarrier* и *undercarrier* — судоходные компании, которые перевезли грузов больше среднедоговоренного пула, дают возможность перевозить больше грузов судоходным компаниям, которые перевезли меньше грузов.

Существует т.н. *profit pools* — выгодные пулы. Часто бывает, что перевозка одного груза оплачивается гораздо лучше, чем другого или нужны определенные условия для получения обоюдной выгоды для членов К. В этом случае полученная выгода и затраты на получение дополнительной выгоды делятся в равных долях среди членов К.

CONTRACT OF AFFREIGHTMENT — контракт фрахтования (CoA), по которому судовладелец может иметь соглашение с фрахтователем о перевозке больших партий груза между определенными портами в определенный период. В зависимости от обстоятельств его иногда называют *quantity contract* или *transport contract*. По CoA могут выполняться несколько последовательных рейсов. Для того, чтобы выполнить свои обязательства перед фрахтователем, судовладелец может использовать несколько своих судов, которые по регулярности заходов похожи на линейный сервис. Согласно этому контракту судовладелец может дополнительно брать груз (напр., палубный) или загружаться грузом ва обратном пути и, следовательно, иметь дополнительные доходы. Фактически CoA существует также и в рамках линейного судоходства.

CoA имеет различные основы. Напр., судовладелец берет на себя обязательство перевезти определенное количество зерна от п. А доп. Б в течение года; судовладелец имеет право на перевозку всей импортируемой фрахтователем нефти в течение двух лет; судовладелец имеет право перевозить все транспортные машины, экспортируемые фрахтователем в течение двух лет, причем фрахтователь гарантирует, что в течение года будет не менее 7 отгрузок.

Таким образом, CoA является контрактом для перевозки определенного рода и количества груза, покрывающим две или более погрузки и заключается, как правило, на длительный период. В этом контракте главное и определяющее звено-груз, а не судно. В этом основное отличие CoA от др. договоров морской перевозки, в которых главным звеном является судно. Это не значит, что согласно CoA характеристики судна не имеют значения, а только подчеркивается, что основная задача судовладельца перевезти тот груз, по которому он имеет обязательства перед фрахтователем. Если по традиционному чартеру обычно обязательства судовладельца перед фрахтователем прекращаются в случае гибели судна, то по CoA они, как правило, продолжаются, т.к. тоннаж выбирает сам судовладелец по своему усмотрению.

В принципе, по CoA можно совершить только один рейс, хотя в этом случае очень трудно определить, что это CoA. С другой стороны, контракт может покрывать несколько рейсов и не быть CoA, напр, рейсовый чартер на несколько последовательных рейсов.

Однако имеется два различия последовательных рейсов по рейсовому чартеру от CoA. Первое — по рейсовому чартеру последовательных рейсов указывается определенное судно с правом субститута для судовладельца или без такого права; второе — по рейсовому чартеру последовательных рейсов судно совершает рейсы последовательно один за другим, тогда как по CoA это не обязательно.

Как известно, в рейсовом чартере, тайм-чартере и бербоут-чартере широко используются стандартные формы документов. Стандартные формы также часто используются партнерами как часть CoA. Однако в CoA включается много дополнительных пунктов, которые являются специфическими для данного контракта.

Иногда первоначальные суда называются только по телексу, однако в дальнейшем стороны предпочитают оформлять фикшюр ноту для каждого судна. Такая фикшюр нота имеет ссылку на CoA и содержит необходимые данные о судне.

Твердо установленного предела действия CoA не существует. Многое зависит от состояния рынка, колебания цен, технического прогресса, а также от изменения политической ситуации в мире. Исходя из этого, стороны договариваются о времени прекращения контракта, пути которого могут быть различны: фиксированный период, после которого автоматически прекращается договор; фиксированный период, после которого автоматически продлевается договор, если одна из сторон не сообщит о прекращении договора; период, который не фиксирован, и контракт прекращается после сообщения одного из партнеров с указанием фиксированной даты. Существуют и другие пути прекращения действия контракта. Иногда продолжительность контракта разделяется на несколько частей с указанием условий для каждой части.

Как правило, в контракте указывается: первое судно должно быть подано в порт погрузки в период с 10 по 25 октября и последнее судно должно быть погружено не позже 1 февраля (с указанием года).

Когда период действия контракта разбит на несколько периодов, очень важно оговорить, к какому периоду принадлежит определенный рейс, чтобы не иметь трудностей в оплате фрахта.

Требования к роду перевозимого груза по CoA в основном такие же, как и в других контрактах перевозок грузов морем. Что касается количества груза, то оно указывается согласно договоренности, напр.: «.. метрических тонн»; «.. единиц автомобилей»; «.. минимум метрических тонн и .. максимум метрических тонн»; «от ... до ... единиц»; « \pm 5-10%» или « \pm 5-10% на усмотрение судовладельца/фрахтователя»; «вся продукция фрахтователя, но не менее чем .. метрических тонн» и т.п. Таким образом, количество груза может быть фиксировано и не фиксировано.

Иногда в контракте оговаривается право фрахтователя перевозить грузы на судах судовладельца, а иногда — обязанность доставлять определенное количество груза к погрузке и право выбора дополнительной догрузки. Судовладелец по контракту также может иметь право подать судно под грузы фрахтователя, если пожелает, т.е. право опциона -быть обязанным подать судно под определенный груз фрахтователя.

Диспач/демередж рассчитывается порейсно, однако окончательный результат определяется после завершения всех рейсов.

CORPORATION OF LLOYD'S — Корпорация Ллойда. Акционерное Общество Ллойд, специализирующееся на страховании рисков.

К.Л. была образована в XVII веке, когда судовладельцы и грузовладельцы, собираясь в доме Ллойда попить кофе, впервые начали страховать грузы от морских рисков.

В течение 1871 г. страховое общество Ллойд было легализовано Законом Британского Правительства и в наст. время настолько расширило масштабы своей деятельности, что стало крупнейшим международным страховщиком. Штаб-квартира в Лондоне, где разрабатывается основная политика международного морского страхования.

К.Л. не следует путать с квалификационным обществом Ллойд (Lloyd Register of Shipping), которое имеет отношение исключительно к освидетельствованию и к классификации судов различных стран, а также к распространению статистических данных о судах валовой вместимостью 100 рег. т и выше, имеющих класс Регистра, и другой ценной информации, касающейся судоходства.

Служащие К.Л. называются агентами Ллойда, а в Регистре Ллойда — сюрвейерами.

DECK CARGO — палубный груз. Грузы, перевозимые на открытой палубе и в защищенных местах судна, которые не вошли в измерение брутто и нетто-тоннажа. В наст. время, кроме традиционных палубных грузов (опасных, лесных, длинномеров) часто перевозятся трубы большого диаметра, трактора, автомобили, катера. Риск перевозки палубного груза лежит на фрахтователе, держателе коносамента, грузоотправителе (в зависимости от условий контракта), в то время как обеспечение надежного крепления груза лежит на судовладельце (перевозчике).

DECK OPTION — право погрузки груза на палубу. Судовладелец (перевозчик) может предложить грузоотправителю погрузить его груз на палубу, если, напр., габариты не позволяют погрузить его в трюм или трюмы загружены грузом, но судно может взять еще груз на палубу, учитывая грузоподъемность и остойчивость.

DELIVERED DUTY PAID (NAMED PLACE OF DESTINATION IN THE COUNTRY OF DESTINATION) — доставка груза в поименованное место назначения страны импортера с оплатой пошлины, налогов и др. расходов. Как правило, эти условия подразумевают *franco domicile* или *free delivery*, т.е. доставка до места назначения свободна от расходов для покупателя. Эти условия продажи товара не очень часто встречаются в практике международной торговли, т.к. в обязанности продавца входит доставка груза до места, указанного покупателем, и на свой риск, включая импортные пошлины и др. расходы в стране покупателя.

Как пример поставки грузов в таких условиях может служить доставка посылок или др. мелких партий грузов из Великобритании во Францию, Бельгию или просто на континент.

Если не оговорено другое, покупатель не обязан по этим условиям оплачивать цену товара с получением коносамента, а только с получением самого товара. О количестве и качестве груза судят по его наличию и со стоянию по прибытии.

DELIVERY TERMS — условия поставки груза. Используемые термины при договорах о сроках поставок грузов: *forward delivery* -будущая поставка. Груз должен быть поставлен на более позднюю дату, напр, после 6 месяцев; *near delivery* — ближайшая доставка груза. Доставка груза должна быть осуществлена в ближайшее время; *ready delivery* — груз будет готов к отправке, как только поступит распоряжение; *to arrive* — по прибытии судна. Доставка груза должна быть произведена по прибытии судна; *prompt delivery* — срочная, немедленная поставка груза.

DEMISE CHARTER — димайз-чартер. Разновидность фрахтования судна на время. По условиям этого чартера фрахтователь нанимает капитана и команду, несет все расходы по их содержанию, действует как перевозчик и контролирует работу судна, как если бы он был оригинальным владельцем. Однако оригинальный судовладелец имеет право требовать сменить капитана и/или старшего механика, если они не отвечают тем или иным существующим требованиям.

Фрахтователь выплачивает судовладельцу (как правило, ежемесячно) определенную ставку за тонну дедвейта или фиксированную сумму за месяц.

Фрахтователь, кроме содержания экипажа, несет расходы по ремонту и снабжению судна, топливу, воде, портовым, лоцманским, канальным, стивидорным и др. расходам, связанным с деятельностью судна в порту, а также покрывает претензии по утере и/или порче груза.

Часто димайз-чартер и бербоут-чартер (*bareboat charter*) употребляют как синонимы. Однако при фрахтовании танкеров на условиях димайз-чартера, между ними имеется существенная разница. Если по условиям бербоут-чартера нефтяная компания эксплуатирует танкер как свой собственный, неся соответственно все расходы, то в условиях димайз-чартера имеется оговорка *management agreement* — соглашение об управлении, по которой судовладелец руководит работой судна от имени фрахтователя по его инструкции против уплаты ежегодной оговоренной ставки за эту работу.

Судовладелец назначает капитана и команду, снабжает судно всем необходимым, организует докование, сюрвейерский осмотр, ремонт и несет эксплуатационные расходы.

Смысл этой сделки заключается в том, что нефтяная компания, которая фрахтует большое количество судов для своих нужд, получает дополнительную выгоду от уже существующей оперативной организации, т.е. судоходной компании.

DOCK RECEIPT, DOCK WARRANT — доковая расписка. Документ, выдаваемый морским перевозчиком или транспортно-экспедиторской организацией грузоотправителю в подтверждение принятия груза на причал или склад для последующей погрузки на судно. Для каждой партии груза Д.р. составляется в нескольких экземплярах с указанием наименования груза, числа мест и их веса, рода упаковки, маркировки, заявленной отправителем стоимости груза, порта назначения и т.п. При выявлении видимых повреждений или несоответствия груза его описанию, перевозчик вносит в Д.р. отметку соответствующего содержания, прежде чем подписать документ. Д.р. подписывается и проштамповывается стивидором по окончании разгрузки поступившей партии грузов. Д.р. служит основанием для составления коносамента. В некоторых странах Д.р. портом обменивается на штурманскую расписку судна.

EXPIRY OF LAYTIME — истечение стальнойного времени. Когда время на погрузку и/или выгрузку, обусловленное чартером, истекло, тогда судно выходит на демередж (*demurrage*) или несет убытки за задержку (*damages for detention*).

EXPRESS CARGO BILL (ECB) — срочный грузовой документ. Альтернатива коносамента. Может быть использован при транспортировке груза, для которого не требуется документ, служащий предметом сделки. Этот документ часто использует-

ся для доставки грузов получателю, когда нет необходимости ждать коносамент, который нередко приходит с опозданием. По форме и условиям перевозки он сходен с коносаментом. Данные, содержащиеся в с.г.д., передаются получателю телексом. Это особенно важно при современных скоростных доставках грузов.

EX QUAY — из причала. Продавец обязан доставить груз в распоряжение покупателя на причале/пристани порта назначения, оговоренного в контракте, оплатить стоимость доставки и нести риски по грузу до передачи его в место назначения.

Существуют две формы условий Ex quay: Ex quay (duty paid) и Ex quay (duties on buyer's account). Первые условия изложены выше., по вторым условиям обязанность импортной очистки груза лежит на покупателе, а не на продавце. Сторонам рекомендуется всегда использовать полное описание условий, а не сокращенное Ex quay.

Основные обязанности продавца: доставить груз на причал в порту назначения; обеспечить покупателя соответствующими документами, дающими ему право получить груз; оплатить выгрузку груза на причал; получить импортную лицензию и оплатить импортную пошлину, налоги и др. расходы (если импортная очистка не лежит на покупателе).

Основные обязанности покупателя: получить груз на причале в порту назначения и с этого момента нести риски и расходы по грузу.

Различие этих условий от Ex ship. Как и в Ex ship, в условиях Ex quay момент разделения ответственности продавца и покупателя по стоимости и риску совпадают, но по этому условию ответственность продавца идет несколько дальше, т.е. до причала.

EX SHIP — из судна... (named point of destination) с указанием пункта (порта) назначения.

Основные обязанности продавца:, обеспечить доставку груза на борту судна в порт назначения, указанный в контракте продажи товара; оплатить стоимость доставки груза в порт назначения и нести риски по грузу, связанные с этой доставкой; обеспечить покупателя соответствующими документами, т.е. коносаментом, погрузочным ордером или накладной. Сертификат о происхождении груза и др. документы, необходимые для импортной очистки груза, продавцом предоставляются факультативно.

Основные обязанности покупателя: выгрузить груз с судна в порту назначения за свой счет; получить импортную лицензию и оплатить импортную пошлину и др. расходы, если потребуется.

Различие настоящего условия от КАФ и Freight or carrier paid to (... named, point of destination) в том, что по этим условиям продавец должен оплатить стоимость перевозки, а по условиям Ex ship он принимает на себя и риски потери или повреждения груза, а также др. возможные расходы, которые могут возникнуть при доставке груза в порт назначения.

EX WORKS — из завода или Ex warehouse/Ex Store — из склада (в зависимости от места нахождения груза). Это наиболее благоприятные условия для продавца товара, когда покупатель или его агент получает груз непосредственно на фабрике продавца или на его складах. Основные обязанности продавца: обеспечить груз, отвечающий требованиям контракта; передать груз в распоряжение покупателя в сроки, предусмотренные контрактом; обеспечить надежную упаковку, если необходимо, с тем чтобы покупатель мог принять груз; поставить в известность покупателя, когда груз будет передан в его распоряжение (в Великобритании, напр., эта обязанность продавца возникает, если она оговорена в контракте); нести расходы по проверке качества, веса, измерений и количества груза, что необходимо при передаче груза покупателю; нести все риски и расходы по грузу, пока он не будет передан в

распоряжение покупателя в срок, указанный в контракте; оказывать покупателю по его просьбе на его риск и издержки всякую помощь в получении документов страны экспортера и/или страны производителя груза, которые нужны покупателю для оформления экспорта/импорта груза, и в случае необходимости транзита через др. страны.

Основные обязанности покупателя: получить груз в оговоренных в контракте месте и времени и заплатить цену согласно контракту; нести все риски и расходы по грузу с момента передачи последнего в его распоряжение; оплатить таможенные пошлины при оформлении груза на экспорт; нести дополнительные расходы по грузу, если они возникли по его вине; нести расходы по приобретению необходимых документов для оформления экспорта (импорта) транзита груза, включая расходы по получению сертификата о происхождении груза, экспортной лицензии и консульского сбора.

Иногда по этим условиям возникают споры, кто должен производить упаковку груза. Этот вопрос должен быть оговорен в контракте сторон, однако, упаковка груза является обязанностью продавца. Тем не менее продавец обеспечивает только такую упаковку, которая дает возможность покупателю получить груз, и если в контракте особо не оговорено, он не обязан обеспечивать экспортную упаковку и нести расходы по ней.

В условиях *ex works* может быть указан адрес места, из которого может быть получен груз, или только город, в котором расположен завод⁴, фабрика или склад продавца.

Синонимы *ex store* и *ex warehouse* подразумевают, что груз расположен на земле, а не на лихтере, т.к. при страховке, если груз будет на лихтере, необходимо покрывать морской риск.

FIATA— INTERNATIONAL FEDERATION OF FORWARDING AGENTS ASSOCIATIONS (от фр. — **Federation Internationale des Associations Transitaires et Assimeles**) — Международная федерация ассоциаций экспедиторов. Штаб-квартира в Цюрихе (Швейцария). Федерация была основана в 1926 г., 31 мая, в Вене (Австрия), где собралось 16 стран. После этого статус FIATA несколько раз пересматривался. Цель Федерации: — защита профессиональных интересов ее членов и гарантия их представительства в международных экономических организациях. Структура: Генеральная Ассамблея; Исполнительный комитет, Совет и Генеральный секретарь, который избирается Исполнительным комитетом. Прием новых членов открыт для всех, однако должен быть одобрен Генеральной Ассамблеей. Официальные языки: английский, французский, немецкий. Финансируется взносами членов Федерации.

FLAT RATE — сквозная аккордная ставка. При организации экспедитором перевозки «от двери до двери» стоимость такой услуги рассчитывается по специальным тарифам, куда входят стоимость погрузо/разгрузочных работ в местах погрузки, выгрузки и перевалки, стоимость работ по

упаковке товаров, стоимость хранения (если оно имело место), а также затраты экспедитора на таможенную очистку, страховку, оформление всех необходимых документов. Все эти расходы суммируются и предлагаются грузовладельцу в виде сквозной аккордной ставки.

Как правило, в оплату расходов экспедитора при организации такой перевозки не включаются почтовые, телеграфные, канцелярские и

пр. побочные расходы, которые покрываются за счет экспедиторской комиссии.

С.а.с. может включать также комиссию экспедитора. Если экспедитор использует свои транспортные средства, склады, то помимо комиссии он получает прибыль, заложенную в тарифы за эти услуги.

Экспедитору выгодно заключать сделки «от двери до двери», т.к. он может выторговать себе некоторые скидки в этом процессе, что увеличит его доход.

Постоянная ставка фрахта, оговоренная с перевозчиком фрахтователем или отправителем с тем, чтобы быть уверенным, что ставка фрахта не будет меняться в течение рейса, независимо от фрахтовой конъюнктуры.

FOB AIRPORT — FOB аэропорт. Здесь FOB означает не буквально «на борту», а «свободно до пункта такого-то» т.е. до аэропорта отлета самолета. Условия основаны на тех же принципах, что и обычные FOB. Риск потери или повреждения груза переходит от продавца к покупателю, когда груз доставлен перевозчику. Передача груза перевозчику должна быть произведена в аэропорту отправления. Передача в другом месте допускается лишь в том случае, когда это оговорено в контракте.

Если другое не было оговорено, продавец заключает контракт на перевозку по согласованию с покупателем и за его счет.

Различие условий FOB аэропорт от FOB только в уточнении «критического пункта» передачи ответственности продавцом покупателю, т.е. груз доставляется в аэропорт отправления, а не в самолет.

FOB — FREE ON BOARD (NAMED PORT OF SHIPMENT) — FOB-свободно на борту ... (наименование порта погрузки). Продавец обязан доставить груз на борт судна в порту погрузки, указанном в контракте продажи. Риск потери и/или повреждения груза переходит от продавца к покупателю, когда груз пройдет релленги судна. Все издержки, связанные с доставкой груза на борт судна, лежат на продавце, в то время как укладку груза на борту судна, фрахт, морское страхование, расходы по выгрузке, импортную очистку груза, консульский сбор и др. расходы, связанные с импортом груза, оплачивает покупатель.

Продавец обязан оформить экспортную лицензию и оплатить экспортную пошлину и др. платы, необходимые при оформлении экспортного груза, обеспечить покупателя сертификатом о происхождении груза и др. документами, необходимыми для оформления импорта груза по его просьбе, а также передать покупателю чистый коносамент и транспортные документы.

Выше изложена общая (классическая) трактовка условий FOB. Однако эти условия более гибкие и в разных странах имеют свои нюансы трактовки. Напр., в Великобритании согласно ст. 32/3 Закона о продаже грузов продавец может застраховать от рисков морскую часть перевозки груза от имени покупателя, известив его об этом. Если продавцу это не удастся сделать или он обманет покупателя, то риск потери или порчи груза на этом пути будет лежать на продавце. На продавце также остается обязанность заполнить таможенную декларацию и оплатить таможенную пошлину.

Условия FOB Ливерпуль предусматривают ответственность продавца за груз до момента его погрузки на борт судна с оплатой расходов по доставке груза в Ливерпуль автомобильным транспортом или баржами/лихтерами, а также с оплатой обработки груза на причале методом, который является обычным для порта. Кроме того, продавец ответственен за уплату доковых и городских сборов (если не оговорено другое) и таможенной пошлины.

В США условия FOB не подразумевают буквально «на борту», а FOB place of destination — FOB место назначения. Т.о., классическому пониманию FOB — свободно на борту — в США соответствует *fob vessel*. Когда условия являются *fob the place of shipment*, продавец должен погрузить грузы на/в указанное место и нести все издержки и риски до момента передачи грузов перевозчику.

По определению Антверпенской судоходной федерации (1911 г.) принятие условий FOB означает обязанность продавца доставить груз под судовые тали. На

практике, в связи со сложившейся ситуацией на причалах порта, выполнение этих обязательств не всегда соблюдалось. Комитет Антверпенской судоходной федерации 17 июня 1925 г. принял Резолюцию, в которой подтверждается обязанность продавца по этим условиям доставить груз под судовые грузовые средства, на практике же груз должен находиться на причале в пределах периметра судна и не в глубине склада; если железная дорога проходит через склад, то груз должен быть расположен не дальше этой дороги; если через склад проходит железная дорога и автомобильная дорога, то груз должен быть расположен не далее, чем на дороге, которая находится на большом расстоянии от причала и т.п. Что касается самого расстояния, в пределах которого стивидоры должны обрабатывать груз, то оно специально оговаривается с заинтересованными сторонами в связи с тем, что на различных причалах и складах свои условия. Основные требования сводятся к следующему. Генеральные грузы: периметр судна — как определено Антверпенской судоходной Федерацией (см. рис.); доставка груза под судовые грузовые средства за счет судна (покупателя); поднятие (погрузка) груза на борт, укладка за счет судна (покупателя). Ответственность покупателя начинается, когда груз заслингован, чтобы быть поднятым (погруженным) на борт судна. Обработка ген. грузов из барж: место доставки — вдоль борта судна под судовые грузовые средства, слинговка за счет отпавителя. Погрузка, укладка за счет судна (покупателя). Ответственность покупателя начинается с момента пересечения грузом судовых релленгов.

Тяжеловесные грузы. Место доставки — под грузовые средства судна; доставка груза, застропка и наем плавкрана за счет продавца; погрузка, укладка — за счет перевозчика или покупателя. Ответственность покупателя начинается с момента погрузки груза в трюм.

Твердые навалочные грузы. Место доставки — трюм судна; погрузка, штивка за счет продавца; тримминг — trimming — за счет судна (покупателя). Ответственность покупателя начинается с момента погрузки груза в трюм, без тримминга.

Твердые навалочные грузы (погрузка грейферами или корзинами). Место доставки груза — трюм судна; издержки по погрузке и штивке — за счет судна (покупателя). Ответственность покупателя начинается с момента, когда грейфер или корзина подняты на борт судна. Наливные и газообразные грузы. Доставка этих грузов на условиях ФОб Антверпен зависит от природы груза и вытекающих из этого обстоятельств возможностей их погрузки. Как правило, это приемный танк или трубопровод на судне. Иногда, если это необходимо, используется приемное устройство для подъема труб на борт судна за счет судна. Продавец наливного или газообразного груза должен обеспечить его доставку на согласованный причал. Ответственность судна начинается с момента, когда груз достигнет приемных средств судна.

Принципы условий ФОб Антверпен: судовой агент должен заявить о дате доставки груза и груз должен быть принят в дату, указанную им, без возможностей ссылки на непредвиденные обстоятельства. В зависимости от расстояния от производителя товара агент определяет время поставки груза и, объявив его, не имеет права вносить изменения; агент от имени судовладельца несет все расходы, связанные с задержкой погрузки на судно доставленного груза, с задержкой лихтеров или с выгрузкой груза на причал; определено стальнойное время, в течение которого груз может быть погружен, и ставка демереджа.

В наст. время условия ФОб Антверпен Ассоциацией порта признаны как обычаи порта. Тем не менее, если стороны договорятся о других условиях, они могут ими руководствоваться, несмотря

на обычаи порта, но только не во всех отношениях (напр., обязательство по информации о поставках грузов и сроках их погрузки).

Иногда встречаются условия FOB A. stowed — в основном при перевозках генеральных грузов. Это FOB Антверпен с укладкой груза за счет продавца. Разделение ответственности такое же, как и при FOB Антверпен.

Различие условий FOB и условий ФАС в части оформления груза в том, что по условиям ФАС продавец продает свой товар внутри страны и не обязан заботиться о получении экспортной лицензии, в то время как по условиям FOB он обязан обеспечить получение экспортной лицензии, оплатить экспортную пошлину и, возможно, др. расходы, если потребуется.

FONASBA—FEDERATION OF NATIONAL ASSOCIATIONS OF SHIP BROKERS AND AGENTS — Федерация Национальных Ассоциаций Судовых Брокеров и Агентов (ФОНАСБА). ФОНАСБА была создана Национальными Ассоциациями Англии, Бельгии, Голландии, Дании, Италии, Норвегии, Финляндии, Франции, ФРГ и Швеции в 1969 г.

ФОНАСБА имеет 4 постоянных комитета и комиссии: — Исполнительный комитет;

- Линейная комиссия; — Комиссия по трамповым судам, фрахтованию и документации;

- Комитет по приему новых членов.

Любой член Федерации может вступить в вышеуказанные комиссии.

Основные цели и задачи ФОНАСБА: выступать от имени членов Федерации по вопросам судоходного бизнеса, имеющим отношение к деятельности судовых брокеров и агентов; защищать интересы своих членов, совершенствовать, упрощать и унифицировать судовые грузовые документы; обмениваться информацией, имеющей значение для бизнеса судовых брокеров и агентов, для чего устанавливать контакты с международными и национальными организациями по своему профилю, организовывать конференции, совещания и т.п.

ФОНАСБА разработала и одобрила «Типовое агентское соглашение».

FREE CARRIER (NAMED POINT) — Франко перевозчик: (наименование пункта). Эти условия применяются при современных перевозках, особенно таких, как контейнерные и перевозки на судах ро-ро. Термин основан на тех же принципах, что и FOB, за исключением того, что продавец выполняет все обязанности по доставке груза перевозчику в указанное место. Если точный пункт передачи груза на попечение и ответственность перевозчика не были указаны в контракте продажи, стороны должны ссылаться на место или рэндж, где перевозчик должен взять ответственность на себя. Риск потери или порчи груза переходит от продавца к покупателю в момент передачи груза перевозчику, а не в момент пересечения грузом судовых релленгов, т.е. на момент передачи груза на железную дорогу, автотранспорт, авиатранспорт или комбинированный транспорт.

Термин «перевозчик» означает всякое лицо, которое (или от имени которого) заключен договор любой перевозки, в т.ч. смешанной. Если продавец представляет коносамент, накладную или другой документ, подписанный перевозчиком, считается, что он надлежащим образом исполнил эту обязанность.

Основные обязанности продавца: доставить груз в распоряжение перевозчика в указанное в договоре место (пункт); обеспечить экспортную лицензию на груз и уплатить экспортную пошлину, если потребуется; доказать доставку груза перевозчику, как правило, подписью перевозчика на коносаменте или накладной, подтверждающей погрузку груза на средства транспортировки перевозчика.

Обеспечение сертификатом происхождения груза и/или др. документами, необходимыми для импортной очистки груза, продавец выполняет факультативно.

Основные обязанности покупателя: назвать перевозчика, указать место передачи груза продавцом перевозчику; заключить контракт на перевозку груза и уплатить

фрахт; нести все риски по грузу с момента передачи его продавцом перевозчику; нести дополнительные издержки, если он не сообщил вовремя наименование перевозчика, или перевозчик, названный покупателем, не принял товар в согласованное время; нести все издержки, связанные с получением необходимых документов, включая расходы по получению консульских документов, а также сертификата происхождения груза.

FREE ON RAIL/FREE ON TRUCK — FOR/FOT — свободно на железной дороге, свободно в железнодорожном вагоне — **ФОР/ФОТ**. Здесь слово truck имеет значение «вагон». Следовательно, условие относится только к перевозкам грузов по железной дороге. По этому условию также уточняется пункт отправления груза — *named departure point*.

Основные обязанности продавца: доставить груз на железную дорогу в оговоренное место и в случае условий погрузки в вагон или др. перевозочное средство на железной дороге — обеспечить такую погрузку; информировать покупателя о передаче груза на железную дорогу; нести все издержки и риск по грузу до доставки его на железную дорогу или вагон (трак или др. транспортное средство на ж.д.), обеспечить покупателя накладной и др. транспортными документами; оплатить, если потребуется для погрузки на железную дорогу, издержки по проверке веса, качества, размерений груза; обеспечить покупателя необходимыми документами страны отправления груза для оформления импорта груза, в т.ч. сертификатом о происхождении груза.

Основные обязанности покупателя: известить продавца о месте доставки груза и оплатить фрахт; принять груз на железной дороге с получением всех транспортных документов и накладной и оплатить расходы, как оговорено в контракте; нести расходы и риски по грузу с момента передачи груза продавцом в распоряжение железной дороги; нести дополнительные расходы, если они возникли по его вине при соблюдении продавцом всех контрактных условий; нести расходы по консульскому сбору и по оформлению сертификата о происхождении груза, если он требуется.

Различие этих условий от *Ex works*. Если по условиям *Ex works* все обязанности по грузу и риски по нему для покупателя начинаются на предприятии продавца и организация транспортировки груза на железную дорогу также лежит на нем, то по настоящим условиям на железную дорогу груз доставляет и в зависимости от уточнений контракта грузит в вагон (или др. транспортное средство на железной дороге) продавец.

FREIGHT — фрахт, плата перевозчику за безопасную перевозку грузов. Общие правила уплаты фрахта предусматривают, что ф. платится после того, как груз был доставлен в место назначения и, если груз потерян в пути следования, независимо от причин перевозчик теряет право на получение фрахта.

Перевозчик имеет право на получение ф. даже в том случае, если доставленный груз настолько испорчен, что потерял свой коммерческий характер.

Часто в коносаменте оговаривается, что фрахт оплачивается перевозчику независимо от того, погребло судно или груз или нет.

Ф. начисляется по данным о грузе, указанным в коносаменте по ставке фрахта, умноженной на фрахтовые тонны.

Иногда в коносаменте оговаривается, что если грузоотправитель указал в коносаменте неточные данные о природе или весе груза, перевозчик имеет право на получение двойного ф. по такому грузу. Однако на практике уплата двойного фрахта встречается довольно редко, т.к. порядок уплаты фрахта оговаривается в чартере, а кто оплачивает фрахт — в коносаменте. В чартере оговаривается, напр., что ф. оплачивается за погруженное (*intaken*) количество груза, т.е. кол-во груза, указанное в коносаменте, или за доставленное (*delivered*) кол-во груза в порт назначения. Вто-

рой вариант применяется чаще, когда кол-во груза определяется поштучно, и является фрахтовой единицей при определении ф. При перевозке сравнительно малоценных навалочных грузов — руды, угля и т.п., а также минеральных удобрений и др. гигроскопических грузов, вес которых подвержен изменению в процессе перевозки, ф. оплачивается за погруженное кол-во груза в порту погрузки (freight payable on intaken quantity).

Часто при перевозках пиломатериалов применяется условие (non-tally agreement), т.е. груз принимается по заявленному в коносаменте кол-ву по особо оговоренной ставке фрахта.

Судовладелец предоставляет фрахтователю скидку с ф. (in lieu of weighing), если фрахтователь воспользовался своим правом принять навалочный груз без перевески. Свое решение фрахтователь должен объявить до начала выгрузки.

Нередки случаи, когда ф. устанавливается за использование судна на определенный рейс с оплатой ф. в виде общей суммы — люмпсум (lump sum). При фрахтовании на этих условиях перевозчик обычно гарантирует грузместимость и грузоподъемность судна, отвечающие условиям перевозки оговоренного конкретного груза (напр., крупногабаритного), что фиксируется в чартере. Разновидностью условий оплаты фрахта люмпсум является оплата фрахта за тонну дедвейта судна или единицу объема его грузовых помещений.

Если по условиям перевозки фрахтователь имеет право грузить/ выгружать груз на данном судне в нескольких портах, то в этом случае устанавливается базисная ставка ф. за один порт погрузки и один порт выгрузки, а за дополнительные порты погрузки/выгрузки устанавливаются надбавки — экстрафрахт. Географический опцион портов погрузки/выгрузки также обуславливается в чартере.

Несмотря на то, что общие правила уплаты фрахта предусматривают безопасную доставку груза в порт назначения и право перевозчика получить фрахт после выполнения своих обязательств перед фрахтователем, в каждом конкретном случае договора морской перевозки порядок и время оплаты ф. согласовываются договаривающимися сторонами. Исходя из этих договоренностей, ф. может быть уплачен в порту погрузки — freight prepaid или в порту выгрузки — freight collect. Иногда ф. оплачивается в порту погрузки частично, т.е. в процентах от общей суммы, которые колеблются в широких пределах — до 95%. Оговоренная часть ф. оплачивается к моменту подписания коносаментов или через определенное время после подписания коносаментов. Остальная часть ф. оплачивается в порту выгрузки после сдачи груза.

В порту выгрузки также может быть предусмотрена оплата ф. частями (concurrent with discharge). В таких случаях оговаривается определенный процент оплаты ф. с момента начала выгрузки, определенный процент в процессе выгрузки и, как правило, небольшой процент после окончания выгрузки.

В настоящее время при оплате фрахта полностью в порту погрузки (freight prepaid) практически не вызывает сомнения, что это аванс ф. До недавнего прошлого природа уплаты ф. в порту погрузки не квалифицировалась четко как аванс ф. Согласно общим правилам уплата ф. в порту погрузки рассматривалась как аванс фрахта или залог грузоотправителя перевозчику против безопасной доставки груза в порт выгрузки. Разница в интерпретации этого пункта имела большое значение при рассмотрении споров в суде касательно возврата ф. при утере груза при перевозке. Если аванс ф., как правило, не возвращался фрахтователю, то залог мог подлежать возврату. В суде обычно разрешали этот спор таким образом: если ф. страховался судовладельцем, он рассматривался как залог, если грузоотправителем — как аванс.

Другая проблема возникает между продавцом и покупателем по СИФ контракту. Разумеется, что по этому контракту в цену товара входит фрахт, вопрос только в том, где этот ф. должен быть оплачен судовладельцу — в порту погрузки отправите-

лем или покупателем по прибытии груза в порт выгрузки, когда продавец груза дает кредит покупателю для покрытия ф. с вычетом этой суммы с цены товара. Все зависит от соглашения сторон. В первом случае это — freight prepaid Bill of Lading. Во втором случае — freight collect Bill of Lading, т.е. ф. оплачивает покупатель (покупатель или субпокупатель по передаточной надписи) в порту выгрузки. Этот случай интересен тем, что несмотря на то, что ф. оплачивается по прибытии груза в порт выгрузки покупателем, условия продажи не меняются.

Когда договор на перевозку груза заключен между судовладельцем и фрахтователем, и последний не доставил груз полностью или частично, то судовладелец имеет право на получение т.н. «мертвого» фрахта (dead freight), представляющего собой разницу между фрахтом за полный груз и суммой фрахта за фактически погруженный груз. Если судовладелец в оставшееся грузовое место погрузил грузы другого отправителя, то сумма заработанного таким образом фрахта вычитается из суммы «мертвого» ф.

Грузоотправитель обязан уплатить back freight — бэк фрахт, когда в его интересах груз доставляется в другой порт назначения. Если грузоотправитель в силу своего права изменил порт назначения, указанный в коносаменте, на другой. он платит дополнительный ф.; если судно следует в порт, который находится ближе ранее указанного в коносаменте, грузоотправитель платит полностью ф., т.к. применив свое право остановки груза в пути и его переадресовки, он нарушил условия контракта и лишил судовладельца возможности заработать должным образом ф.

Если капитан в интересах грузоотправителя меняет порт назначения по причине, напр., забастовки в порту, грузоотправитель обязан платить дополнительный ф. как backfreight.

Иногда в коносамент включается фраза — freight and primage (if any) фрахт и премия капитану с фрахта, которую грузоотправитель вручал капитану с тем, чтобы тот более внимательно относился к грузу во время перевозки. В настоящее время это просто добавка в процентах к фрахту, выплачиваемая грузоотправителем судовладельцу.

Иногда primage означает просто скидку, которую дает судовладелец грузовладельцу согласно соглашениям Конференции.

Другого вида скидкой с ф. является т.н. adress commission — адресная комиссия, которая в прошлом считалась своеобразным выражением благодарности фрахтователю со стороны судовладельца за фрахтование судна.

FREIGHT MANIFEST — фрахтовый манифест. Также как и грузовой манифест, ф.м. оформляется брокером в порту погрузки. Копии ф.м. распределяются след. образом: судоходной компании, судовому агенту, брокеру в порту назначения, брокеру в порту погрузки.

В верхней части грузовой и фрахтовый манифесты идентичны. Далее во ф.м. приводятся данные, номер коносамента, вес груза (брутто), кубатура груза, количество тонн (по которым начисляется фрахт, т.е. количество фрахтовых тонн), ставка фрахта, брутто-фрахт, надбавки и/или скидки, если имеются, описание дополнительных оплат (напр., длинномерный, тяжеловесный грузы и т.п.); указывается пункт уплаты фрахта и расходов; нетто-фрахт, оговорки.

FREIGHT OR CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO... (NAMED POINT OF DESTINATION) — фрахт или перевозка и страхование оплачиваются до. ... (наименование пункта назначения). Эти условия те же, что и freight or carriage paid to, но с добавлением, что продавец должен обеспечить страховку груза против риска потери или повреждения его во время транспортировки.

Отличие от GIF: условия CIF используются при перевозках грузов морем, тогда как freight or carriage and insurance paid to ... используются независимо от вида

транспорта, и особенно при перевозках смешанными видами транспорта. Если CIF оговаривает страхование груза при перевозке морем, то настоящие условия не покрывают страховку перевозки груза морем, а только ту часть, которая будет согласована. В случае отсутствия такого соглашения страхование производится как обычно согласно условиям.

Когда в транспортировке груза участвуют несколько перевозчиков, то риск доставки груза передается продавцом первому перевозчику.

Покупатель имеет право возмещения стоимости потери или порчи груза страховой компанией или перевозчиком в пределах его ответственности.

FREIGHT OR CARRIAGE PAID TO... (NAMED POINT OF DESTINATION) — фрахт/перевозка оплачивается до... (наименование пункта назначения). Продавец платит фрахт за перевозку груза до указанного в контракте места назначения. Эти условия похожи на КАФ. Тем не менее, риск потери или повреждения груза или возникновения дополнительных расходов переходит от продавца к покупателю с момента передачи груза покупателем в распоряжение перевозчика, а не с пересечением релленгов судна.

Транспорт первого перевозчика может быть различным: контейнер на трейлерах, грузовик, железная дорога, феррибот и т.п.

Основные обязанности продавца: заключить контракт на перевозку груза и уплатить фрахт до оговоренного места назначения; доставить груз на попечение первого перевозчика; получить экспортную лицензию и оплатить экспортную пошлину и др. расходы, если потребуется; представить покупателю коносамент (накладную и обычные транспортные документы). Когда продавец вручил покупателю подписанные перевозчиком коносамент или накладную вместе с обычными транспортными документами, на этом его обязанности по отношению к грузу заканчиваются, если продавец не выполняет дополнительные просьбы покупателя, напр, оформить сертификат происхождения груза и т.п.

Основные обязанности покупателя: подтвердить поставку груза против получения подтверждающих это документов, оплатить таможенную пошлину, а также др. платы и налоги, подлежащие оплате с момента ввоза или в связи с ввозом груза; нести расходы, связанные с получением соответствующих документов, в т.ч. расходы по получению консульских документов и сертификатов о происхождении груза; нести дополнительные расходы, связанные с упущениями с его стороны.

Следует отметить, что по этим условиям разделение риска и стоимости не совпадает. Момент и место разделения стоимости зависит от дополнительных оговорок, включенных по согласованию между продавцом и покупателем.

FREIGHT RATE — фрахтовая ставка. Ф.с. зависит от рода груза и способа перевозки/доставки его получателю. В последнее время увеличивается тенденция перевозки грузов смешанным способом с применением сквозных ставок и сквозных документов. В чартере оговариваются ответственность сторон при определении ф.с.; издержки по таможенной очистке, которые обычно базируются на местных портовых тарифах; комиссия экспедитору груза, которая обычно составляет 2,5%; таможенная пошлина на импортные грузы (может колебаться в больших пределах в зависимости от рода груза и страны); дисбурсментские расходы; страховка груза; расходы по доставке и группировке грузов в определенном месте; расходы по перегрузке грузов в зависимости от обстоятельств; расходы по оформлению документов; расходы по задержке груза, которые могут возникнуть при неправильном оформлении документации для очистки груза в таможне, неполучении экспортной/импортной лицензии и т.п.; отработка грузов на терминале; вафейдж издержки, т.е. издержки по перевалке/перегрузке грузов; сборы по грузам, проходящим через причал; различные скидки; доплаты за бункер или курсовую разницу.

На ф.с. влияют также другие факторы, а именно: конкуренция между различными видами транспорта — воздушным, морским (включая конкуренцию между различными типами судов), железнодорожным, автомобильным и др.; природа товара, его количество, период погрузки, стоимость; место изготовления товара и место назначения; род упаковки и удобство обрабатывать груз; необходимость обеспечения специальных условий при обработке и перевозке некоторых видов грузов (тяжеловесных, взрывоопасных, ядовитых и т.п.).

Все большее значение приобретает перевозка грузов воздушным транспортом. Фрахтовую политику определяет (около 98% фраховых ставок) Международная Ассоциация воздушного транспорта — International Air Transport Association (IATA). Ставку котируют, как правило, за килограмм груза (в некоторых европейских странах и Ирландии ставка фрахта котируется за 100 кг) за исключением грузов, объем которых более 366 куб. дюйм (или 6000 см² в метрическом измерении). В таких случаях 366 куб. дюйм приравниваются к 1 кг и фрахт исчисляется делением всего объема на 366 куб. дюйм (6000 см³) и умножением на ставку фрахта. Ф.с. также зависит от рода груза. При перевозке ценных бумаг, драгоценных металлов и драгоценностей ф.с. будет значительно выше. Фрахт, как правило, уплачивается до отправления груза наличными, чеком и т.п. Однако регулярный грузоотправитель на регулярных авиалиниях может платить фрахт помесечно.

При перевозках морским транспортом фраховую политику определяют линейные Конференции. Брокер может найти ставку фрахта на груз в перечне ставок фрахта, который составлен в алфавитном порядке наименований грузов. Эти ф.с. Конференции стараются поддерживать путем заключения договоров с грузоотправителями, давая им определенные льготы. В современной практике судоходные Конференции предоставляют своим регулярным клиентам два вида преференциальных ставок:

1) ставка со скидкой на общий фрахт, если грузоотправитель грузит свои грузы на суда Конференции в течение, напр., 6 месяцев на договорном направлении. Размер скидки, которая часто называется *prime* -премия, — до 10%. Фактически это отсроченная скидка с фрахта — *deferred rebate*;

2) ставка с безотлагательной скидкой — *immediate rebate* (обычно ниже отсроченной, напр. 9,5% вместо 10%). В этом случае грузоотправитель подписывает контракт, в котором он обязуется перевозить свои грузы на судах Конференции.

Скидка платится только грузоотправителю, наименование которого должно быть указано в коносаменте. Это необходимо иметь в виду при взаимоотношениях грузоотправителя и форвардинг агента.

Судовладельцы-аутсайдеры или т.н. независимые судовладельцы работают на ф.с. ниже конференциальных. Предоставление судоходными конференциями вышеуказанных скидок является одним из методов борьбы с аутсайдерами и привлечения грузов на суда Конференции.

Кроме перечня ф.с., который выпускает Конференция, в наст. время существуют другие источники, указывающие ф.с. на определенных направлениях. Один из них — *Brussels Tariff Nomenclature (BTN)* -Брюссельская номенклатура тарифов, где грузы поименованы согласно этой номенклатуре, а не по алфавиту. Номера врузов, состоящие из 4-х цифр, являются частью т.н. статистических номеров. Другой вид источника — перечень ф.с. со ссылкой на Международную стандартную номенклатуру товаров — *Standard International Trade Classification (SITC)*, где также указаны статистические номера. Существует способ превращения из *BTN*-кода в *SITC*-код.

Когда груз перевозится по сквозному коносаменту, фрахт за весь путь оплачивает либо грузоотправитель, либо получатель. Если, напр., груз перевозится от п. А доп. В через п. С, то часть фрахта, собранного брокером за весь рейс, передается судоходной компании (судовладельцу) за перевозку груза от п. С доп. В. Ставка

фрахта от п. С доп. В называется — *onscarring rate*, т.е. ставка за продолжающуюся перевозку.

Судовладелец, перевозящий груз в нашем примере из п. А в п. С, называется *carrier* — перевозчик; судовладелец, перевозящий груз из п. С в п. В, называется *onscarrier*, т.е. продолжающий перевозку. Кроме того, в судоходстве известен еще и *rescarrier*, т.е. судовладелец, который осуществляет перевозку груза к порту регулярных линий. Напр., из п. А в п. В нужно перевезти груз, однако это можно осуществить только через п. С, т.к. из п. А в п. В нет регулярных линий, чтобы перевезти, положим, небольшую партию груза. В этом случае ф.с. от п. А доп. С будет называться — *rescarring rate*.

FREIGHT TAX — налог на фрахт. В некоторых странах существуют различные налоги, связанные с погрузкой-выгрузкой грузов, в т.ч. налог на фрахт.

Если заранее известно, что в портах назначения будет взиматься налог с фрахта, плата в таких случаях оговаривается в чартере. Однако это не всегда может быть известно, напр., в стране, куда судно направляется, т.к. закон о взимании налога с фрахта вышел недавно. Поэтому, лучше в чартер включать общую оговорку, что-то вроде: «*Taxes on freight or cargo to be for Charterers' account and on vessel to be for Owners' account*».

FREIGHT TENDER — фрахтовые предложения; предложения по ставкам фрахта. Чартерный термин. Фрахтование судна может производиться не только непосредственными переговорами, но и др. путем — т.н. *Tender business*. Судовладелец обычным путем заявляет о себе на рынке, но указывает ставку фрахта и условия (обычно ссылается на проформу чартера). Фрахтователь получает несколько предложений от судовладельцев и выбирает одного с более выгодной котировкой фрахта, хотя она нередко бывает выше среднерыночной. Судовладелец извещается, что он выбран для данной перевозки, и сделка заключена (*fixture is concluded*). Такие сделки могут заключаться в отношении предложения по грузу *Cargo tender* (см.)

FREIGHT TON — фрахтовая тонна; единица, по которой начисляется фрахт. Эта единица включает в себя не только вес или объем груза, Существуют другие основы начисления фрахта, выраженные в таких понятиях, как *ad valorem freight* — фрахт по стоимости груза, *unit freight* -фрахт за единицу товара; фрахт может начисляться по погонным метрам погруженных на судно траков, трейлеров, причем оговаривается ставка фрахта за груженный и порожний трак, а также минимальная длина всех траков (напр., при длине менее 1000 м считать за 1000 м).

При перевозках малой партии груза начисляется минимальный фрахт по коносаменту. В случае применения минимальной фрахтовой ставки в манифест вносится т.н. воображаемая фрахтовая тонна (единица). Предположим, необходимо перевезти ценный груз с п. А в п. Б. Стоимость груза, проданного на условиях ФОб, равна 50000 ам. дол. вес партии 500 кг, объем 1 м³. Ставка фрахта 100 ам. дол. за единицу веса/объема или 2% стоимости груза. Брокер применит ставку фрахта 2% стоимости груза, т.к. она составит 1000 дол. Это и будет фрахтовая тонна (единица).

GENERAL AVERAGE — общая авария; убытки, которые явились следствием намеренных и разумных чрезвычайных пожертвований или расходов для спасения судна, груза, а также фрахта от общей для них опасности. (*Average*- от лат. *averia* — потеря имущества).

Происхождение о.а. уходит в древность, но основные принципы впервые были сформулированы древними греками, когда они столкнулись с проблемой выбрасывания груза за борт. Разумеется, с развитием доктрины о.а. к выбрасыванию груза добавлялись другие потери. Одним из важных признаков, попадающих под понятие о.а., было признание, что трата денег для достижения спасения общих интересов

сторон, вовлеченных в предприятие морской перевозки груза, приравнивается к пожертвованию имущества для этих же целей.

Развитие доктрины о.а. в разных странах с развитым судоходством происходило неодинаково, что, естественно, вело к конфликтам и требовало определенного решения.

Первая Конференция на пути создания закона об о.а. состоялась в Йорке в 1864 г. на международном уровне. За ней последовала такая же конференция в Антверпене в 1877 г. Т.о. вместо Йоркских Правил, появились Йорк-Антверпенские Правила, которые стали применяться в торговом судоходстве в случаях наличия о.а.

В Йорк-Антверпенских Правилах дается определение наличия о.а.: «There is a General Average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure». Т.о. наличие о.а. признается, если:

1) пожертвования или расходы экстраординарны. Напр., повреждение судового двигателя при попытке снять судно с мели относится к общей аварии;

2) действия разумные и преднамеренные. Напр., преднамеренная посадка судна на мель для предотвращения гибели судна и груза;

3) существует реальная общая угроза. Напр., во избежание выброса судна на камни, без действующей машины, капитан подписал контракт на спасание. Расходы по спасанию будут отнесены к общей аварии;

4) действия предприняты в целях общей безопасности. Напр., если в случае поломки холодильной установки испортился скоропортящийся груз, то убытки будут только по этому грузу, а судно, имея возможность продолжать рейс, не подвергается опасности в данном случае. Следовательно, наличия о.а. нет.

Ниже перечислены примеры случаев, которые обычно относят к о.а.:

1. При посадке на мель. Повреждения судну и машине при попытке снять судно с мели. Потеря или повреждение груза из-за выбрасывания за борт или интенсивной выгрузки. Стоимость выгрузки или перегрузки груза. Расходы по заходу в портубежище.

2. При пожаре. Повреждения судну или грузу во время тушения пожара. Расходы по заходу в портубежище.

3. При нехватке топлива. Сжигание судовых материалов или груза в качестве топлива. Расходы по заходу в порт-убежище.

4. При плохой погоде. Выбрасывание груза за борт. Расходы по заходу в портубежище.

В некоторых странах изданы законы в связи с долевым взносом по общей аварии, и, как результат этого, страховщикам время от времени приходится платить контрибуцию по диспаше, составленной иностранным диспашером, т.е. покрывать т.н. иностранную о.а. (Foreign General Average).

Несмотря на то, что многие страны являются участниками Йорк-Антверпенских Правил, часто в коносамент и в чартер вносится оговорка, что расчет по о.а. будет производиться в соответствии с Йорк-Антверпенскими Правилами.

Судовладелец может обеспечить себе гарантию (General Average Security), следуя рекомендациям диспашера и подключая к этому делу своего агента в порту выгрузки с подробной инструкцией, как ему действовать.

Как правило это достигается путем:

1) получения подписи получателя груза на аварийном бонде (подписке). Этот путь используется, когда сумма незначительная;

2) получения подписи получателя груза на аварийном бонде с внесением наличных денег в депозит;

3) получения подписи получателя груза на аварийном бонде с оговоркой, что грузополучатель обязуется внести деньги в депозит по о.а., если потребуется, когда ориентировочная сумма о.а. будет определена (в случае, конечно, если из-за неимения времени сумма о.а. не была определена).

Депозит наличными вносится в процентном отношении стоимости груза на момент прихода судна. Если вследствие порчи груза агент судовладельца не может определить его стоимость, тогда депозит вносится из расчета полной стоимости груза, а после точного определения стоимости груза, разницу возвращают грузополучателю.

Урегулирование расчетов по общей аварии осуществляется диспашером, в распоряжении которого должны быть: аварийная подписка, аварийная гарантия и расписка о внесении депозита наличными.

При установлении наличия о.а., диспашер использует различные документы, в т.ч. доклады о случившемся, выписки из судового журнала, протесты, акты сюрвейера, переписку, счета, подтверждающие расходы по заходу в порт-убежище и др.

GROSS TERMS (GROSS CHARTER, GROSS FORM CHARTER PARTY) — условия фрахтования по рейсовому чартеру, по которому расходы по погрузке-выгрузке, включая штивку, тальманские и т.п., несет судовладелец. Разумеется, эти расходы учитываются при назначении ставки фрахта.

Фрахтователь несет ответственность за подачу груза к борту судна при погрузке и отвоз груза при выгрузке с такой скоростью, с какой судно может грузить или выгружать его.

Одной из разновидностей Gross Terms является т.н. условие *sous palan* — супалан, применяемое при перевозках между портами Италии и Средиземноморскими портами Франции. Согласно этим условиям грузоотправитель обязан подать груз к борту судна к месту досягаемости судовых грузовых средств. Погрузка, укладка груза в трюмах или на палубе возлагается на перевозчика.

При выгрузке перевозчик обязан выгрузить груз на причал или лихтер до предела досягаемости своих грузовых средств (обычно после прохода релленгов судна опустить его на причал). Дальнейшая забота о грузе и расходы по его обработке возлагается на получателя.

В трамповом судоходстве применяется разновидность Gross Terms — т.н. линейные условия (*Liner terms*), которые обязывают перевозчика обеспечить приемку и сдачу груза на припортовом складе с оплатой его доставки на/из склада в/из трюмов судна. Это освобождает фрахтователя не только от расходов по этим операциям, но и от ответственности за их интенсивность.

Эти условия не идентичны с условиями в линейном судоходстве. Согласно чартеру *Genco* по условиям *Gross terms* груз должен быть доставлен к судну в пределы досягаемости грузовых средств последнего, независимо, находился груз на берегу или лихтере, а при выгрузке получатель получает груз у судна не далее досягаемости грузовых средств судна. Словом, перевозчик несет расходы и риск по грузу «от крюка до крюка» (*from hook to hook*). Это значит, что фрахтователь должен при погрузке доставить груз под грузовые средства судна и застропить его (на берегу или лихтере), а получатель при выгрузке — «снять с крюка» груз и нести дальнейшие расходы и риск. Пункт №5 *Genco* гласит: «The cargo to be brought alongside in such a manner as to enable vessel to take the goods with her own tackle. Charterers to procure and pay the Necessary men on shore or on board the lighter to do the work there, vessel only heaving the cargo on board».

В случае погрузки судна с элеватора судно несет расходы только по штивке (*trimming*) груз.

Следует отметить, что грузовые места (связки, пакеты и т.п.) весом более 2 т должны быть погружены, уложены за счет и риск фрахтователя и получены получателем с места предела досягаемости грузовых средств судна.

HAGUE RULES («The International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading, dated Brussel 28th of August, 1924») — Гаагские правила (Международная Конвенция, в основу которой легли Г.п. 1921 г., была одобрена и подписана многими участниками 25 августа 1924 г. в Брюсселе). Конвенция вступила в силу в 1931 г. Фактически это Конвенция по унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, и применяется практически ко всем грузам, перевозимым морем (кроме животных и палубных грузов, если другое не оговорено в коносаменте). До появления Г.п. многие страны в законодательном порядке закрепили права, обязанности и предел ответственности перевозчика в процессе транспортировки грузов.

В 1893 г. в США вышел Закон Харта, регламентирующий условия перевозки грузов, погруженных в портах США и предназначенных для выгрузки в США.

Подобные законодательства были изданы в Австралии — Закон перевозки грузов морем 1904 г. (Sea Carriage of Goods Act 1904), Канаде — Закон перевозки грузов водным путем 1910 г. (Water Carriage of Goods Act 1910), а также в новой Зеландии и позже в Великобритании.

Поскольку чартер сам является договором морской перевозки, отражающим все ее аспекты, Г.п. отношения к чартеру не имеют.

Г.п. обязывают перевозчика держать судно в мореходном состоянии в течение всего периода транспортировки груза. Перевозчик освобождается от ответственности, если при его должной заботливости о мореходном состоянии судна оно стало немореходным не по его вине.

Г.п. распространяются на договаривающиеся стороны с момента начала погрузки до момента выгрузки груза, если не было оговорено другое. До начала погрузки и после окончания выгрузки их отношения могут регулироваться местным законодательством или обычаями.

После того как груз поступил на попечение перевозчику, последний обязан выдать грузоотправителю коносамент, указав в нем все требуемые данные. Это может быть *received for shipment B/L* — получено для погрузки или *shipped B/L*, т.е. бортовой коносамент.

Девиация с целью спасения жизней или имущества, а также любая другая разумная девиация не считается нарушением обязательств перевозчиком и он не несет ответственности за ущерб и/или повреждения, которые могут возникнуть как результат такой девиации.

Ответственность перевозчика ограничивается 100 англ. ф. за место или единицу груза, если стоимость и характер груза не были заявлены отправителем до начала погрузки и внесены в коносамент. По договоренности сторон лимит ответственности может быть увеличен.

Грузоотправитель несет ответственность за правильность информации о грузе, которая заносится в коносамент. Однако перевозчик должен доказать, что ущерб грузу был нанесен из-за ошибки, небрежных или других действий грузоотправителя.

Если грузоотправитель погрузил опасный груз без ведома и одобрения перевозчика, последний имеет право груз уничтожить или выгрузить за счет грузоотправителя и перевозчик не несет никакой ответственности и обязательств в этом случае, разве только что обязательства по общей аварии, если таковая будет иметь место.

Извещение о порче или утере груза должно быть сделано грузополучателем во время приемки груза или, если повреждение не было заблаговременно обнаружено,

грузополучатель должен заявить об этом в течение 3 дней после доставки груза. Трудности в предъявлении претензии к перевозчику возникают, когда груз претерпел несколько перегрузок.

Перевозчик освобождается, согласно Г.п., от ответственности за ущерб грузу, который произошел из-за навигационной ошибки, действий непреодолимой силы, военных действий, спасения жизней и имущества на море, скрытых недостатков груза, упущений грузоотправителя, упущений и ошибок капитана, лоцмана и экипажа, за ущерб грузу из-за пожара, если он возник не по вине самого перевозчика, а также из-за других возможных причин, которые могут возникнуть, несмотря на добросовестность перевозчика.

Согласно Г.п. установлен годичный срок исковой давности, который начинается с момента выгрузки груза.

HAGUE — VISBY RULES — Правила Висби. Гаагские правила были значительно расширены Протоколом, одобренным в Брюсселе в 19th68 г. (Brussels Protocol of 1968) и стали называться The Hague -Visby Rules — Правилами Висби.

Протокол относится ко всем коносаментам, по которым перевозятся грузы между двумя различными государствами, независимо от того, есть ли важнейшая оговорка (paramount clause), включенная в Правила Висби, обуславливающая, что: а) коносамент издается в контрактной стране; б) перевозка осуществляется из порта контрактного государства; в) контракт содержит положение или коносамент является доказательством того, что правила или законодательство любой страны не должны служить препятствием для выполнения контракта, какой бы национальности ни было судно, перевозчик, грузоотправитель, грузополучатель или др. заинтересованное лицо.

Основные изменения, которые были внесены в Гаагские правила Брюссельским протоколом 1968 г., сводятся к следующему:

1. Данные коносамента должны рассматриваться как убедительное доказательство (conclusive evidence), не подлежащее опровержению перевозчиком, если коносамент передан добросовестному (party acting on good faith) третьему участнику.

2. Срок исковой давности может быть продлен, т.е. не ограничиваться одним годом, если стороны так решат.

3. Право регрессивных действий может быть воплощено после истечения предельного одного года по разрешению суда, ведущего данное дело.

4. Килограмм рассматривается как альтернатива месту или единице груза и ответственность перевозчика поднята до 10000 фр. Пуанкаре против 100 золотых ф.ст. за единицу и место груза или 30 фр. Пуанкаре за 1 кг.

Окончательная сумма возмещения по иску рассчитывается на основании стоимости груза на место и на время, когда груз был выгружен с судна.

Если груз погружен в контейнер, на палеты или на другой подобный вид оборудования для укрупнения мест груза, то сумма ограничения ответственности должна рассчитываться на базе, указанной в коносаменте. Напр., если места или единицы груза указаны в коносаменте и погружены в контейнер, то базой расчета будут эти места, количество которых указано в коносаменте. Если указано только количество контейнеров, то базой для расчета будут сами контейнеры.

В Правилах Висби добавлена совершенно новая статья 4 (бис) -«Himalaya» Clause (см.) -»Гима-лая» оговорка, смысл которой сводится к тому, что служащие или агенты перевозчика не освобождаются от ответственности, если будет доказано, что ущерб грузу нанесен из-за намеренного действия или упущения, или будет доказано, что они могли предвидеть, что вред грузу будет причинен.

Важным также изменением Гаагских правил является Container Rule — правило, касающееся контейнеров. Как уже говорилось, контейнер может рассматриваться как единица груза при рассмотрении предела суммы ответственности, если так ука-

зано в коносаменте, или количество отдельно указанных мест, погруженных в контейнер, будет рассматриваться как единица груза для начисления суммы предела ответственности.

В декабре 1979 г. в Брюсселе был принят еще один Протокол к Конвенции с поправками, внесенными Протоколом 1968 г., который заменил франк Пуанкаре единицей «специальных прав заимствования» (SDR — Special Drawing Rights) Международного валютного фонда.

HAMBURG RULES — Гамбургские правила. Эти правила были подписаны на дипломатической конференции в Гамбурге в 1978 г. Как и Гагские правила, Г.п. регламентируют ответственность перевозчика за принятый к перевозке груз. Г.п. усиливают ответственность перевозчика за принятый груз, которая начинается с момента застропки груза, т.н. «take-to-take principle», т.е. с момента, когда груз застроплен на судовые грузовые средства, до момента, когда он расстроплен во время выгрузки. По Г.п. период ответственности перевозчика продлен до 2 лет, против 1 года согласно Гагским правилам.

Г.п. подразумевают замену Гагских правил и вносят некоторые другие изменения и уточнения:

- Г.п. будут применяться ко всем контрактам по перевозке грузов морем между государствами, кроме перевозок, осуществляемых по чартеру;
- аннулированы исключения «навигационной ошибки» («nautical error») и сужены исключения по причине пожаров;
- контрактный и фактически осуществляющий перевозку грузов перевозчики будут отвечать перед владельцем груза соответственно;
- в случае претензий к перевозчику, коносамент является убедительным доказательством также при передаче его третьему добросовестному лицу;
- увеличивается лимит суммы ответственности. Следует иметь в виду, что несмотря на принятие конвенций, не во всех странах подходят одинаково к положениям, изложенным в них, не говоря уже о тех странах, которые не являются их участниками. Следовательно, ожидать, что Г.п. быстро заменят старые правила, по всей вероятности, не приходится.

HANDLING CHARGES — расходы по обработке грузов. Издержки, связанные с обработкой груза и/или оплата форвардинга агенту за организацию погрузки/выгрузки судна. Как правило, эти расходы начисляются за куб. метр или метрическую тонну.

HEAD CHARTERER — главный фрахтователь. Фрахтователь, который заключил прямой контракт с оригинальным судовладельцем, называется head charterer по отношению к субфрахтователям, которые перефрахтовали это судно (может быть, несколько раз).

IATA (INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION) — Международная ассоциация по воздушным перевозкам. Это неполитическая, демократическая организация, основанная на добровольных началах в 1946 г. авиакомпаниями многих стран на базе International Air Traffic Organization (Гаага, 1919 г.). Цель — решение проблем, связанных с быстрым развитием воздушного транспорта. IATA тесно сотрудничает с другой международной организацией по воздушному транспорту — ICAO (см.).

Первые стандартные правила, касающиеся международных воздушных перевозок, были одобрены на Конференции IATA в 1947 г., которая получила дальнейшее развитие в службе перевозок IATA (Traffic Services). Служба транспорта выполняет три главные функции.

Организует ежегодные совещания (конференции) по перевозкам пассажиров, где одобряются новые, пересматриваются и изменяются старые правила (стандарты), касающиеся перевозок пассажиров.

Организует такие же ежегодные совещания (конференции) по перевозкам грузов, а также ежегодно собирает Комитет по обработке грузов в аэропорту — Airport Handling Committee, на котором, как правило, присутствуют все члены IATA. Комитет рассматривает возможности технического усовершенствования обработки грузов в аэропортах, одобряет новые варианты обработки и меняет или улучшает старые. Важную роль играет IATA в совершенствовании документации и упрощении формальностей при перевозке грузов, багажа, пассажиров. Подписанное многостороннее Соглашение по международным воздушным перевозкам пассажиров и грузов уже в настоящее время дает возможность осуществлять около 30% этих перевозок по единым сквозным ставкам от пункта отправления до пункта назначения. Разработан стандартный авиабилет и авианакладная (airway bill). Это дает возможность не только в считанные часы доставлять грузы из одного аэропорта в другой, но и отправлять его дальше другими видами транспорта по тому же документу.

Благодаря IATA на воздушном транспорте широко используется компьютерная техника.

IATA имеет две штаб-квартиры: в Монреале и Женеве, а также региональный технический директорат в Лондоне, Женеве, Бангкоке, Рио-де-Жанейро, Найроби и региональный директорат (специального назначения) в Сингапуре и Буэнос-Айресе. Служба перевозок (IATA Traffic Services) расположена в Сингапуре и Нью-Йорке.

IMDG (INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS GOODS CODE) — Международный кодекс по перевозке опасных грузов.

Состоит из нескольких томов, включающих в себя классификацию грузов по степени опасности (ядовитость, воспламеняемость и т.п.), инструкции по укладке, перевозке, совместимости опасных грузов и т.д. На базе М. к. созданы отечественные Правила перевозки опасных грузов морем — МОПОГ.

IMO (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION) — ИМО, Международная Морская Организация (до 1985 г. — IMCO), штаб-квартира в Лондоне. Это специализированная организация ООН, занимающаяся судоходством. Главная цель ИМО — межправительственное сотрудничество по использованию технических возможностей судоходства, охране человеческих жизней на море, безопасности мореплавания, упрощению формальностей и разработке соответствующих конвенций.

INCOTERMS — Инкотермс, унифицированные правила для толкования торговых условий.

Впервые И. были опубликованы Международной торговой палатой в 1936 г., 9 из 14 основных определений торговых условий были одобрены Палатой в 1953 г.: Ex works, Ex ship, Ex Quay, FAS, Free Carrier (named point), FOB, GIF, CLF, FOR-FOT.

В 1967 г. в И. включено еще два определения: Delivered at Frontier, Delivered Duty Paid.

В 1976 г. были одобрены условия FOB airport, а в 1980 г. — Freight or Carriage Paid to, Freight or Carriage and Insurance Paid to.

Кроме И. существуют и другие документы, дающие определения торговым терминам: «The American Foreign Trade Definitions», изданные в США в 1919 г. и пересмотренные в 1941 г.; «The Rules of Warsaw and Oxford», предложенные Ассоциацией международного права в 1932 г.—«The General Conditions for Delivery of Merchandise», разработанные странами — членами бывшего СЭВ в 1968 г. и пересмотренные в 1976 г.

Следует иметь в виду, что И. Применяются лишь в тех случаях, когда в контракте сделана ссылка на них. Если в контракте оговорены базисные условия, предусмотренные И., но ссылка на них не сделана, то для определения его содержания будут учитываться обычаи соответствующей страны или порта. Однако некоторые базисные условия, изложенные в И., могут быть обычаями страны, если она об этом официально заявила.

Согласно информации Международной торговой палаты во Франции и Германии И. рассматривают в качестве международного торгового обычая. В Испании И. придан нормативный характер в отношении импортных сделок, В Иране — во всех внешнеторговых сделках.

Ссылка на И. не исключает возможности для сторон предусмотреть иное решение того или иного вопроса. И. носит факультативный характер. Их применение в полном объеме или частично зависит от воли договаривающихся сторон. При несовпадении содержания условий контракта и положений И. приоритет имеют условия контракта.

При применении соответствующих ОУП следует иметь в виду, что положения, аналогичные включенным в понятие «базисные условия поставок» в И. содержатся не только в главе ОУП «Базисные поставки», но и в ряде других глав.

В И. с фирмами и организациями тех стран, с которыми не предусмотрен момент перехода права собственности, ссылка в контракте на И. сама по себе не решает этого важного вопроса. Это положение нужно специально предусматривать в контракте.

В современных условиях практически не применяются Варшавско-Оксфордские правила сделок СИФ 1928-1932 гг. Однако учитывая факультативный характер как И. так и Варшавско-Оксфордских правил, по взаимному желанию сторон контракта могут быть использованы Варшавско-Оксфордские правила по сделкам СИФ путем прямых ссылок на них или перенесения в контракт каких-л. положений, напр, положения о моменте перехода права собственности.

INDIRECT LOADING — непрямая погрузка; погрузка с перевалкой.

Если судно или другие виды транспорта задерживаются с подходом и груз их ожидает, напр., на лихтерах, то грузоотправитель может принять решение выгрузить груз на склад до подхода судна или грузовиков (вагонов), т.е. погрузка на них будет осуществлена с перевалкой на склад.

LETTER OF CREDIT, SIGHT CREDIT — аккредитив. Обязательство банка произвести по просьбе и указанию импортера платеж экспортеру (при наличных расчетах) или акцептировать тратту, выставяемую экспортером (при расчетах в кредит), в пределах определенной суммы и срока против предусмотренных документов (обычно коносамента, страхового полиса, счета-фактуры). Во внешнеторговой практике различают следующие основные виды А.:

1) *безотзывный (irrevocable letter of credit)*, открываемый на определенный срок без права изменения или аннулирования до истечения этого срока;

2) *отзывный (revocable letter of credit)*, обязательство по которому может быть аннулировано банком в любой момент;

3) *переводной (transferable letter of credit)*, который может быть передан другому лицу;

4) *документарный или товарный (documentary letter of credit, clean credit, commercial credit)*, оплачиваемый банком при предъявлении товарораспорядительных документов;

5) *компенсационный (back-to-back letter of credit)* — А., открываемый покупателем в пользу продавца под обеспечение безотзывного А., открытого на имя покупателя лицом, которому покупатель перепродал товар;

6) *предварительный (anticipatory letter of credit)* — А. для оплаты еще не отгруженных грузов; выплата по нему производится не против коносамента, а против складской расписки и подобных документов;

7) *револьверный (revolving credit, revolving letter of credit)* — автоматически возобновляемый А.;

8) *с «красным условием» («red clause» letter of credit)* — А. с условием, по которому банк выплачивает авансом часть суммы А. против представления, складской расписки или другого подобного документа вместо коносамента;

9) *учетный (negotiation letter of credit)* — А. в виде учета банком тратт, выставленных экспортером на покупателя;

10) *«чистый» (clean fetter of credit, open letter of credit)* — А., выплата по которому производится без предоставления продавцом отгрузочных документов.

LINER TERMS (BERTH TERMS) — линейные условия. Как правило, по этим условиям работает судно на регулярной линии. Расходы по погрузке/выгрузке за счет перевозчика; они компенсируются грузоотправителем или грузополучателем за счет повышенной ставки фрахта.

Этот термин не означает, что нет специальных условий, касающихся норм погрузки или выгрузки. Все это может быть оговорено в чартере, когда при трамповых перевозках применяются т.н. «линейные условия» — расходы по погрузке/выгрузке несет перевозчик.

При линейных перевозках судовладелец (перевозчик, оператор) действует в качестве общественного перевозчика (common carrier), который обязан акцептовать (принять) предлагаемые генеральные грузы (при наличии грузового места) в портах, куда его судно заходит регулярно согласно объявленному расписанию.

Когда грузоотправитель желает отправить свой груз, он обращается к линейному агенту определенной линии, который обычно подтверждает букировку т.н. букинг-нотой. Когда груз погружен на судно или принят в распоряжение перевозчика на его или арендованные им склады (Received for shipment), тогда выписываются соответствующие коносаменты от имени перевозчика.

LODGING A CLAIM — предъявление претензии. Когда груз поврежден, получатель, как правило, обращается к страховой компании для покрытия убытков.

Когда в силу условий коносамента перевозчик несет ответственность за повреждения груза, страховая компания в свою очередь предъявляет претензии к судовладельцу или брокеру. При предъявлении претензии необходимы след, документы: — подробная спецификация претензии; — копия накладной груза; — копия сюрвейерского акта; — сертификат суброгации; — оригинал или копия коносамента.

Сертификат суброгации (a certificate of subrogation) — заявление грузополучателя о его поручении страховой компании ведения дела по его претензии; без этого документа брокер будет иметь дело только с получателем, а не со страховой компанией.

MANIFEST (CARGO MANIFEST) — манифест (грузовой манифест). Как известно, данные, касающиеся груза и фрахта, записаны в коносаменте, однако данные о грузе, внесенные в м., дают более наглядную картину по грузу, т.к. они даются по каждому порту отдельно.

М. выписывается брокером в порту погрузки. В г.м. заносятся: фамилия брокера; наименование судна; номер рейса; фамилия капитана; порт погрузки; порт выгрузки; дата отхода судна. Эти данные записываются в верхней части г.м. Далее приводятся данные, занесенные в коносамент: номер коносамента; отправитель; получатель; адрес извещения, если требуется; маркировка и количество мест; количество мест и род упаковки; описание груза; вес брутто; оговорки (напр., касаю-

щиеся инструкции по специальной укладке, размещения груза, температурного режима).

Копии г.м. рассылаются: грузовому помощнику капитана; брокеру в порту погрузки; судовладельцу; агенту судовладельца в порту выгрузки; промежуточному агенту, если требуется (напр., агенту в Суэцком канале).

MARINE INSURANCE — морское страхование. М.с. — это контракт, по которому страховое общество (страховщик) берет на себя обязательство компенсировать потери и/или ущерб, явившиеся следствием морских происшествий, за определенную сумму вознаграждения — страховую премию. Страховая премия определяется в виде процентов от страховой суммы. Страховая сумма, которая не должна превышать стоимость страхуемого имущества, объявляется страхователем при заключении договора. Однако при фрахтовании груза к его фактической стоимости добавляются расходы по фрахтованию судна и др. расходы, которые входят в цену товара согласно контракту купли-продажи.

М.с. может охватывать различные объекты имущественного интереса: судно, груз, сумму арендной платы за наем судна и т.п.

Страхование судна не является юридически обязательным, тем не менее в большинстве случаев суда страхуются судовладельцами. Следует отметить, что не все суда могут быть автоматически застрахованы по желанию судовладельцев. В терминологии м.с. существует термин *warranty*, означающий условие, от которого зависит ответственность страховщика. Мореходность судна (*Seaworthiness*), безопасность морского перехода в зависимости от рода груза (*cargo worthiness*), географический район плавания или район, опасный из-за военных действий и т.п., являются одними из важнейших условий, которые принимаются во внимание при страховании.

Страховщик может или совсем отказать в страховании объекта или увеличить размер страховой премии. М.с. может осуществляться на рейс и на время. Обычный страховой полис при м.с. покрывает след, риски: а) морские опасности: столкновения (с другими судами или объектами), посадки на мель, гибель судов вследствие плохой погоды;

б) пожар; в) некоторые виды воровства;

г) выбрасывание груза за борт (для облегчения и спасения судна); д) баратрию, а также все убытки (потери), явившиеся следствием указанных опасностей:

а) полную утерю имущества, включая полную конструктивную гибель;

б) частичные убытки, включая частную и общую аварии; в) расходы по спасению, долевого взноса по общей аварии и др. издержки, направленные на предотвращение или уменьшение убытков и потерь.

Как правило, в стандартный страховой полис при м.с. включаются исключения по рискам, которые последний не покрывает: *PC and S Clause (Free of capture and seizure clause)* — условие, по которому страховщик не отвечает за ущерб, если судно или груз захвачены другим государством; страйки (забастовки), народные волнения. Тем не менее иногда военные риски, забастовки и т.п. покрываются страховым полисом по договору сторон, и тогда такие исключения вычеркиваются из стандартного полиса.

Некоторые риски, которые не покрываются обычным м.с., покрываются клубами взаимного страхования судовладельцев — *Pand I Clubs (Protecting and Indemnity Clubs)*, напр., риски по утрате и/или повреждению груза, произошедшие по вине перевозчика или лица, за действия которого он отвечает; иски против неплатежеспособности или неуплаты грузовладельцем причитающейся доли судовладельцу по общей аварии; штрафы, наложенные на судно портовыми властями или др. органами власти; судебные издержки, понесенные с согласия клуба, и др. риски — всего более 40 рисков, по которым, однако, судовладелец страхует свое судно автономно.

N.O.S./N.O.E./ITEMS — NOT OTHERWISE SPECIFIED; NOT OTHERWISE STIPULATED; NOT OTHERWISE STATED; NOT OTHERWISE ENUMERATED — иначе не указано (о грузе); иначе не обусловлено (о грузе); иначе не заявлено (о грузе); иначе не перечислено (иногда о генеральном грузе).

Грузы, не поименованные в листе ставок фрахта, имеют добавление N.O.S. или N.O.E. Напр., machinery. N.O.S.: chemicals, N.O.S. На такие грузы устанавливается специальная ставка фрахта, а также дополнительная стивидорная ставка. Бывают случаи, когда груз не только не поименован в листе ставок, но и не может быть отнесен к какой-либо группе. Напр, химикаты N.O.S., в таком случае брокер будет назначать ставку фрахта на базе general cargo, N.O.S. Фактически это ставка, которая будет в данном конкретном случае больше — по весу, кубатуре или стоимости груза.

Во многих существующих ставках линейных Конференций иногда вместо general cargo, N.O.S. указывается enumerated goods или goods not enumerated .

NOTICE OF READINESS — извещение о готовности. Письменное (иногда по радио) заявление капитана о готовности судна к погрузке/ выгрузке.

Порейсовому чартеру в обязанности капитана входит известить письменно фрахтователя или его агента, как только судно будет готово к погрузке/выгрузке. Это извещение делается в форме notice of readiness, которая вручается фрахтователю или его агенту.

Прежде чем вручить нотис о готовности (извещение о готовности) должны быть выполнены след, условия:

- судно должно прибыть в место погрузки/выгрузки, как оговорено в чартере или так близко к указанному месту, как это позволяют требования безопасности судна;
- судно должно быть действительно готово к грузовым операциям в указанное время;
- в случае погрузки зерна должен быть предъявлен документ, подтверждающий, что судно может грузить зерно, а также сделан предварительный расчет остойчивости.

Порядок подачи нотиса оговаривается в чартере, и стальнойное время исчисляется соответственно этим условиям. Обычно в чартере указано, что стальнойное время начинается по истечении 24 часов после подачи нотиса капитаном или агентом судовладельца, что судно во всех отношениях готово к грузовым операциям, независимо от того, находится оно у причала или нет. Нотис принимается в официальные рабочие часы.

Несмотря на это общее правило, часто порядок начала стальнойного времени следующий: если нотис подан до обеда (12ч дня), стальнойное время начинается после обеда той же даты; если нотис подан после обеда, то стальнойное время начинается с утра следующего дня с началом официальных рабочих часов или, напр., с 8 ч утра.

Время подачи нотиса должно быть зафиксировано в судовом журнале. Эта дата называется reporting day.

Если по какой-либо причине нотис не может быть вручен по прибытии судна, причина должна быть отражена в судовом журнале.

Если фрахтователь или его агент отказываются акцептировать нотис, мотивируя тем, что судно не во всех отношениях готово к грузовым операциям, необходимо указать в судовом журнале причину отказа акцепта нотиса, сообщить своему агенту о приглашении сюрвейера для проверки готовности судна к грузовым операциям.

Следует отметить, что готовность включает в себя физическую и юридическую готовность судна. Физическая готовность означает, что судно должно быть чистым и готовым принять намеченный к погрузке груз или готово выгрузить имеющийся

на борту груз. Юридическая готовность подразумевает очистку от формальностей, существующих в порту захода (таможенные, карантинные и др.).

Нотис вручается и может быть акцептован, если судно в буквальном смысле не во всех отношениях готово начать грузовые операции: напр., еще закрыты трюма или нет «свободной практики» от карантинных властей. Однако часто отсутствие «свободной практики» используется фрахтователем для отказа акцептовать нотис о готовности.

NOTICE TIME /GRACE TIME (FREE TIME) — льготное время, которое предоставляется фрахтователю (получателю, грузоотправителю) перед началом стальнойного времени для организации грузовых работ. В принципе, это понятие устарело, т.к. современные виды связи и средств информации дают возможность получателю/отправителю грузов знать заблаговременно о точном подходе судна и практической значимости notice time уже не имеет. Тем не менее, многие проформы чартеров оговаривают право фрахтователя на льготное время (напр., «Дженкон»).

Как оправдание применения notice time может служить приход судна под грузовые операции в праздничные или воскресные дни или поздно ночью, когда грузовые операции не могут быть начаты по обычаям порта. Следовательно, так или иначе происходит потеря времени, риск которой обычно остается за судовладельцем. В таком случае в чартер вносится пункт, что стальнойное время начинается с началом официального рабочего дня после прихода судна («Laytime to commence at the beginning of next ordinary working shift after vessel's arrival»). Иногда можно договориться с фрахтователем делить риск потери времени пополам, т.е. половина потерянного времени засчитывается в стальнойное время.

Фрахтователь имеет право на льготное время, если это обусловлено чартером, обычаями порта или законом (как, напр., в ФРГ и Скандинавских странах; в Англии закон такого права фрахтователю не дает).

OUT-TURN REPORT — приемо-сдаточный акт, в котором фиксируется количество доставленного и сданного судном груза и выявленные при этом несоответствия с данными коносамента для предъявления претензий о несохранной перевозке груза. А.-р. может быть оформлен тальманом, стивидором или грузополучателем после урегулирования вопросов таможенной очистки.

PORT CHARTER-PARTY — портовый чартер. Если в чартере указано, что судно должно следовать в порт такой-то без указания причала (the said vessel shall proceed to port...), то такой чартер называют Port C/P. По такому чартеру могут возникнуть трудности с момента начала исчисления стальнойного времени. Обычно судно считается прибывшим (arrived vessel), когда оно вошло в территорию порта, что не всегда четко можно определить. Поэтому в этих случаях судовладелец старается уточнить позицию судна, внося пункт о стальнойном времени (Laytime clause) — находится ли судно в порту/ у причала или нет (whether in berth/port or not).

RAIL CONSIGNMENT NOTE — железнодорожная накладная. Документ, которым оформляется договор перевозки груза железнодорожным транспортом. Является товарораспорядительным документом и подтверждением железной дороги в приеме груза к перевозке. Составляется грузоотправителем на станции отправления и следует с грузом до станции назначения, где выдается грузополучателю. В Ж.н. кроме обычных для транспортного документа сведений указывается требуемая скорость перевозки груза. В отечественной практике приняты условные значения таких скоростей (в км в сутки): для обычных грузов используется *малая скорость (slow goods train)*, которая составляет для мелких отправок — 180 км, для повагонных отправок — 330 км, для маршрутных отправок — 550 км; для ценных и скоропортящихся грузов используется *большая скорость (fast goods tram)*, которая составляет ус-

ловно от 330 км (для мелких отправок) до 660 км (для рефрижераторных поездов со скоропортящимися грузами).

RAILWAY SENDINGS — железнодорожные отправки, а) *Маршрутная отправка* партии груза по одной накладной в количестве, соответствующем грузоподъемности целого состава поезда; б) *повагонная отправка* определенного количества груза по одной железнодорожной накладной, для перевозки которого требуется один вагон; в) *малотоннажная отправка* партии груза от 10 до 20 т, перевозимой по одной накладной и занимающая не больше половины объема четырехосного вагона; г) *мелкая отправка* груза, перевозимого по одной накладной, для перевозки которого не требуется отдельного вагона; д) *комбинированная (сборная) отправка* мелких партий грузов различных владельцев, собранных в одну повагонную партию и перевозимых по одной накладной.

SAID TO WEIGHT — вес на ответственности грузоотправителя. Оговорка, вносимая судовладельцем в коносамент в тех случаях, если нет возможности проверить массу погруженного на судно груза или у судовладельца имеются основания полагать, что масса принятого на судно груза определена неточно. В последнем случае капитан судна, кроме внесения в коносамент указанной оговорки, должен также заявить грузоотправителю письменный протест. Наличие в коносаменте такой оговорки является достаточным основанием для отказа страховщиком в возмещении убытка при обнаружении недостачи груза по весу в порту назначения.

SAFE PORT — безопасный порт. Порт, который в течение соответствующего периода времени судно или может достичь, или в который оно может войти, или в котором оно может оставаться, или из которого в течение этого периода оно может уйти, не подвергаясь (если не случится какое-либо необычное происшествие) опасности, какой нельзя избежать в результате добросовестного судовождения и существующей морской практики.

SEA WAYBILL, WAYBILL — морская накладная. Появилась как реакция на растущее воздействие технических и коммерческих нововведений, расширение масштабов деятельности международных монополий, рост банкротств и мошенничества с коносаменами. Главное ее отличие от коносамента — это то, что М.н. не «олицетворяет» и не «представляет» товар, не являясь товарораспорядительным документом, который подтверждает договор перевозки грузов перевозчиком и в силу которого последний обязуется доставить грузы получателю, обозначенному в документе. М.н. — необоротный документ. По своей сути это простая расписка перевозчика, содержащая его подтверждение принятия груза под свою ответственность. Международных соглашений и конвенций о применении М.н. пока нет. М.н. используется в основном при контейнерных перевозках или других быстрых способах доставки грузов.

SEAWORTHINESS — мореходность судна. Состояние судна, при котором оно пригодно совершить предстоящий рейс с определенным грузом: подходит по своим техническим данным, достаточно укомплектовано квалифицированным экипажем (командой) и соответственно снабжено топливом, водой и запасами, т.е. может противостоять обычным опасностям на море и обеспечить сохранную перевозку грузов.

М.с. играет важнейшую роль при заключении контрактов на перевозку грузов, страховании груза и судна. Если судно признано непригодным для перевозки груза до места назначения, оно также считается непригодным для страхования, т.е. основная идея мореходности судна с точки зрения морского страхования и возможности перевозки судном грузов морем одна и та же. Тем не менее здесь нужны некоторые уточнения, т.к. м.с. — понятие относительное, а не абсолютное. Судно может быть мореходно в летнее время с определенным грузом в определенном районе

плавания и немореходным в том же районе плавания, но зимой или с другим грузом. Т.о., нельзя дать абсолютного определения м.с. на все время, на все районы плавания и в отношении всех грузов, для перевозки которых оно предназначено, несмотря на хорошее техническое состояние во всех отношениях.

Необходимо различать м.с. в условиях рейсового чартера, тайм-чартера и по коносаменту, когда он играет роль договора морской перевозки.

Обязанность обеспечить мореходность судна по рейсовому чартеру означает в основном подготовить судно к предстоящему рейсу на момент отхода. Под этим подразумевается, во-первых, что судно пригодно и во всех отношениях оборудовано для принятия и перевозки намеченного груза, т.е. судно должно быть *cargo-worthiness*. Как фрахтователь

обязан доставить груз на судно согласно условиям чартера, так и судно должно быть пригодно принять этот груз. Во-вторых, не будет нарушением обязанностей судна быть в мореходном состоянии, если судно, не будучи в данный момент приведенным полностью в мореходное состояние, будет таковым на момент отхода в рейс; в-третьих, нельзя вменить в вину судовладельцу потерю судном мореходности, если его судно, будучи в хорошем техническом состоянии, во время рейса по каким-либо причинам стало немореходным. Тем не менее, если судно в данный момент может выйти в рейс с точки зрения мореходности, однако имеет неисправности, которые наверняка не дадут ему благополучно завершить рейс, такое судно считается не в мореходном состоянии на данный период.

Т.о., м.с. весьма обширное понятие, и, в одном случае, фрахтователь может отказать грузить свои грузы на судно, если явно видно, что судно не будет в мореходном состоянии на дату отхода, в другом случае — разрешить погрузку, т.к. практически очень сложно предвидеть будущее немореходное состояние судна.

Согласно рейсовому чартеру невиновная сторона имеет два пути защиты своих интересов, когда другая сторона не выполняет условия контракта. Во всех случаях она может возбудить дело по компенсации причиненного ущерба — за потерю финансовой выгоды из-за невыполнения контрактных условий. Кроме того, если нарушения очень серьезные, то невиновная сторона может разорвать контракт полностью. В таком случае невиновная сторона заявляет, что контракт аннулируется (*rescind*) или что она отвергает дальнейшую ответственность (*repudiate further liability*) за судьбу контракта с возмещением убытков, которые она понесла, потеряв законный выгодный бизнес или др. убытки из-за немореходности судна.

Согласно тайм-чартеру стороны имеют другой подход по отношению к возможности судна завершить успешно какую-то операцию. Обычно в тайм-чартере оговаривается место и время, когда судно переходит в распоряжение фрахтователя. Судовладелец обязан предъявить судно в условленном месте в мореходном состоянии. Тем не менее, смысл обязанностей в отношении мореходности судна по тайм-чартеру несколько слабее, чем по рейсовому чартеру при тех же обстоятельствах. Фрахтователь не может рассчитывать, что судно будет пригодно во всех отношениях выполнять все рейсы, как это считали судовладелец и фрахтователь, когда договор был подписан.

В действительности же, конечно, когда договор является гибридом, т.е. по форме тайм-чартера совершается договоренное количество рейсов, тогда требования к мореходному состоянию судна возрастают. Судно должно быть способным выполнить эти рейсы.

Если судно на момент сдачи фрахтователю в условленном месте признано немореходным, последний может отказаться принять судно.

Как известно, по тайм-чартеру судовладелец и фрахтователь имеют свои обязанности: первый обязан укомплектовать надлежащим образом команду, снабдить

судно провизией, обеспечить страхование, второй — обеспечить бункер, оплатить портовые сборы. Эти обязательства должны быть записаны в чартере.

Одной из обязанностей судовладельца является обязанность поддерживать судно в работоспособном состоянии (in an efficient state) в течение всего времени действия тайм-чартера. Это вопрос сложный и он касается как физического состояния корпуса и судна в целом, так и квалификации команды, снабжения и т.п.

М.с. по коносаменту подразумевает такие же обязанности судовладельца, как по чартер-партии, когда коносамент служит доювором морской перевозки. Судно должно быть пригодным перевезти указанный в коносаменте груз до места назначения. Т.о., обязанности судовладельца в отношении м.с. такие же, как и при рейсовом чартере.

SHIPBROKER — судовой брокер, посредник, агент. Это высококвалифицированный специалист, выполняющий различные функции в торговом судоходстве:

- выступает посредником при покупке/продаже судов, заключении контрактов на постройку нового тоннажа; — занимается букированием грузов для судов; — выполняет функции агента фрахователя в поисках судна для грузов;

- выступает как брокер судовладельца и как агент фрахователя в прибрежной торговле;

- регулярно информирует судовладельца, фрахователя за границей о состоянии рынка в сфере его деятельности;

- выступает в качестве судового агента, который действует от имени судовладельца и капитана судна: занимается оформлением прихода и отхода судна, заботится об организации погрузки/выгрузки грузов, высадки и посадки пассажиров, бункеровки, снабжения, ремонта и т.п.

Многие брокерские фирмы заняты не в одной сфере деятельности, а в нескольких из перечисленных выше.

Брокеры, если они выступают в качестве агентов, получают за свои услуги комиссионные и, если они выполняют роль чисто брокера — «брокерские», которые оговариваются в контракте как проценты к сумме сделки. Обычно, при фраховании судна, брокер получает комиссионные 1,25% от брутто фрахта, при покупке/продаже судов около 1% от суммы сделки, линейный агент — 3-5%. Портовый агент получает вознаграждение в зависимости от тоннажа судна и порта.

«Брокерские» должны покрывать расходы брокера и давать ему определенную чистую прибыль за его деятельность.

В принципе, брокер и агент являются посредниками, и в торговом судоходстве нет четкого определения, указывающего на какое-либо принципиальное различие между ними. Считается, что агент представляет своего принципала, тогда как брокер представляет обе стороны и действует от их имени (см. Agency).

В соответствии с выполняемыми функциями при фраховании судов брокеров называют: Charterer's broker и Owner's broker, т.к. обе стороны — и фрахователь и судовладелец нуждаются в полезной информации как на переговорах, так и в дальнейшей деятельности.

Как правило, после заключения сделки брокер подписывает от имени принципала соглашение, обычно с добавлением «as agent only « -»только как агент» или «as agent for... « — «как агент за . . .». По указанию принципала б. может не указывать его имени, что, конечно, может привести к определенным осложнениям, когда возникнет вопрос, кто фактически заключил контракт.

Иногда судовладелец пользуется услугами т.н. Confidential или Exclusive — конфиденциального, доверительного б. или б., которого он наделил исключительными правами.

Б., который является посредником между конфиденциальным б. судовладельца и брокером подходящего фрахтователя, называется Competitive — конкурентоспособный б.

Б., который занят рассылкой информации по спросу тоннажа из одного информационного центра, напр. Лондона, в др. информационные центры — Нью-Йорк, Токио, Гамбург и т.д., называется Cable — телеграфный б.

Б., который только посылает информацию, предложения и контрпредложения, без знания дела и рынка, называется Mail box — почтовый б. Такой б. особой популярностью не пользуется.

В., заключающий контракт по несколько высшим ставкам, чем рыночные, называется freight — фрахтовый б. Чтобы не упустить бизнес, он не придает большого значения деталям чартера. В отличие от него б., который самым тщательным образом следит за каждым пунктом чартер-партии, называется чартерным — Charterparty broker. Он заключает контракты по рыночным ставкам.

Следует отметить, что, как известно, условия чартера играют важнейшую роль в сделке и, если им не уделить должного внимания, это может привести к большим убыткам

Когда совершается продажа/покупка судна, в этом бизнесе занят брокер по покупке/продаже — Sale and purchase б. Когда стороны пришли к соглашению, составляется Memorandum of agreement.

STOWAGE FACTOR — удельный погрузочный объем. Объем, занимаемый одной тонной груза в грузовом помещении судна, имеет большое значение для определения уровня провозной платы. Для весовых или дед-вейтных грузов, имеющих У п о до 40 куб футов, фрахтовая ставка берется с единицы массы, а для *объемных грузов (measurement cargo)*, У. п. о. которых превышает 40 куб. футов, — с единицы объема. Обычно право выбора способа определения уровня провозной платы (за единицу массы или единицу объема) предоставляется судовладельцу.

TIME CHARTER — таим чартер, фрахтование судна на время. По этому договору морской перевозки судовладелец отдает в распоряжение фрахтователя судно (во всех отношениях в мореходном состоянии) и отвечает за техническое состояние судна и управление в навигационном отношении. Фрахтователь несет расходы по бункеру, стивидорные, портовые, лоцманские, буксирные, расходы по агентированию относятся также на счет фрахтователя.

Фрахтователь, нанимающий судно в т. ч. называется time charterer.

Если по условиям рейсового чартера фрахтователь, как правило, платит фрахт в порту назначения, то по т. ч. фрахтователь обязан произвести оплату найма судна вперед согласно договорным условиям. Оплата производится с указанием количества дней в месяце для избежания в будущем споров по этому вопросу, напр. «ам. дол. за месяц в 30 дней». Могут быть и другие условия, напр. «ам. дол. за день» и т. д.

Также как и по условиям рейсового чартера, по условиям т.-ч. оговаривается cancelling time — да та канцеллинга, после которой фрахтователь может расторгнуть контракт.

Судовладелец не отвечает за задержки судна, происшедшие по форсмажорным обстоятельствам. Однако если задержка произошла, например, по причине поломки машины, то в таком случае согласно параграфу, определенному как Off hire или Suspension of hire — параграфу о приостановлении найма, фрахтователь освобождается от оплаты по найму за этот период.

Судовладелец (например, по Английским законам) может отозвать судно с тайм чартера и расторгнуть договор, если фрахтователь недостаточно или поздно внес плату за наем судна. На практике, однако, не все так просто. Фрахтователь должен следить за тем, чтобы плата за наем была произведена согласно условиям т.-ч., т.к.

судовладелец может прервать контракт и получить лучшие условия фрахтования. С другой стороны, судовладелец должен хорошо все взвесить, получить хорошую юридическую консультацию, прежде чем разорвать контракт с фрахтователем, т.к. в случае неправомерных действий судовладелец будет оплачивать фрахтователю компенсацию за понесенный фрахтователем ущерб.

Право судовладельца расторгнуть договор, если фрахтователь не выполнил свои обязательства по оплате найма судна, заложены в проформе *Baltime* и др. проформах. Судовладелец также имеет залоговое право на груз, но часто бывает, что этим правом он воспользоваться не может, т.к. не всегда груз принадлежит фрахтователю. Как только капитан подтвердил получение груза на судно (подписал коносамент), он обязан доставить груз держателю коносамента, не получив ничего от фрахтователя.

Залоговое право судовладельца и фрахтователя обычно указывается в проформе т.-ч в следующей редакции «*The owners to have a lien upon all cargoes and sub freights belonging to the Time Charter and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned*»

Однако как было сказано выше, это право является слабой защитой интересов судовладельца, поскольку с началом погрузки груза он фактически связан обязанностью перед владельцем груза доставить ему груз, даже если фрахтователь не в состоянии оплатить найм судна. Что касается залогового права на *sub freight*, *B/L-freight*, принадлежащего фрахтователю, то не всегда легко получить информацию о плательщике фрахта и доказать свое право на залог этого фрахта. Кроме того, во многих случаях *sub-freight* (*B/L freight*) оплачивается заблаговременно, что, естественно, лишает судовладельца возможности защитить свои интересы таким путем.

Как правило, в т.-ч включается параграф (пункт) *Last hire Payment* — окончательные платы по найму судна. Они включают в себя расчеты по остатку бункера (или добункеровке), доплату за определенный период, необходимый для завершения рейса и т.д.

Сложна позиция капитана, когда судно находится в т.-ч, т.к. он должен следовать инструкциям судовладельца и фрахтователя, защищая интересы обоих.

Если инструкции фрахтователя могут привести к опасности судно, груз и/или команду, капитан не только имеет право не выполнять их, но и обязан во всех случаях заботиться о безопасности экипажа, судна и груза, за которых он отвечает. Нередки случаи конфликтов капитана с фрахтователем. В проформах чартеров оговаривается пункт взаимоотношений капитана, фрахтователя, судовладельца. В некоторых чартерах вопрос о капитане ставится довольно жестко, вплоть до права фрахтователя требовать от судовладельца замены капитана.

Во многих проформах т.-ч содержится концепция *customary assistance*, которая подразумевает, что капитан и команда должны оказывать фрахтователю такую же помощь и содействие, как если бы на его месте был судовладелец. На деле это означает, что команда должна чистить трюма после выгрузки груза, открывать, закрывать трюма в течение погрузки/выгрузки, выполнять др. работы без дополнительной оплаты. Если такие работы по местному законодательству не разрешается выполнять силами судовой команды, тогда, безусловно, они оплачиваются фрахтователем.

Овертайм командному составу и команде оплачивается согласно договоренности, и условия оплаты включаются в т.-ч.

Агент, как правило, назначается фрахтователем. Не производится дополнительной оплаты судовладельцем услуг агентирования, кроме прямых услуг судовладельцу, на выполнение которых он обычно привлекает своего агента.

TIME SHEET — таймшит. Учет стояночного времени судна, предусмотренного чартером на производство грузовых операций.

Т. составляется в каждом порту погрузки и выгрузки судна, подписывается капитаном и представителем фрахтователя. В нем фиксируются погрузочно-разгрузочные операции и непроизводительные простои за все время стоянки судна в порту

Т. служит основанием для расчетов по диспачу и демереджу, в нем также указывается дата и время прибытия судна в порт, время вручения и акцепта нотиса о готовности судна к грузовым операциям, дата и время фактического начала и окончания грузовых операций, норма погрузки/выгрузки согласно чартеру

WARRANT — специальное свидетельство, выдаваемое товарным складом о приеме товара на хранение с обозначением веса, количества мест, качества и количества товара, состоит из двух частей (складского свидетельства и залогового свидетельства) и имеет характер товарораспорядительного документа. Право владения складированным товаром может быть передано другому держателю В. путем учинения на данном свидетельстве передаточной надписи. Залоговое свидетельство может быть использовано для получения займа под залог товара, а также продажи товара. Складированный товар выдается держателю В. только при предъявлении обеих его частей.



10. ОСНОВНІ ПОНЯТТЯ І ТЕРМІНИ З МИТНОЇ СПРАВИ

ВІДЧУЖЕННЯ — продаж, дарування, обмін.

ВІЛЬНЕ ВИКОРИСТАННЯ — розпорядження без митного контролю в Україні або за її межами товарами та іншими предметами, пропущеними через митний кордон України.

ГРОМАДЯНИ-НЕРЕЗИДЕНТИ — іноземні громадяни, особи без громадянства, громадяни України, які постійно проживають за кордоном, у тому числі ті, що тимчасово перебувають на території України.

ГРОМАДЯНИ-РЕЗИДЕНТИ — громадяни України, іноземні громадяни, а також особи без громадянства, які постійно проживають в Україні, в тому числі ті, що тимчасово перебувають за кордоном України.

ДЕКЛАРАЦІЯ НА ВВЕЗЕННЯ-ВИВЕЗЕННЯ, ТРАНЗИТ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ ІНДИВІДУАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ, ВУЗЛА ЧИ АГРЕГАТУ (далі — декларація форми МД-7) — документ, у якому містяться відомості про власника транспортного засобу, транспортний засіб та мету переміщення ТЗ через митний кордон України. У декларації містяться зобов'язання про зворотне ввезення-вивезення, транзит та доставку ТЗ з одного митного органу в інший. Застосовується для здійснення митного оформлення ТЗ, що переміщуються через митний кордон України фізичними особами, контролю за виконанням зобов'язань про зворотне ввезення-вивезення, транзит та доставку ТЗ з одного митного органу в інший.

ДЕКЛАРУВАННЯ — обов'язкова заява за встановленою формою точних даних про мету переміщення через митний кордон України товарів та інших предметів і про самі товари та інші предмети, а також будь-яких відомостей, необхідних для митного контролю та митного оформлення.

ДІЛОВОДСТВО — це діяльність, яка охоплює питання документування й організації роботи з документами в процесі здійснення управлінських функцій.

ДОКУМЕНТИ, ЩО ПІДТВЕРДЖУЮТЬ ПРАВОМІРНІСТЬ ВОЛОДІННЯ ТЗ:

— придбаними (отриманими) у фізичних та юридичних осіб — нотаріально засвідчені або засвідчені в консульських установах чи посольствах України в країні придбання договори купівлі-продажу, обміну чи дарування;

— придбаними в торговельних організаціях (фірмах, установах) — оформлені на відповідних бланках і завірені печатками оригінали рахунків, чеків, рахунків-фактур, інвойсів та ін.). У цих документах зазначаються дата продажу, марка, модель ТЗ, рік виготовлення, технічні дані ТЗ (номери кузова, шасі, двигуна), а також прізвище, ім'я, по батькові особи, що придбала ТЗ.

ДОКУМЕНТИ, ЩО ПІДТВЕРДЖУЮТЬ ПРАВОМІРНІСТЬ КОРИСТУВАННЯ ТЗ — нотаріально засвідчені доручення на право користування ТЗ, належним чином оформлені договори найму, оренди, прокату тощо.

ЄДИНИЙ МИТНИЙ ТАРИФ УКРАЇНИ — систематизований звід ставок мита, яким обкладаються товари та інші предмети, що ввозяться на територію України або вивозяться за межі її.

ЗАНУЛЕННЯ — це зумисне електричне з'єднання з нульовим захисним провідником неструмопровідних частин, які можуть виявитись під напругою.

ЗАХИСНЕ ЗАЗЕМЛЕННЯ — це зумисне електричне з'єднання з землею металевих неструмоведучих частин, які можуть виявитись під напругою.

ЗОБОВ'ЯЗАННЯ ПРО ЗВОРОТНЕ ВВЕЗЕННЯ-ВИВЕЗЕННЯ ТЗ (про доставку ТЗ з одного митного органу в інший, транзит) — письмове зобов'язання, що надається власником ТЗ або уповноваженою ним особою митним органам при тимчасовому ввезенні в Україну (вивезенні з України) ТЗ (доставку ТЗ з одного митного органу в інший або транзит ТЗ через митну територію України) з обов'язковим зазначенням терміну його виконання. Невиконання зобов'язання (в тому числі несвоечасне виконання) тягне за собою відповідальність, установлену чинним законодавством.

ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНИЙ КОНТРАКТ — матеріально оформлена угода двох або більше суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та їх іноземних торгових партнерів, якщо інше не встановлено законом або міжнародним договором України, і спрямована на встановлення, зміну або припинення їх взаємних прав та обов'язків у зовнішньоекономічній діяльності.

ЗОНА МИТНОГО КОНТРОЛЮ — частина пункту пропуску на митному кордоні України або в інших місцях, територія, в межах якої митниця здійснює митний контроль.

МЕХАНІЧНИЙ ТЗ — транспортний засіб, що приводиться в рух за допомогою двигуна.

МИТНА ПОЛІТИКА — система митних заходів держави стосовно ввозу іноземних товарів та вивозу своїх за кордон, частка торгової політики держави. Митна політика відображає інтереси господарства, спрямована на забезпечення активного торгового балансу шляхами обмеження імпорту та збільшення експорту.

МИТНА ТЕРИТОРІЯ — територія України, в тому числі території штучних островів, установок та споруд, які створюються в економічній (морській) зоні України, над якими вона має виключну юрисдикцію щодо митної справи, що становлять єдину митну територію.

МИТНЕ ЗАКОНОДАВСТВО — митна справа в Україні регулюється Законом «Про митну справу в Україні», Законом України про зовнішньоекономічну діяльність України, Митним кодексом України, Законом України про Єдиний митний тариф, іншими законодавчими актами України, прийнятими відповідно до цього Закону.

МИТНЕ РЕГУЛЮВАННЯ здійснюється відповідно до кодексу законів України та міжнародних її договорів. Україна може вступати в митні союзи з іншими державами, брати участь у діяльності міжнародних організацій з питань митної справи.

МИТНИЙ КОРДОН — це межі митної території України. Митний кордон України співпадає з державним кордоном України, за винятком меж спеціальних митних зон. Межі території спеціальних митних зон є складовою частиною митного кордону України.

МИТНИЦЯ ВІДПРАВЛЕННЯ — будь-який митний орган України, з якого для всієї кількості товарів та інших предметів або їх частини починається переміщення.

МИТНИЦЯ ПРИЗНАЧЕННЯ — будь-який митний орган України, де закінчується переміщення товарів та інших предметів.

МИТНІ ОБ'ЄКТИ — до митних об'єктів належать будівлі, споруди та мережі інженерного забезпечення (електро-, тепло-, водо- та газопостачання, каналізація), які знаходяться на балансі митного органу.

МИТНІ ПРОЦЕДУРИ — здійснення контролю за дотриманням порядку переміщення товарів та інших предметів, огляд предметів, оформлення митних документів, накладення митного забезпечення, перевірка правильності заповнення вантажної митної декларації, нарахування сум, що підлягають сплаті, та інші дії, які здійснюються митними органами України з метою виконання законодавства України в галузі митної справи.

МИТО — податок на товари та інші предмети, які переміщуються через митний кордон України.

МІЖНАРОДНІ ДОГОВОРИ УКРАЇНИ — Україна дотримується зобов'язань, що випливають з її міжнародних договорів. Якщо міжнародним договором України встановлені інші правила, ніж ті, що містяться в законодавчих актах України про митну справу, то застосовуються правила міжнародного договору.

ОХОРОНА ПРАЦІ — це система правових, соціально-економічних, організаційно-технічних, санітарно-гігієнічних і лікувально-профілактичних заходів та засобів, спрямованих на збереження здоров'я людини в процесі праці.

ПАРТІЯ ТОВАРІВ:

— при перевезеннях залізничним транспортом — товари та інші предмети, що надходять на станцію призначення одночасно у складі однієї відправки на адресу одного вантажоодержувача від одного вантажовідправника з однієї станції відправлення;

— при перевезеннях іншими видами транспорту — товари та інші предмети, що відправляються на адресу одного одержувача за одним транспортним документом відповідно до транспортних правил, а також товари, що пересилаються за однією поштовою накладною або переміщуються як ручна поклажа однією особою, яка перетинає митний кордон України.

ПЕРЕВІЗНИК — власник товарів або уповноважена ним особа, яка безпосередньо володіє товарами та здійснює перевезення впродовж усього терміну їх переміщення між митницями України.

ПЕРЕМІЩЕННЯ ЧЕРЕЗ МИТНИЙ КОРДОН УКРАЇНИ ТОВАРІВ ТА ІНШИХ ПРЕДМЕТІВ — це ввезення на митну територію України, вивезення з цієї території або транзит через територію України товарів та інших предметів у будь-який спосіб, включаючи використання з цією метою трубопровідного транспорту та ліній електропередачі.

ПРЕДМЕТИ — будь-які предмети, що переміщуються через митний кордон України.

ПРИНЦИПИ МИТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ — Україна самостійно визначає митну політику, створює митну систему та здійснює митне регулювання на своїй території.

ПРОМІЖНА МИТНИЦЯ — будь-який митний орган, де здійснюється часткове довантаження, розвантаження, перевантаження товарів або інші операції з товарами, пов'язані з необхідністю зміни транспортного засобу, митного режиму, усунення загрози псування вантажу тощо.

ПРОПУСК ЧЕРЕЗ МИТНИЙ КОРДОН УКРАЇНИ — дозвіл митниці на використання товарів та інших предметів на митній території України або за межами цієї території з метою, заявленою митниці.

ПУНКТ ПРОПУСКУ — це об'єкт для здійснення прикордонного, митного та інших видів контролю пасажирів, транспортних засобів та вантажів з метою перетину державного контролю України на шляхах сполучення: залізничного, автомобільного, повітряного, морського та річкового транспорту, а також пішохідних шляхах.

ПУНКТ ПРОПУСКУ ЧЕРЕЗ ДЕРЖАВНИЙ КОРДОН УКРАЇНИ — територія або частина території залізничної, автомобільної станції, морського, річкового порту, аеропорту (аеродрому) з комплексом будівель, споруд та інженерно-технічних засобів, де здійснюються визначені законодавством види контролю з метою пропуску через державний кордон осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна.

РЕЖИМ ЗОНИ МИТНОГО КОНТРОЛЮ — це порядок доступу та перебування в таких зонах, включаючи службових осіб, які безпосередньо забезпечують процес митного контролю, та громадян, які проходять митний контроль або уповноважені пред'явити такому контролю товари та інші предмети, а також порядок переміщення товарів та інших предметів за межі зони митного контролю.

СПЕЦІАЛЬНІ МИТНІ ЗОНИ — на території України можуть створюватися спеціальні митні зони різного типу. Статус і територія зазначених зон встановлюються Верховною Радою України відповідно до законів України про спеціальні митні зони.

СПЕЦІАЛЬНІ МИТНІ РЕЖИМИ — Україна може укласти з державами двота багатосторонні договори, які на основі взаємності встановлюють спеціальні митні режими, що передбачають пільгові умови для суб'єктів господарської діяльності цих держав.

ТИМЧАСОВЕ ВВЕЗЕННЯ НА МИТНУ ТЕРИТОРІЮ УКРАЇНИ ТА ТИМЧАСОВЕ ВИВЕЗЕННЯ — ввезення товарів та інших предметів на митну територію України за умови їх зворотного вивезення за межі України та вивезення з митної території України товарів чи інших предметів за умови їх зворотного ввезення.

ТИПІЗАЦІЯ ТЕКСТІВ — процес створення тексту-зразка, тексту-стереотипу, на основі якого можуть бути побудовані тексти аналогічного змісту, що відповідають подібним управлінським ситуаціям. При цьому мають бути якнайточніше збережені основні конструкції й формулювання тексту-зразка. Типові тексти, як правило, оформляють у вигляді спеціальних збірників.

ТОВАР — будь-яка переміщувана через митний кордон України продукція, в тому числі продукція, на яку поширюються права інтелектуальної власності, послуги, роботи, що є об'єктом купівлі-продажу або обміну.

ТОВАРИ АБО ВАНТАЖІ — будь-які товари та інші предмети, що переміщуються через митний кордон України під митним контролем у будь-якому митному режимі, за винятком транспортних засобів, що перевозять ці товари та інші предмети.

ТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ — технічний засіб, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також установа на ньому спеціального обладнання чи механізмів.

ТРАФАРЕТИЗАЦІЯ ТЕКСТІВ — процес поділу всієї інформації групи однорідних документів на постійну і змінну з наступним включенням постійної інформації до банку документа. Отже, трафаретні тексти — це дослівне відтворення постійної інформації групи документів з пропусками для подальшого заповнення конкретного документа.



11. ОСНОВНЫЕ СТРАХОВЫЕ ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

АБАНДОН — отказ страхователя судна или груза от всех прав собственности на застрахованный объект в пользу страховщика. Цель отказа — получить от страховщика полную страховую сумму. А. применяют при пропаже судна без вести и при т.н. конструктивной полной гибели застрахованного объекта. Страховщик может не принять А. если он не желает взять на себя реализацию остатков застрахованного объекта или опасается понести дополнительные издержки из-за вступления в права собственности. Такое может быть, например, если судно затонуло во внутренних водах страны и по действующим здесь законам оно должно быть поднято для очистки фарватера за счет владельца (страхователя). Иногда расходы по очистке фарватера от остатков затонувшего судна включаются в условия страхования в качестве дополнительного риска. Это позволяет страховщику принять А. без ущерба для себя.

АВАРИЙНЫЙ ВЗНОС — денежная сумма, которую уплачивает грузополучатель либо морскому перевозчику (судовладельцу), либо в банк на совместный счет перевозчика и грузополучателя. Эта сумма обеспечивает уплату грузополучателем его доли убытка от общей аварии. Определяется эта доля впоследствии. Цель А.В. — обеспечение интересов перевозчика на случай банкротства грузополучателя. Последний, получив предложение перевозчика об А.В. должен немедленно сообщить об этом страховщику, у которого застрахован груз. Страховщик обычно предлагает перевозчику вместо А.В. свою гарантию. Если А.В. уплачен, то для получения возмещения страховщику следует выслать квитанцию с передаточной надписью в пользу перевозчика.

АВАРИЙНЫЙ КОМИССАР — представитель страховщика. Он устанавливает по соглашению со страхователем (иногда с помощью экспертов) причину, характер и размер убытков и выдает аварийный сертификат, т.е. производит так называемое оформление страховых убытков. Он также участвует в ликвидации последствий страховых случаев, в особенности вызванных крупными морскими происшествиями (посадка судна на мель, столкновение судов и т.п.), принимая на месте меры к обеспечению сохранности застрахованных объектов и уменьшению убытков. А.К. по поручению страховщика проводит предупредительные мероприятия для предотвращения возможных страховых случаев. А.К. часто пользуется услугами экспертов (в страховой практике их называют сюрвейерами). Страховщик может доверить А.К. рассмотрение претензий страхователей. А.К., облеченный таким доверием, называется сеттлинг-агентом. Получив от него все документы по претензии, страховщик либо перечисляет страховое возмещение, либо открывает на имя А.К. аккредитив с указанием лимита, в пределах которого он может самостоятельно выплачивать страховое возмещение.

АВАРИЙНАЯ ПОДПИСКА — обязательство грузополучателя уплатить свою долю убытка от общей аварии. АЛ. дается капитану судна, который до ее получения мо-

жет не выдавать груз. При вручении капитану АЛ. грузополучатель может требовать от него выписку из судового журнала за время, в течение которого произошли события, повлекшие общую аварию. В АЛ. включаются данные о грузе, используемые при составлении диспаши: наименование марки и номера, количество мест, вес груза, адрес грузополучателя. О выдаче АЛ. грузополучатель должен немедленно сообщить страховщику, выслав ему одновременно выписку из судового журнала. В иностранной страховой практике АЛ. называют аварийным бондом.

АВАРИЙНЫЙ СЕРТИФИКАТ — документ, фиксирующий причины, характер и размер страхового убытка от гибели или повреждения застрахованных грузов и судов, А.С. выдается аварийным комиссаром страхователю: грузовладельцу, судовладельцу. На основании этого документа страхователь выставляет страховщику претензии по застрахованному имуществу А.С. не может служить безусловным доказательством ответственности страховщика. Эта ответственность зафиксирована только в договоре страхования. В международной страховой практике А.С. называют сюрвей-рипортом.

АВАРИЯ — в морском страховании — синоним убытка или ущерба. А. — страховой случай (событие), связанный с морскими происшествиями и вызвавший ущерб судну, фрахту или грузу, а также — расходы по предотвращению этого ущерба (в отличие от общепринятого толкования аварии). А. — очень важный термин в морском страховании. Различают А. общие и частные. Под общей А. понимают убытки, которые вызваны чрезвычайными и в то же время преднамеренными и разумными действиями, предпринятыми для спасения судна, груза и фрахта от общей для них опасности, которая им грозила (напр., выбрасывание груза за борт для уменьшения осадки судна при снятии его с мели; заход в порт-убежище; уплата спасательного вознаграждения за оказание помощи судну, терпевшему бедствие, тушение пожара на судне и т.п.). Частные А. — все, не содержащее вышеуказанных признаков общей А. По соглашению сторон убытки общей А. распределяются между всеми участниками морской перевозки — владельцами судна, груза и фрахта. Делают это распределение специалисты-диспашеры. Частная А. не подлежит такому распределению и ложится вся на потерпевшего. При обоих видах А. потерпевшие имеют право взыскать убытки с виновника. В обеспечение платежей по общей А. капитан судна получает от грузополучателей аварийные подписки, а иногда и аварийные взносы. В международном торговом мореплавании отношения, возникающие в связи с общей А., регулируются так называемыми Йорк-антверпенскими правилами. Они не имеют принудительной силы, но на практике всегда применяются по добровольному соглашению сторон.

АГЕНТ — лицо, которое делает те или иные предложения страхователю от имени страховой компании в области бизнеса и получает комиссию за каждый подписанный полис.

АКТУАРИЙ — специалист, который воплощает на практике математические теории, из чего компании страхования жизни, аннуитетов и др. делают выводы о проведении своих операций.

АКТУАРНЫЕ РАСЧЕТЫ — система математических и статистических методов, с помощью которых определяются финансовые взаимоотношения между страховщиком и страхователями по договорам страхования жизни.

А.С. — одна из организационных форм страхования, при которой страховщиком являются акционерные общества. Как в любом акционерном обществе, здесь власть принадлежит акционерам-пайщикам. В XX в. страховые общества Запаदा превратились в мощные компании, объединенные в концерны, органически связанные с крупнейшими промышленными и др. корпорациями. Страховой бизнес на Западе

высокорентабельный, что позволяет страховым компаниям широко развивать ссудные операции, инвестировать и глубоко проникать в рыночные отрасли экономики. **АНДЕРРАЙТЕР** — страховщик или отдельный субъект, определяющий возможность принятия данной страховой операции и условия этого принятия.

АНнулирование страховых договоров — расторжение (признание недействительными) договоров, противоречащих закону или общественным устоям, а также заключенных путем обмана или мошенничества.

БРОКЕР — в страховании/перестраховании независимый посредник, нанимаемый компанией-цедентом или Страхователем для ведения дел по страхованию/перестрахованию от имени последних. За свою деятельность брокер получает комиссию или куртаж.

БРУТТО-ПРЕМИЯ — сумма взносов (платежей) по страхованию, исчисляемая исходя из БРУТТО-СТАВКИ и размера страховой суммы. Название связано с тем, что в страховой терминологии страховые взносы (платежи) называются страховой премией.

БРУТТО-СТАВКА — тарифная ставка взносов по страхованию. Исчисляется как сумма нетто-ставки и нагрузки. Нетто-ставка используется для создания фонда выплат страхового возмещения по имущественному страхованию или фонда страховых сумм — по личному страхованию. Нагрузка используется для возмещения расходов по проведению страховых операций, создания запасного фонда, фонда ассигнований на борьбу с пожарами и пр.

ВЕРоятность — возможность наступления случайного события.

ВЗАИМНОЕ СТРАХОВАНИЕ — одна из организационных форм страхового обеспечения, при которой каждый страхователь в то же время является членом страхового общества. Возникновение В.С относится к глубокой древности, первоначально оно было формой коллективной взаимопомощи при стихийных бедствиях, несчастных случаях и др. непредвиденных обстоятельствах. Группа владельцев имущества заключала договор, по которому убыток от стихийного бедствия раскладывался на участников. Остатки этой раскладочной системы сохранились и сейчас: в обществах В.С. наряду со взиманием предварительных страховых взносов, иногда (в убыточные годы) применяется раскладка между страхователями дополнительных взносов. Впоследствии возникло стремление создать страховой фонд, что связано с заблаговременной уплатой полной суммы страховых взносов, размер которых заранее определяется специальным расчетом. Вместе с тем стали зарождаться первые виды личного страхования (оказание материальной помощи при несчастном случае, осиротевшим семьям и т.д.). В рыночной экономике В.С. становится коммерческим предпринимательством, одной из форм конкурентной борьбы страхователей против страховщиков, эти общества В.С. превращаются в страховые общества.

ВЗАИМНОСТЬ ВЗАИМНАЯ ВЫГОДА — практика требования получения доходов от перестраховочных операций при передаче рынка в перестрахование, когда компания, передавая этот рынок, лишь предлагает часть своих перестраховочных операций перестраховщику, а последний располагает возможностью предложить в обмен выгодный перестраховочный бизнес.

ВЗНОСЫ ПО ПОЛИСУ — фиксированная выплата, независимо от размера полиса добавляемая к каждой премии для покрытия расходов по сбору премий.

ВИНА СТРАХОВАТЕЛЯ — умысел или неосторожность страхователя, являющиеся основанием для отказа в выплате страхового возмещения или страховой суммы при наступлении СТРАХОВОГО СЛУЧАЯ (см.). Если страхователь предвидел возможные последствия своих действий и желал их либо сознательно допускал их наступление, это значит, что здесь имел место умысел. Если же страхователь не предвидел нежелательных последствий своих действий, хотя и должен был их предвидеть, или

легкомысленно надеялся предотвратить их, то в этом случае налицо неосторожность. Вопрос о наличии или отсутствии С.С решается в каждом отдельном случае в зависимости от конкретных обстоятельств, в соответствии с действующим законодательством и правилами (условиями) страхования.

"В КАЧЕСТВЕ ЛЮБЕЗНОСТИ" — платеж, производимый страховщиком и строго не оговоренный в полисе.

ВОЗВРАТ СТРАХОВОЙ ПРЕМИИ — премия или часть премии, возвращаемая компании, передавшей риск в перестрахование, или страхователю, например, если риск понизился или прекратил существование до истечения обычного срока.

ВОЗМЕЩЕНИЕ — денежные средства, полученные из различных источников для сложения суммы претензий или убытков, например, вклады других страховых компаний, или продажа имущества, или успешная претензия третьей стороне, несущей по ней ответственность.

ВРЕМЯ НЕСЕНИЯ РИСКА — период времени, который принимается во внимание при расчете страховой премии по страховому договору при внезапном расторжении последнего.

ВЫГОДОПРИОБРЕТАТЕЛЬ — лицо, получающее страховое возмещение, но не являющееся страхователем или застрахованным. В имущественном страховании В. может быть любой собственник, если имущество, сданное им в аренду или иной вид пользования и застрахованное арендатором либо иным пользователем, погибло или повреждено.

ГАРАНТИЯ — документ, выписываемый перестраховщиком как свидетельство принятия риска.

ГИБЕЛЬ ПОЛНАЯ — полное уничтожение судна или груза стихийным бедствием или несчастным случаем. От Г.П. отличают т.н. конструктивную полную гибель, когда в результате страхового случая застрахованный объект фактически не перестал существовать, но либо не может быть использован по прямому назначению, либо настолько поврежден, что расходы на восстановление и доставку к месту назначения превышает его стоимость. При конструктивной полной гибели страховщик оплачивает страховую сумму и реализует в свою пользу остатки поврежденного судна или груза либо выплачивает разницу между страховой суммой и выручкой от реализации страхователем этих остатков.

ДЕКЛАРАЦИЯ — в страховании официально свидетельствует о характере риска, являющегося объектом страхового договора, в соответствии с которым устанавливается страховая премия и выписывается страховой полис; в Д. Включаются сведения о составе, местонахождении, стоимости и степени сохранности имущества или иного подлежащего страхованию объекта.

ДИСПАША — расчет общей аварии, составляемый диспашером. Содержит подробное указание причин общей аварии и ее распределение между участниками морской перевозки, а также расчет частной аварии, если она имела место в том же рейсе. Составляется Д. На основании заявления заинтересованного лица и особого определения диспашера о признании аварии общей, если это определение не оспорено в судебном порядке. В Д. устанавливаются убытки, относимые к общей и частной аварии. В большинстве стран принудительное исполнение Д. осуществляется только по решению суда. При небольшом количестве участников морской перевозки и относительно небольшом размере общей аварии расчет и распределение ее (вместо Д.) производятся обычно страховщиком по соглашению с участниками перевозки.

ДИСПАШЕР — специалист по составлению расчета аварии (см.) и распределению общей аварии между участниками морской перевозки. Д. имеются у государственных и негосударственных страховых компаний.

ДОБРОВОЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ — одна из форм страхования. В отличие от обязательного Д.С. возникает только на основе договора, добровольно заключаемого между страховщиком и страхователем. В негосударственном страховании принцип добровольности распространяется не только на страхователя, но и на страховщика, что позволяет ему уклоняться от страхования опасных и невыгодных рисков. Особенность Д.С. — страхователь имеет широкие права при определении страховых сумм; Д.С. заключается на определенный срок (здесь нет бессрочности и непрерывности, свойственных обязательному страхованию) и вступает в силу только после уплаты страховых платежей в полном размере или определенной части.

ДОГОВОР — традиционный термин, характеризующий соглашение по перестрахованию, по которому перестраховщик автоматически принимает определенное обязательство по всем рискам, отраженным в договоре.

ДОГОВОР О СФЕРЕ КОМПЕТЕНЦИИ — соглашение, по которому держатель суммы страхового покрытия уполномочен в соответствии с согласованными условиями как принимать риски от имени андеррайтеров, подписавших это соглашение, так и выписывать документы, подтверждающие ответственность андеррайтеров за покрытие без предварительного согласия последних.

ДОГОВОР ПЕРЕСТРАХОВАНИЯ — соглашение между двумя страховыми организациями, одна из которых передает другой часть риска, принятого от страхователей. Передающая организация называется перестрахователем, принимающая — перестраховщиком. Перестраховщик несет ответственность только перед перестрахователем, но не перед страхователем. В перестраховании может участвовать больше двух страховщиков.

ДОГОВОР СТРАХОВАНИЯ — соглашение между страхователем и страховщиком, регламентирующее их взаимные обязательства в соответствии с условиями данного вида страхования. Д.С. возлагает на страхователя обязанность уплатить установленные страховые взносы (платежи, премию), а на страховщика — выплатить в обусловленных случаях страховую сумму (по личному страхованию) или страховое возмещение (по имущественному страхованию). Заключение Д.С. оформляется, как правило, двумя документами — заявлением страхователя и страховым свидетельством (полисом), выдаваемым страховщиком. В Д.С. оговариваются начальный и конечный сроки его действия, сроки и порядок уплаты взносов (премий, платежей), размер страховой суммы и пределы, в которых выплачивается страховая сумма или страховое возмещение (компенсация) при наступлении определенных событий. В договоре имущественного страхования указывается также обязанность страхователя оберегать застрахованное имущество от стихийных бедствий и несчастных случаев, а при их наступлении — принимать меры к уменьшению ущерба. В Д.С. включаются основные условия, при которых выплачивается страховая сумма или возмещение, а также случаи, когда страховщик вправе отказать в выплате. В заявлении страхователя приводятся важнейшие сведения, имеющие существенное значение для определения степени страхового риска.

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ КОМИССИЯ — надбавка, выплачиваемая компании-цеденту в дополнение к расходам на приобретение новых страхователей, принимая во внимание накладные расходы. Может быть в виде скидки для агента или страховщика передавшего риск в перестрахование, или в качестве добавления к обычной комиссии. В перестраховании принято производить ее выплату в виде взноса в прямые накладные расходы страховщика.

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ПРЕМИЯ — если андеррайтер считает, что предложение неприемлемо на обычных условиях, он может требовать дополнительную премию.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РИСКИ — также известны как особые риски. Например, самолеты, взрывы (кроме котельных), землетрясения, беспорядки и гражданские

волнения, преднамеренный ущерб, буря и шторм, наводнение, разрывы и переполнение водных резервуаров, повреждения, наносимые транспортными средствами, лошадьми или крупным рогатым скотом.

ИЗБЫТОК — 1) сумма, являющаяся первой частью издержек, которые несут страхователи по условиям страхования; 2) остаток риска, который не может быть размещен на страховом рынке и для которого требуется дополнительное покрытие.

ИМУЩЕСТВЕННОЕ СТРАХОВАНИЕ охватывает практически все виды имущества юридических и физических лиц: здания, сооружения, машины, оборудование, сырье, топливо, материалы, рабочий и продуктивный скот, с.-х. посевы, предметы домашнего обихода и т.д. Страховые отношения при И.С. определяются двумя обязательствами сторон: страхователь должен уплатить страховую премию (платеж, взнос), страховщик должен возместить материальный ущерб, возникший в результате стихийных бедствий или др. непредвиденных обстоятельств. Страхователем могут быть не только владельцы имущества, но и др. физические и юридические лица, заинтересованные в его целостности (арендаторы, ломбарды, комиссионные магазины, транспортные и пр. организации, ответственные за сохранность доверенного им имущества). И. С. — это страхование от убытков.

В отличие от долгосрочного личного страхования, где резервы премий (платежей, взносов) формируют большие капиталы страховщика, находящиеся у него длительное время, при И.С. ограниченность срока страхования не позволяет иметь столь большие резервы капитала. Поэтому компании, занятые И.С. основную часть своих капиталов держат в наиболее ликвидной форме, чтобы иметь возможность в любое время превратить их в деньги для выплаты страховых возмещений. Западные компании используют разнообразные виды И.С.:

1) по видам имущества — промышленные предприятия, с.-х. культуры, животные, домашнее имущество и т.д.;

2) по характеру стихийных бедствий и роду опасности (виду риска) — страхование от огня, от града, от народных волнений, забастовок, убытков из-за перерыва в работе предприятий, от кражи, от растрат и проч. служебных злоупотреблений;

3) особые отрасли — транспортные виды страхования, охватывающие сам транспорт, грузы, фрахт; страхование драгоценностей, ценных бумаг, кредита, торговых операций и т.д.;

4) возникли новые виды — страхование полетов, ядерных реакторов и т.п. Все эти виды И.С. в настоящее время активно осваивают государственные и негосударственные страховые компании.

ИНДОССАМЕНТ — документ, прилагаемый к полису и содержащий измененные условия договора страхования.

ИСПОЛНЕНИЕ ДОГОВОРА — выплата первой премии по договору страхования или перестрахования по обязательствам, принятым компанией.

КВОТА В СТРАХОВАНИИ — часть общего СТРАХОВОГО РИСКА. Обозначает:

а) долю каждого страховщика, участвующего в страховании, когда один и тот же объект застрахован от одних и тех же опасностей (рисков) у нескольких страховщиков;

б) долю каждого перестраховщика, участвующего в ПЕРЕСТРАХОВАНИИ.

КОМПАНИЯ-ЦЕДЕНТ — страховая компания, передавшая все свои риски или их часть перестраховщику.

КОСТ ЭНД ФРЕЙТ (англ. Cost and freights- стоимость и фрахт)

1) Один из видов внешнеторговой сделки, когда продавец фрахтует тоннаж для перевозки груза и уплачивает провозную плату (фрахт), но не несет расхода по морскому страхованию. При такой сделке риск гибели или повреждения груза лежит на продавце только до момента доставки груза на борт судна в месте погрузки, однако,

если продавец не известил покупателя своевременно об отправке, чтобы последний мог застраховать груз, то он продолжает нести риск гибели или повреждения груза и во время морской перевозки. Это делает сделку К.Э.Ф. для продавца менее желательной, чем сделку СИФ.

2) Цена товара в порту отправления плюс морской фрахт до порта назначения, но без расходов за морское страхование.

МАКСИМАЛЬНЫЙ ОЦЕНИВАЕМЫЙ УБЫТОК имеет место только при страховании от пожара, взрыва и материального ущерба. В разумных пределах андеррайтерами оценивается денежный убыток, который может понести страховщик по одному риску в результате одного взрыва или пожара. Оценка не учитывает такие незначительные совпадения и аварии, вероятность наступления которых существует, но при этом крайне мала.

МАКСИМАЛЬНО ВОЗМОЖНЫЙ УБЫТОК — максимальный убыток, вероятность появления которого вследствие одного события достаточно велика. Эта вероятность рассматривается с учетом реальных возможностей его наступления, различных совпадений, при этом вероятность стихийных бедствий не учитывается.

МАТЕРИАЛЬНЫЕ ФАКТЫ — обстоятельства, влияющие на расчеты андеррайтера при определении условий принятия им риска.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОЮЗ АВИАЦИОННЫХ СТРАХОВЩИКОВ — объединение компаний по страхованию самолетов, грузов, экипажа и пассажиров, а также от ущерба, который могут причинить третьим лицам при аварии. Создан в Лондоне в 1934 г. Официальная цель — содействие установлению контактов между страховыми компаниями отдельных стран. Членами Союза состоят страховые компании и их страховые объединения в США, Великобритании, Франции, ФРГ и ряде др. стран. Высший орган — ежегодное общее собрание. Доходы образуются из членских взносов, годовой бюджет ок. 5000 ф.ст. (на нач 1960-х гг). Выпускает ежеквартальный бюллетень для членов Союза.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОЮЗ МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ — объединение ассоциации компаний по страхованию судов, грузов и фрахта. Организован Союз в 1847 г. в Берлине. Постоянные члены — страховые ассоциации, советы и комитеты морских страховщиков 40 стран. Союз ежегодно созывает конгрессы, материалы которых распространяются только среди его членов. Руководящий орган Союза — Совет, в период между заседаниями Совета — Исполнительный комитет Средства Союза формируются из членских взносов.

МОРСКОЕ СТРАХОВАНИЕ — широко распространенный вид транспортного страхования, охватывает страхование судов, грузов, фрахта (и связанных с ними имущественных интересов) от различных опасностей во время рейсов. Основные риски — убытки от огня, молнии, шторма и др. стихийных бедствий, от столкновения судов, посадки судна на мель, а также вследствие мер, принятых для спасения судна и груза, пропажи судна без вести и т.д. Кроме того, при М.С. как правило, покрываются расходы по общей аварии (см), а также потери, связанные с кражей или пропажей груза, недоставкой его по назначению и др.

Объем ответственности страховщика по М. С. определяется специальными условиями. При страховании грузов в основном применяются условия "свободно от повреждения, кроме случая крушения" и "ответственность за частную аварию". В первом случае убытки от повреждения груза возмещаются лишь тогда, когда они вызваны каким-либо происшествием с судном (посадка на мель, пожар, столкновение и др), во втором случае — при всех др. обстоятельствах. С 1951 г. введено условие "с ответственностью за все риски", по которому убытки возмещаются по более широкому кругу причин, при этом страховщик отвечает за все опасности, кроме убытков, вызванных забастовками, военными действиями, радиацией. Риск нанесения

судну ущерба в результате забастовок и военных действий может быть включен в полис как специальный риск. Ряд условий страхования действует только для определенных грузов — лесоматериалов каучука мороженого мяса и т.п. Договор страхования грузов может быть заключен как непосредственно в интересах самого страхователя (страхование за свой счет), так и др. лица (страхование за чужой счет) Договор не считается вступившим в силу до уплаты страхового взноса.

НЕСЧАСТНЫЙ СЛУЧАЙ — авария взрыв, катастрофа или иное событие, вызвавшее гибель или повреждение застрахованного имущества. Перечень Н.С. при которых страховщик обязан выплачивать страховое возмещение или страховую сумму, предусматривается условиями страхования.

ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ — форма страхования, базирующаяся на принципе обязательности для страхователя и страховщика. Введение О.С. исключает или значительно снижает выборочность рисков, что позволяет резко снизить тарифы и удешевить страхование, создает широкие возможности для упрощения страховых операций, устраняет необходимость рекламы. С другой стороны, при О.С. не учитываются финансовые возможности каждого страхователя, не учитываются в полной мере особенности страхуемого имущества, степень опасности и др. факторы. Индивидуальная оценка страхуемого имущества проводится редко, большое распространение имеют твердые страховые суммы, являющиеся минимальным страховым обеспечением.

ОБЯЗАТЕЛЬСТВО ПО РАН-ОФФ — обязательство, которое должно быть выполнено после прекращения действия страхового договора.

ОГОВОРКА О НЕПЛАТЕЖЕСПОСОБНОСТИ — оговорка в договорах, согласно которой перестраховщик несет ответственность за свою долю в убытке, даже если компания-цедент стала неплатежеспособной.

ОГОВОРКА ЧАСОВ — период времени (обычно 72 или 68 часов), в течение которого происходит одно стихийное бедствие, например землетрясение, ураган и т.д. Имеет место при перестраховании стихийных бедствий с ЭКСЦЕДЕНТОМ УБЫТКА. Нередко реальная продолжительность события значительно превышает указанное в полисе время. В таком случае перестрахователь может сам определять конкретный период времени и предлагать это решение перестраховщику.

ОПЕРАТИВНАЯ ОГОВОРКА — определяет вид и характер деятельности, покрываемой специальным договором перестрахования.

ОТБОР РИСКА — передача менее выгодного бизнеса перестраховщику при оставлении у себя более выгодного бизнеса.

ОТДЕЛЬНАЯ ВЫПИСКА — содержит различные детали договора, например временные рамки, специальные оговорки и т.д.

ОТКАЗ. Подразумевается отказ компании принять или продолжить операции страхования или перестрахования.

ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ означают, что перестрахование может предоставляться на тех же условиях и с той же ставкой премии, что и первоначальное страхование.

ПЕРЕДАЧА, УСТУПКА РИСКА перестраховщику имеет место, когда компания переводит ему все или часть своих обязательств, т.е. она переуступает право на ведение своего бизнеса.

ПЕРЕСТРАХОВАНИЕ — операция между двумя страховыми компаниями, при которой одна из них принимает часть (или всю сумму) риска по страховому договору в обмен на выплату страховой премии. Компания, принявшая на страхование объект, перестраховывает его уже от своего имени и за свой счет. Главное в П. — дробление крупных рисков для сокращения доли убытка при наступлении страхового события.

Один застрахованный объект может быть по частям перестрахован в нескольких страховых организациях. Перестраховщик отвечает по убытку только перед страховым обществом, заключившим с ним договор о перестраховании. П. бывает факультативным (по разовым сделкам) и договорным (на основе постоянно действующих договоров). При договорном П. страховщик обязан передавать, а перестраховщик принимать в пределах определенной страховой суммы все риски, характер и размер которых точно определены условиями договора (напр., по объектам, застрахованным от пожара на какой-либо территории, и т.д.). Страховщик за П. уплачивает из страховых взносов (платежей, премий) определенную долю, размер которой зависит от формы П. Есть 2 формы П. — пропорциональная и непропорциональная. Пропорциональное П. означает распределение страховых взносов между страховщиком и перестраховщиком в соответствии с частью ответственности по рискам, приходящимся на каждого из них. Это бывает при квотной системе, когда страховщик определяет долю П. в твердом проценте от каждой страховой суммы, и при эксцедентной системе, когда перестраховывается часть страховой суммы, превышающая определенный размер по данной категории рисков. Непропорциональное П. означает возмещение убытка лишь в том случае, если он превышает определенную сумму или общая сумма убытков по данной группе рисков превышает установленный уровень убыточности. Все виды непропорционального П. защищают страховщика от крупных убытков или гарантируют ему рентабельность страхования. Для возмещения затрат по приобретению страхований (на вознаграждение агентов, скидки страхователям и т.д.), а также по управленческим расходам, страховщик удерживает в свою пользу перестраховочную комиссию — определенный процент от суммы взносов по П. Страховщики стремятся сами быть перестраховщиками, т.к. это помогает им создать свой устойчивый и масштабный портфель рисков, а также компенсировать расходы по П. своих собственных рисков. Часто страховщики устанавливают между собой перестраховочные отношения на взаимной основе.

П. расширяется и это объясняется прежде всего укрупнением рисков, ибо объектами страхования становятся многомиллионное имущество корпораций, огромные промышленные предприятия, стройки, океанские корабли, товарные склады и т.п. Расширению П. способствует также высокая стоимость многих страхуемых объектов, подверженных повышенной опасности. Подобного рода риски страховщики обслуживают с помощью П. что облегчает их положение при страховом событии.

ПОДСТРАХОВАНИЕ — страхование, не адекватное с точки зрения размера страховой суммы для полного возмещения убытков.

ПОКРЫТИЕ НА СЛУЧАЙ КАТАСТРОФЫ — форма перестрахования с эксцедентом убытка, при которой при наличии специального уведомления и до определенного предела компании-цеденту компенсируется совокупность убытков, возникших в результате одной катастрофы (например, большого пожара, землетрясения, шторма).

ПОКРЫТИЕ ПОНЕСЕННЫХ УБЫТКОВ — вид договора перестрахования, при котором покрываются только убытки, имевшие место в период действия договора.

ПОЛИС (франц. POLICE от итал. POLIZZA — расписка, квитанция) — письменный договор о страховании или перестраховании, выдаваемый страховщиком в качестве свидетельства о страховании. В западных странах широко используется при всех видах страхования. В СССР с 1943 по 1956 г. П. выдавался по всем видам личного страхования (кроме обязательного страхования пассажиров; которое требует специального оформления). С 1956 г. наименование "П." "как малопонятное широким кругам населения" заменено другим — **СТРАХОВОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО**. С развитием негосударственного страхования П. вновь вошел в нашу жизнь.

ПОЛИС, ПРЕДУСМАТРИВАЮЩИЙ ВЫПЛАТЫ ПО ЧАСТЯМ. При этом страховая сумма выплачивается по частям с даты выставления претензий.

ПОНЕСЕННЫЕ УБЫТКИ — как оплаченные, так и неоплаченные убытки в период действия страхования.

ПОРТО — почтово-телеграфные расходы, относимые кредитными, страховыми, торговыми и др. организациями, а также частными лицами на своих клиентов.

ПОРТФЕЛЬ ОТВЕТСТВЕННОСТИ — совокупная ответственность страховщика или перестраховщика по всем действующим полисам.

ПОСРЕДНИК — агент или брокер, через которого заключается договор или урегулируются претензии.

ПРАВИЛА СТРАХОВАНИЯ — основные условия, определяющие взаимоотношения страхователя и страховщика по каждому виду страхования. П.С. содержат общие положения (перечень страхуемого имущества, стихийных бедствий порядок определения страховых платежей и страховой суммы, порядок заключения договора страхования и выплаты страхового возмещения).

ПРАВО РЕГРЕССА В ИМУЩЕСТВЕННОМ СТРАХОВАНИИ — право требовать компенсацию нанесенного ущерба от лица, виновного в гибели застрахованного имущества. П.Р. переходит от страхователя или иного лица к страховщику после того, как ими получено страховое возмещение. Компенсация, которую может получить страховщик по П.Р., ограничивается размерами выплаченного им по данному риску страхового возмещения.

ПРЕВЕНТИВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ — в страховании — мероприятия, предупреждающие гибель и повреждения застрахованного имущества. Проводятся за счет отчислений от платежей по **ИМУЩЕСТВЕННОМУ СТРАХОВАНИЮ**.

ПРЕКРАЩЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ ПОЛИСА возможно вследствие невыплат премии **ПОЛИС** теряет силу по истечении срока действия договоренности о сохранении выплат премии при невыполнении условий договора (нон-форфетюр) или в случае отсутствия правил о нон-форфетюре.

РАЗМЕР ОТВЕТСТВЕННОСТИ СТРАХОВЩИКА — сумма, которую страхователь может получить в случае убытка, возникшего в связи с событием, покрытым страхованием. В случае частичных убытков по грузам размер ответственности страховщика устанавливается в определенном проценте к страховой сумме. По фрахту размер ответственности равен проценту фрахта от общей суммы фрахта, находящегося на риске, отнесенному к страховой сумме.

РЕГРЕС — право страховщика на предъявление претензий к третьей стороне, виновной в наступлении страхового события, с целью получения возмещения за причиненный ущерб. Такое право страховщик получает после оплаты им убытка страхователю и в пределах уплаченной им страховой суммы.

РИСК — термин, имеющий в страховании несколько значений:

- случайность, т.е. то, что может произойти, но не обязательно должно произойти, находясь вне пределов контроля;
- ответственность страховщика — ситуация, при которой объект страхования находится на его ответственности — т.е. на его риске; риском обозначают объект страхования, например, судно;
- под риском подразумевают определенный вид ответственности страховщика. Например, при страховании судна страховщик принимает на страхование только риск полной гибели судна.

РИСТОРНО — часть страхового взноса, удерживаемая страховщиками при изменении условий или расторжении договора страхования. Размер Р. обычно 50% всего страхового платежа (взноса, премии), но не более 1/8% страховой суммы. Как правило, Р. применяется страховщиками к своим постоянным клиентам.

САМОСТРАХОВАНИЕ — риск, принимаемый страхователем на себя. Крупные промышленные компании для экономии расходов на страхование создают собственные страховые фонды на покрытие убытков, относящихся к страховым случаям. Самострахование противоречит экономической сущности страхования и не заменяет в полной мере его. Это обнаруживается при наступлении крупных убытков, ущерб от которых может значительно превышать созданные промышленными компаниями фонды и отрицательно повлиять на их финансы в целом.

СЕРТИФИКАТ В СТРАХОВАНИИ — свидетельство по страхованию грузов.

СЕРТИФИКАТ, ВЫДАВАЕМЫЙ "ЛЛОЙДОМ" о состоянии установок рефрижераторных судов, имеет большое значение при решении страховщиками вопроса о страховании скоропортящихся грузов.

СЕРТИФИКАТ КАЧЕСТВА — документ, удостоверяющий качество соответствующей партии товара.

СЕРТИФИКАТ ВЕСОВОЙ — составляемая в портах и на железнодорожных станциях ведомость, содержащая перечень каждой партии груза с указанием ее массы.

СЕРТИФИКАТ О ПРОИСХОЖДЕНИИ — документ, официально удостоверяющий страну происхождения соответствующего товара.

СИСТЕМА СТРАХОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ — одно из основных условий страхования, на котором базируется метод исчисления страхового возмещения. Известны три основные системы:

- 1) пропорциональной ответственности;
- 2) первого риска;
- 3) предельной ответственности.

СИФ (первые буквы трех англ. слов: cost — стоимость, insurance — страхование, freight- фрахт, груз) — 1) вид внешнеторговой сделки, при которой продавец обязан за свой счет зафрахтовать судно или место на нем, погрузить груз и застраховать его на имя покупателя. 2) Продажная цена реализуемого экспортером товара. В продажную цену товара входят стоимость страхования груза, погрузки и оплаты провоза от склада продавца до порта назначения. Продавец страхует лишь обычные для данного груза морские риски; военный риск может быть застрахован только по поручению и за счет покупателя. Для обеспечения своих интересов продавец при заключении сделки СИФ вправе оговорить, какие именно риски должны быть обеспечены страхованием.

СООТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ЧАСТНУЮ АВАРИЮ — стандартные условия морского страхования грузов, согласно которым страховщик принимает на себя ответственность за полную гибель застрахованного, частичные убытки и убытки по общей аварии.

СПЕЦИАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ — большинство видов страхования производится на стандартных условиях. В случае необходимости изменить, дополнить или расширить эти условия применяются специальные условия.

СПЕЦИФИКАЦИЯ — перечень товаров с указанием их количества и качественных характеристик. Спецификация обычно направляется продавцом покупателю совместно с поставляемым товаром. Спецификацией также именуется детальное описание работ, связанных с ремонтом судна.

СТОИМОСТЬ И ФРАХТ — "КАФ" (Cost and Freight) — внешнеторговый термин. Получил свое наименование от первоначальных букв английского выражения "Cost and Freight" — стоимость и фрахт. В обязанности продавца по сделке "КАФ" входит заключение договора перевозки, т.е. обеспечение перевозки товара морским путем и доставки его на борт судна. Обязанность страховать товар на время морской перевозки с момента пересечения им борта судна лежит на покупателе, продавец, однако, должен своевременно сообщить покупателю все данные, необходимые

для страхования товара. При соблюдении этого требования считается, что товар во время морской перевозки находится на риске продавца, следует иметь ввиду, что по сделкам "КАФ", оформляемым на французском языке, понятие "КАФ", происходящее от первоначальных букв французских слов "страхование товара", "страхование" и "фрагт", равнозначно сделке "СИФ"

СТОИМОСТЬ ГРУЗА В НЕПОВРЕЖДЕННОМ СОСТОЯНИИ — для определения причитающихся от страховщика убытков по частичному повреждению груза обычно устанавливается брутто-стоимость груза в неповрежденном состоянии в пункте назначения и сравнивается с его брутто-стоимостью в поврежденном состоянии. Полученный процент соотношения двух сумм относится к страховой сумме. В частичном убытке в судах нет необходимости определять стоимость судна в неповрежденном состоянии, поскольку убыток составляет умеренную сумму стоимости ремонта. Однако, для определения контрибуционного капитала при общей аварии или контрибуции при спасательных операциях обычно требуется предъявить сертификат стоимости судна в неповрежденном состоянии.

СТРАХОВАНИЕ — образование за счет взносов страхователей специального фонда средств и использование его для возмещения ущерба от стихийных бедствий и др. случайностей, а также оказания гражданам (или их семьям) помощи при наступлении определенных событий в их жизни (потеря трудоспособности, старость, смерть и т.д.). В С. обязательны две стороны — страховщик (в лице государственной или негосударственной страховой организации, компании) и страхователь. Страховщик отвечает за возмещение гибели застрахованного имущества или выплату определенной страховой суммы при наступлении обусловленных договором событий в жизни человека при условии, что страхователь уплатит ему договорную страховую премию (взнос, платеж). В процессе С. происходит перераспределение средств между его участниками. Сущность, роль и значение С. определяется экономическим строем общества.

СТРАХОВАНИЕ ВОЕННОГО РИСКА — страхование имущества от убытков, которые могут быть причинены военными действиями. По этому виду страхуются морские суда и грузы от повреждения минами, торпедами, бомбами и др. орудиями войны. Ставки премий (взносов, платежей) по С.В.Р. значительно выше, чем по обычному страхованию.

СТРАХОВАНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ — особый вид страхования, обеспечивающий страхователю денежное возмещение в размере суммы, которая будет с него взыскана по гражданскому иску в пользу третьих лиц (или их правопреемников) в случае их увечья или смерти, гибели или повреждения их имущества от несчастного случая, происшедшего по вине страхователя.

СТРАХОВАНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ СРЕДСТВ АВТОТРАНСПОРТА — в абсолютном большинстве стран мира страхование гражданской ответственности (или перед третьими лицами) владельцев средств автотранспорта является обязательным и предусмотрено соответствующим законодательством, в котором устанавливаются основные принципы условий страхования, лимиты ответственности и т.д. При страховании гражданской ответственности страховщик выплачивает третьим лицам (или возмещает страхователю) суммы, которые страхователь обязан уплатить (или уплатил) третьим лицам за причиненный им при эксплуатации средств транспорта вред, смерть, увечье или иное повреждение здоровья; уничтожение или повреждение имущества. Указанная выплата (возмещение) производится в размере, соответствующем законодательству страны, на территории которой имело место причинение вреда, но не может превышать суммы, обусловленной при заключении договора страхования. Страховщиком возмещаются также понесенные страхователем судебные расходы по делам, связанным

с взысканиями за причинение вреда. В случае причинения увечья или иного повреждения здоровья ответственные за вред обычно обязаны возместить потерпевшему заработок, утраченный им в результате потери трудоспособности или уменьшения ее, а также расходы, связанные с повреждением здоровья (посторонний уход, госпитализация, усиленное питание, протезирование, санаторно-курортное лечение, транспортные расходы и т.п.). Наиболее значительными в материальном отношении и продолжительными по времени являются обязательства владельцев средств транспорта в случае смерти пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий, виновными в которых признаны эти владельцы (расходы по погребению, выплата содержания нетрудоспособным лицам, находящимся на иждивении пострадавшего (в ряде случаев пожизненно) и т.п.).

СТРАХОВАНИЕ ГРУЗОВ — имея в виду, что морское страхование грузов связано с внешней торговлей, в международной практике выработаны стандартные условия по этому виду страхования, в которые в отдельных странах могут вноситься определенные изменения и дополнения. Основными условиями страхования грузов является страхование "с ответственностью за все риски". По этим условиям подлежат возмещению убытки, расходы и взносы по общей аварии, а также убытки от повреждения и полной гибели всего или части застрахованного груза, происшедшие по любой причине, кроме военных рисков, прямого или косвенного воздействия радиации, умысла и грубой небрежности страхователя; особых свойств и качеств груза и ряда других рисков, связанных со спецификой груза и его транспортировкой. По договоренности сторон большинство исключенных из объема ответственности РИСКОВ могут быть застрахованы за дополнительную премию. По условиям страхования грузов "с ответственностью за частную аварию" возмещаются убытки: от повреждения или полной гибели всего или части груза вследствие различных причин; в результате пропажи судна без вести; убытки, расходы и взносы по общей аварии, в связи с необходимыми и целесообразно произведенными расходами по спасанию груза, а также по уменьшению убытка и установлению его размера, если убыток возмещается по условиям страхования. Не возмещаются убытки, исключенные из условий страхования "все риски". Наряду с указанными условиями страхования грузов, существуют также условия "без ответственности за повреждение, кроме случаев крушения". Эти условия по объему ответственности, перечислению страховых случаев, в которых подлежат оплате убытки, а также совокупности исключений из страхового покрытия в целом совпадают с условиями страхования "с ответственностью за частную аварию". Разница между этими условиями заключается в том, что по условиям "с ответственностью за частную аварию" возмещаются убытки от повреждений или полной гибели всего или части груза, в то время как по условиям "без ответственности за повреждение, кроме случаев крушения" возмещаются только убытки от полной гибели всего или части груза.

СТРАХОВАНИЕ ГРУЗОВ НА ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ СУММУ — страховая сумма, указанная в морском полисе является окончательной во взаимоотношениях между страхователем и страховщиком вне зависимости от того, является эта сумма правильной или нет. Страхователь обязан сообщить страховщику такую страховую сумму, которая по возможности максимально соответствовала бы действительной стоимости груза, включая расходы по фрахту, различные суммы сборов и т.п. Продавец страховую сумму обычно устанавливает в сумме, которую он рассчитывает получить от продажи товара больше, чем он уплатил за него. Покупатель, естественно, ожидает получить от продажи товара больше, чем он уплатил за него. Поэтому страховая сумма, установленная по оценке продавца, может не удовлетворять его. В таких случаях продавец (покупатель) может осуществить дополнительное страхование на сумму сверх страховой суммы, указанной в полисе. Обычно допол-

нительное страхование заключается на тех же самых условиях, что и основной полис. Более того, наиболее удобно вообще увеличить страховую сумму существующего полиса, и расчеты по убыткам в этом случае будут производиться исходя из увеличенной страховой суммы. Иногда покупатель предпочитает иметь полис на свое имя на полную страховую сумму, устанавливая ее, исходя из своих расчетов, имея в виду предъявлять убытки по этому полису и передавать права регресса своему страховщику для взыскания причитающейся суммы по убытку со страховщика продавца. Однако, страховщики на такие условия идут редко.

СТРАХОВАНИЕ ДВОЙНОЕ — страхование у нескольких страховщиков одного и того же интереса от одних и тех же опасностей, когда общая страховая сумма превышает **СТРАХОВУЮ СТОИМОСТЬ**, (см.).

СТРАХОВАНИЕ КАРГО (от англ. cargo — груз) — термин, используемый при страховании грузов, перевозимых морем, когда точное наименование этого груза не указывается.

СТРАХОВАНИЕ КАСКО — страхование перевозочных средств (судов, самолетов, автомобилей, ж.д. вагонов и т.п.). Не включается страхование имущественных интересов, связанных с перевозочными средствами (фрахта, расходов по снаряжению судна, ответственности перед третьими лицами в связи со столкновениями и т.д.).

СТРАХОВАНИЕ КОНТЕЙНЕРОВ — страхование контейнеров имеет определенную специфику. Не являясь частью судна, контейнеры предназначены для отделения от него с целью перевозки содержащихся в них грузов на других средствах транспорта или складирования и, следовательно, не могут быть застрахованы на условиях страхования судов. Страхование контейнеров осуществляется по специальным договорам страхования, заключаемым обычно на английских стандартных условиях. Страхование контейнеров может быть произведено на условиях "от всех рисков" или на более выгодных условиях, покрывающих риск гибели контейнеров, падающую на контейнеры долю в общей аварии, расходы по спасению контейнеров, расходы по предотвращению и сокращению убытков. При сравнительно незначительной стоимости контейнеров (от 2 до 10 тыс. ам. долл. за единицу в зависимости от размера и материалов конструкции) общая их стоимость на борту контейнеровозов средней грузоподъемности составляет 3-4 млн. ам. долл., а наиболее крупных контейнеров достигает 10 млн. ам. долл. Считается, что через год эксплуатации контейнера его амортизация составляет 30% и, соответственно, уменьшается страховая стоимость. Через 2 года страховая стоимость снижается еще на 20%, через 3 года — еще на 10% и через 5 лет — на 10%. По страхованию контейнеров на условиях "от всех рисков" покрываются риски от их полной гибели и повреждения обычно в пределах обусловленных лимитов в течение периода страхования, включая нахождение на палубе. Непременным условием страхования контейнеров является четкое обозначение на них номеров и других опознавательных знаков. Страховщик не несет ответственности за естественный износ или постепенное ухудшение качества контейнеров, а также за их гибель, повреждение и возможные расходы, вызванные задержкой рейса или естественными свойствами объекта страхования. За утрату механизмов контейнера страховщик несет ответственность в случае полной гибели контейнера. Если контейнер поврежден, но повреждение не привело к его полной гибели, размер страхового возмещения не должен превышать разумной стоимости ремонта контейнера.

СТРАХОВАНИЕ СРЕДСТВ АВТОТРАНСПОРТА — в международной практике к этому виду страхования принято относить страхование легковых и грузовых автомобилей, автобусов, мотоциклов, катеров, моторных лодок и других средств транспорта. Страховщиком обычно возмещаются убытки, вызванные утратой или повреждением застрахованных транспортных средств в результате аварии, пожара, взрыва

мотора или бака с горючим, землетрясения, наводнения, урагана и других стихийных бедствий. К основным видам аварии относятся: столкновение, наезд, опрокидывание, падение. В объем ответственности также входят кража и угон средств транспорта и другие противоправные действия третьих лиц, возмещаются необходимые и целесообразно произведенные расходы по уменьшению убытка - затраты по спасению и охране, расходы по доставке транспортного средства до ближайшего места ремонта. Как правило, не возмещаются убытки, явившиеся причиной умысла страхователя, членов его семьи или иных лиц, в распоряжении которых находились средства транспорта с согласия страхователя, нарушения ими правил безопасности, или правил хранения и перевозки огнеопасных или взрывоопасных веществ и предметов, а также эксплуатации неисправных средств транспорта; вождение средств транспорта лицами, не имеющими водительских прав, а также лицами, находившимися в состоянии опьянения или под воздействием наркотиков. В зависимости от специфических условий соответствующих стран и условий страхования в объем ответственности страховщика могут быть включены (или исключены) определенные риски. Во многих странах действует система "Бонус-Маус", согласно которой при возобновлении полиса с премии предоставляется скидка при безаварийной езде, и предусмотрены надбавки при наличии аварий.

СТРАХОВАНИЕ СУДОВ — в международной практике существует несколько вариантов стандартных условий страхования судов на срок

- 1) полные условия страхования,
- 2) условия страхования без ответственности за частную аварию,
- 3) условия страхования без ответственности за повреждение,
- 4) условия страхования только от полной гибели.

Согласно "полным условиям страхования" страховщик возмещает судовладельцу убытки от физической и конструктивной гибели или повреждения судна вследствие пожара, взрыва, бури, землетрясения, посадки судна на мель или его соприкосновение с какими-либо предметами, а также вследствие любых других опасностей, связанных с мореплаванием. Страхование покрывает также гибель и повреждение застрахованного имущества в результате: несчастных случаев в процессе грузовых работ и бункировки, поломки валов и взрыва котлов, скрытых дефектов корпуса судна или оборудования, небрежности экипажа и лоцмана, а также небрежности, допущенной при ремонте судна, если судовладелец производил ремонт не сам. Не возмещаются убытки, явившиеся следствием политического и социального характера, трудовые конфликты, захват, арест и задержание судна, военных действий, гражданских волнений.

Судовладельцу возмещаются чрезвычайные расходы по сокращению или предотвращению убытков по рискам, покрытым страхованием, расходы по общей аварии. По условиям страхования "без ответственности за частную аварию" страхуются те же самые риски, что и на полных условиях, но ответственность страховщика не возникает по частной аварии, под которой понимается любое повреждение застрахованного имущества, не подпадающее под понятие общей аварии. Экономическая разница между полными и рассматриваемыми условиями является существенной, имея в виду, что частные аварии возникают чаще. Условия страхования "без ответственности за повреждение" обеспечивают еще более узкое покрытие, поскольку страховщик не отвечает ни за какие повреждения застрахованного судна и его оборудования — ни за случайные, ни за те, которые причинены намеренно и разумно в целях спасания. Доля судовладельца в общей аварии возмещается за вычетом расходов на ремонт судна. Условия страхования "только от полной гибели" являются самыми узкими в практике страхования морских судов, поскольку ответственность страховщика возникает лишь в случае гибели судна.

СТРАХОВАНИЕ ФРАХТА НА СЛУЧАЙ НЕПРЕДВИДЕННЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ

— такие обстоятельства могут возникнуть в тех случаях, когда, например, при условии оплаты фрахта грузополучателем в порту назначения, грузы, прибыв в порт, находятся в транзите к конечному пункту назначения. Грузополучатель не мог включить сумму фрахта, уплачиваемого в порту назначения в стоимость товара, поскольку он не имел страхового интереса в таком фрахте при морской перевозке. Поэтому, если грузы, находясь в транзите из порта назначения к конечному пункту назначения, оказываются утраченными в пути, грузополучатель несет убыток на сумму фрахта, уплаченного им при прибытии груза в порт назначения.

СТРАХОВАНИЕ АВТОТРАНСПОРТА И АВТОГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПО СИСТЕМЕ "ЗЕЛЕННОЙ КАРТЫ" — большинство стран мира являются членами Международного союза "зеленых карт". Страховой документ — "Зеленая карта" (Green Card), выданная страховым учреждением страны, являющейся членом Союза, действительна на территории всех стран-членов Союза, и страховые учреждения этих стран берут на себя обязательство произвести документальное оформление и возместить ущерб, причиненный третьим лицам владельцами "зеленых карт" с последующей компенсацией затрат и расходов по оформлению и возмещению ущерба страховым учреждением, выдавшим "зеленую карту".

СТРАХОВАНИЕ ЧАСТИЧНОЕ — страхование риска на неполную стоимость, имея в виду, что страховщик принимает на себя убытки пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости.

СТРАХОВАНИЕ ФРАХТА (англ. Freight — фрахт, груз, грузить) — страхование платы, которую взимает морской перевозчик за доставку груза. В зависимости от условий оплаты фрахта в качестве страхователя могут выступать владелец груза, перевозчик, либо тот и другой вместе.

СТРАХОВАТЕЛЬ — физическое или юридическое лицо, осуществляющее имущественное или личное страхование и уплачивающее за это положенные взносы (премии) страховщику согласно договору.

СТРАХОВАЯ ПРЕМИЯ — см. **СТРАХОВОЙ ВЗНОС**.

СТРАХОВАЯ СТОИМОСТЬ (см. **страховой взнос**) — действительная, фактическая стоимость объекта страхования. Порядок исчисления размера страховой стоимости имеет свои особенности в различных странах и основан на действующем законодательстве и сложившейся практике. При страховании, например, грузов в практике английского рынка в качестве страховой стоимости принимается цена, в которую страхуемое имущество обошлось страхователю на момент погрузки (первоначальная стоимость) плюс расходы по его погрузке и страхованию. В США страховая стоимость часто исчисляется по рыночной цене товара, сложившейся к моменту начала рейса, французское законодательство определяет страховую стоимость товара как его продажную цену, в месте и во время погрузки с учетом суммы расходов, связанных с доставкой товара к месту назначения, плюс ожидаемая прибыль. В ФРГ в качестве страховой стоимости принимается его действительная (продажная) стоимость на момент наступления страхового случая.

СТРАХОВАЯ СУММА — денежная сумма, в которой страхуется объект при заключении страхового договора, основной элемент страхования, определяющий размер страхового обеспечения при наступлении страхового случая (события).

СТРАХОВОЕ ВОЗМЕЩЕНИЕ (КОМПЕНСАЦИЯ) — сумма, которую выплачивает страховщик страхователю по имущественному страхованию в покрытие его ущерба от стихийных бедствий или несчастных случаев.

СТРАХОВОЕ ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ — иное обозначение терминов "страховое возмещение" в имущественном страховании и "страховая сумма" в личном.

СТРАХОВОЕ ПОЛЕ — общее количество объектов или физических лиц, которые могут быть охвачены тем или иным видом добровольного страхования на данной территории (страны, административно-территориальной единицы). Для обязательного страхования определение С.П. считается излишним, т.к. оно совпадает, как правило, с полным охватом объектов страхования.

СТРАХОВОЙ АГЕНТ — лицо, выполняющее по поручению страховщика операции по оформлению договоров имущественного и личного страхования.

СТРАХОВОЙ АКТ — документ, составляемый при ущербе, нанесенном застрахованному имуществу; является основанием для выплаты страхового возмещения. В С.А. заносятся сведения о времени и причинах гибели имущества, выполнении страхователем обязанностей по его содержанию, размере нанесенного ущерба и др. данные, необходимые для исчисления и выплаты страхового возмещения. К С.А. прилагаются документы, подтверждающие гибель имущества и детально характеризующие ее причины. Это могут быть документы органов пожарного надзора, ГАИ, ветеринарных органов, гидрометслужбы, НИИ и др. учреждений.

СТРАХОВОЙ ВЗНОС (ПРЕМИЯ, ПЛАТЕЖ) — суммы, которые передает страхователь страховщику за то, что последний обязуется возместить страхователю материальный ущерб, причиненный застрахованному имуществу, или выплатить страховую сумму при наступлении определенных событий в жизни страхователя. С. В. уплачивается сразу за весь срок страхования, либо периодически, он исчисляется по тарифным ставкам на единицу страховой суммы.

СТРАХОВОЙ ИНТЕРЕС — мера материальной заинтересованности в страховании. Ни одно юридическое или физическое лицо не может прибегнуть к страхованию, если оно не имеет страхового интереса в объекте страхования или не ожидает наступления его. Имеется в виду что страхователь должен понести материальный ущерб, если застрахованное имущество окажется утраченным или поврежденным или если у страхователя возникнет материальная ответственность перед третьими лицами по связи с застрахованным имуществом. Любое лицо, которое заключает страхование в отношении объектов, в которых оно не имеет страхового интереса или содействовало этому, считается виновным и несет ответственность по закону. В Великобритании действует специальный закон "The Marine Insurance (Gambling Policy) Act, 1909", согласно которому заключение страхования без наличия страхового интереса приравнивается к азартным играм, связанным с мошенничеством. Для того, чтобы предъявить претензию по полису, страхователь должен иметь страховой интерес в пострадавшем имуществе к моменту возникновения убытка, хотя он мог и не иметь такого интереса к моменту заключения страхования.

СТРАХОВОЙ КОВЕРНОТ (от англ. cover — покрывать, обеспечивать и note — расписка, те обеспечение распиской) — справка, выдаваемая маклером страхователю, которая подтверждает заключение договора страхования с указанием страховщиков. С.К. не заменяет полиса и не имеет юридической силы для страховщиков. Маклер обязан вручить страхователю полис в течение обусловленного срока.

СТРАХОВОЙ МАКЛЕР — посредник между страховщиком и страхователем, договоры морского страхования почти всегда заключаются через маклера. Формально маклер является представителем страхователя и последний может привлечь его к ответственности в случае недобросовестного выполнения поручения о страховании, однако комиссионное вознаграждение С. М. получает от страховщика, перед которым он несет ответственность за уплату страховых взносов.

СТРАХОВОЙ СБОР — см. ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ ПАССАЖИРОВ.

СТРАХОВОЙ СЕРТИФИКАТ — документ, заменяющий страховой полис и содержащий условия договора страхования. Выдается страховщиком. В западных странах

выдается обычно при страховании грузов, подпадающих под действие генерального ПОЛИСА.

СТРАХОВОЙ СЛУЧАИ (СОБЫТИЕ) — наступление стихийного бедствия, несчастного случая или иного события, от которого проводится страхование и при котором возникает обязанность страховщика выплачивать страховое возмещение (компенсацию) или страховую сумму. Подробный перечень всех С. С. от которых производится страхование устанавливает каждый страховщик. Количество и виды С. С. у разных страховщиков могут не совпадать.

СТРАХОВОЙ РИСК — событие, или совокупность событий (страховых случаев), предусмотренных условиями страхования. При их наступлении страховщик обязан выплатить страховое возмещение или страховую сумму так же, как при страховом случае. Вместе с тем под С. Р. может подразумеваться не само страховое событие, а та или иная степень опасности его возникновения. Эта степень опасности страхового события страхуется как С. Р.

СТРАХОВОЙ ТАРИФ — брутто-ставка в денежном выражении или в процентах со 100 ед. страховой суммы. Основу тарифной ставки составляет нетто-ставка, которая предназначена исключительно для выплат страхового возмещения и страховых сумм. В составе брутто-ставки, кроме нетто ставки, имеется нагрузка (надбавка), предназначенная для покрытия расходов по ведению дела, предупредительных мероприятий, получения прибыли и т.д.

СТРАХОВОЙ УБЫТОК — материальный ущерб, нанесенный страхователю в результате страхового случая (события).

СТРАХОВЩИК — субъект страховых отношений, принимающей на себя обязанность возместить другому субъекту страховых отношений — страхователю убытки при наступлении страхового случая.

СТРАХОВЫЕ РИСКИ — (см. РИСКИ) опасности и случайности, вследствие возможного наступления которых, страховщик берет на себя обязательство выплатить пострадавшей стороне сумму страхового возмещения. Случайности и опасности должны носить именно возможный, а не неизбежный характер. Страхуется "риск", а не то, что должно неизбежно произойти. Обстоятельства, могущие вызвать убытки, не должны быть также следствием умышленных или грубых действий со стороны страхователя. Круг страховых рисков, покрытых страхованием, должен быть строго оговорен в условиях страхования.

СУБРОГАЦИЯ — право страховщика на регрессные требования, которые страхователь может иметь по отношению к третьим сторонам, полностью или частично отвечающим за убытки, претензии по которым были оплачены. Максимальная сумма, на которую страховщик имеет право в соответствии с его суброгационными правилами — размер уплаченной претензии.

СЮРВЕЙ-РЕПОРТ — см. АВАРИЙНЫЙ СЕРТИФИКАТ

СЮРВЕЙЕР — эксперт, производящий осмотр судов и грузов и дающий заключение об их состоянии, размере повреждений при авариях, мореходности судна и т.д. Сюрвейер может быть приглашен судовладельцем, фрахтователем, грузовладельцем, страховым и классификационным обществом. Сюрвейер, осматривающий застрахованные объекты, должен обладать необходимыми знаниями и опытом и квалифицированно оформить акт осмотра соответствующего объекта или составить аварийный сертификат, имея в виду, что эти документы кладутся в основу разрешения возможных судебных споров или связаны с оплатой убытков.

ТАБЛИЦА ЛИМИТОВ — прилагаемый к перестраховочному договору или факультативному коверу список лимитов максимальной ответственности страховщика по определенной категории рисков. Передающая компания (перестрахователь) не может по перестраховочному договору декларировать перестраховщику большую от-

ветственность, чем указано в таблице лимитов. При страховании грузов размер лимитов обычно устанавливается в зависимости от вида груза и способа его перевозки. При страховании судов размеры лимитов зависят от класса судна, тоннажа, года постройки, направления рейсов и т.п.

ТАМОЖЕННАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ — заявление, предоставляемое таможене распорядителем груза при его поступлении из-за границы или отправки его за границу. Служит для исчисления таможенной пошлины.

ТАМОЖЕННЫЕ СБОРЫ — различные сборы, взимаемые таможеней помимо таможенных пошлин.

ТАНТЬЕМА — комиссия с прибыли. Оговорка о тантьеме содержится в большинстве перестраховочных договоров, является формой поощрения перестраховщиком страхователя за предоставление участия в перестраховочных договорах. Тантьема выплачивается ежегодно в определенном проценте с суммы чистой прибыли, полученной перестраховщиком от прохождения перестраховочных договоров, в которых он участвует. Обычно в договорах также учитывается и дефицитная оговорка, позволяющая уравнивать прибыль одного года и убыток другого.

ТАРИФ — (см. СТРАХОВЫЕ ТАРИФЫ) свод ставок премии, которыми руководствуются страховые общества при приеме на страхование соответствующих рисков, в основном, по не морским видам страхования. Тарифные ставки, как правило, основаны на статистике прохождения дела в течение ряда лет и применяются т. н. тарифными страховыми компаниями, входящими в синдикат компаний, давших согласие на применение исключительно тарифных ставок премии на экономически оправданном уровне. Нетарифные компании, так же, как и большинство синдикатов "Ллойда", применяют собственные ставки премии. В морском страховании твердые тарифы, как правило, отсутствуют.

ТАРИФНАЯ НОМЕНКЛАТУРА ГРУЗОВ — распределение перевозимых транспортом общего пользования грузов по тарифным группам для определения размера провозных платежей. В каждую группу входят грузы с одинаковыми транспортными характеристиками, что позволяет применять к ним одинаковую ставку тарифа.

ТАРИФНЫЕ РАССТОЯНИЯ — расстояния между пунктами перевозки, принимаемые в расчет при определении перевозной платы.

ТАРНЫЙ ТАРИФ — ставки, применяемые при морской перевозке порожней тары, уровень которых, как правило, ниже обычных ставок за перевозку грузов.

ТВЕРДОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ — в торговом мореплавании предложение фрахтователя или фрахтовщика о заключении фрахтовой сделки на определенных условиях, имея в виду что твердое предложение дается только одному партнеру, который должен акцептовать его в течение определенного времени, колеблющегося обычно от одного часа по промтовым сделкам и до суток при заблаговременном фрахтовании.

ГЕЛЬ-КЕЛЬ — "такой как есть". Условие продажи, особенно зерновых, по которым покупатель обязуется принять товар в таком виде, каким он прибывает по качеству в пункт назначения. Обычно при подобных условиях запродажных сделок груз подлежит осмотру до отгрузки и выдается сертификат о качестве.

ТЕНДЕРНАЯ ОГОВОРКА — содержится в полисах по страхованию судов, обязывая страхователя немедленно оповещать страховщика о всех авариях судна, которые могут быть объектом предъявления претензий по полису. Аварийный комиссар по осмотру аварийных судов должен назначаться с одобрения страховщика, который обычно резервирует за собой право произвести ремонт судна по своему усмотрению.

ТОВАРОРАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫЙ ДОКУМЕНТ — документ, олицетворяющий собой товар (груз) и дающий право его держателю распоряжаться указанным в нем товаром (грузом). Одним из таких документов является страховой полис.

ТОЛКОВАНИЕ УСЛОВИЙ ПОЛИСА. Условия полиса должны толковаться так, чтобы их смысл не извращался. Всякие двусмысленные, неточные и неопределенные формулировки полиса должны истолковываться в пользу страхователя. При толковании условий полиса прежде всего во внимание должно быть принято то, что написано от руки, затем напечатанный на машинке текст, штампы, напечатки, стандартные оговорки. Условия, напечатанные непосредственно на полисе, принимаются во внимание в последнюю очередь.

ТРАНСПОРТНОЕ СТРАХОВАНИЕ — виды страхования от опасностей (рисков) на различных путях сообщения. Делится на морское, речное, сухопутное, воздушное и смешанное. Объекты страхования — соответствующие средства транспорта и перевозимые ими грузы. Страхование только грузов называется "карго", страхование только транспортных средств — "каска". В Т.С. страховщик несет ответственность за убытки, возникшие в результате пожара, удара молнии, взрыва, посадки судна на мель, столкновения судов и т.д.

ТРЕТЬЯ СТОРОНА — лицо, не являющееся участником страхового договора. В авиационном страховании это понятие не включает пассажиров страхуемого самолета.

УБЫТОК — в практике страхования выражение "убыток" имеет несколько значений:

- 1) подлежащий возмещению страховщика ущерб, причиненный застрахованному имуществу в результате страхового случая;
- 2) сам факт наступления страхового случая — произошел убыток, т.е. произошел страховой случай.
- 3) дело, заводимое страховым обществом по соответствующему страховому случаю, дело с документами по такому случаю.

УБЫТКИ, НЕ ПОДЛЕЖАЩИЕ ОПЛАТЕ СТРАХОВЩИКОМ — обычно Страховщик освобождается от ответственности по убыткам, которые могли произойти в результате опасностей, не покрытых по условиям страхования, а также по убыткам, явившимся следствием преднамеренных действий страхователя.

УБЫТКИ СОБЫТИЯ — убытки компании-цедента или перестраховщика вследствие одной причины, такой, как шторм, нападение или засуха.

УБЫТОК ОТ РЕАЛИЗАЦИИ СПАСЕННОГО ИМУЩЕСТВА может иметь место в тех случаях, когда имущество продается, не достигнув порта назначения, в результате повреждения, являющегося объектом претензии по условиям страхования.

УБЫТОК ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ — ущерб, причиненный застрахованному интересу непосредственно актом общей аварии. Имеются в виду расходы и пожертвования.

УДЕРЖАНИЕ — 1) часть риска, которую страховая компания принимает на свой счет по

пропорциональному договору, 2) сумма перестрахования, рассчитываемая согласно договору эксцедента убытка.

УМЕНЬШЕНИЕ УБЫТКА — страхователь обязан во всех случаях действовать так, как если бы его имущество не было застраховано, и принимать все зависящие от него меры по уменьшению убытка или предупреждению его, несмотря на то, что убыток может подлежать возмещению по условиям страхования.

УСУШКА, УТЕЧКА, УТРИСКА — в страховании убытки, явившиеся следствием перечисленных факторов, принято относить к естественным свойствам соответствующих товаров (грузов), риски по которым обычно не покрываются стандартными

условиями страхования и могут быть застрахованы по особому соглашению между страхователем и страховщиком.

ФИКСЧЮР-НОТ — предварительный документ, фиксирующий факт фрахтования судна и основные его условия. Подлежит замене чартером.

ФИО — условие, согласно которому судовладелец освобождается от расходов по погрузке и выгрузке судна.

ФОБ (от англ. free on board, букв СВОБОДЕН НА БОРТУ) — вид внешнеторговой сделки, связанной с морской перевозкой товаров. По условиям Ф. продавец обязан за свой счет доставить груз на борт судна, после чего все расходы, в т ч по морскому страхованию ложатся на покупателя. Соответственно этому риск гибели или повреждения груза до доставки его на борт судна несет продавец, после доставки — покупатель. Иногда, особенно при перевозке грузов отдельными партиями, когда не требуется фрахтование целого судна, покупатель поручает оформление страхования в пути продавцу, который предъявляет покупателю дополнительный счет на расходы, включая комиссию

ФОРМА ЗАЯВКИ — форма, с которой заявитель обращается в компанию с предложением заключить страховой договор и которая становится его частью

ФРАНШИЗА — условие страхового договора, предусматривающее освобождение страховщика от возмещения убытков, не превышающих определенного размера Устанавливается в процентах к страховой сумме или в абсолютном размере При условной Ф страховщик освобождается от ответственности за убыток, не превышающий суммы Ф, и должен возместить убыток полностью, если его сумма больше Ф При безусловной Ф убыток возмещается за вычетом Ф.

ФРАХТ — плата за перевозку груза морским путем Размер Ф указывается в договоре морской перевозки Ф обычно страхуется (см СТРАХОВАНИЕ ФРАХТА)

ФРАХТОВАЯ РАСЧЕТНАЯ ЕДИНИЦА — фрахт устанавливается за единицу массы (тонна), единицу объема (кубометр, кубофут и другие объемные меры, например, бушель пшеницы, литр, галлон, баррель жидкости и т.д.), за штуку (кипа, бочка, ящик) в процентах со стоимости особо ценных грузов (адвалорный фрахт).

ФРАХТ, ОПЛАЧИВАЕМЫЙ ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ ГРУЗА — если такой порядок оплаты фрахта предусмотрен условиями чартера, то сумма фрахта должна быть выплачена к моменту подписания коносаментов. В этих случаях в чартерах и коносаментах обычно указывается, что фрахт причитается судну независимо от того, погребло судно или груз или нет

ФРАХТОВАЯ СТАВКА — если размер фрахта не предусмотрен тарифом, то ставка фрахта устанавливается по соглашению сторон в зависимости от условий перевозки Величина фрахта при прочих равных условиях в основном зависит от рода груза, расстояния и направления перевозки.

ФРАХТОВЫЙ КОНТРАКТ — сделка по фрахтованию судна, согласно условиям которой судовладелец за определенное вознаграждение принимает на себя обязательство перевезти принадлежащий фрахтователю груз или предоставить в его распоряжение для этой цели судно или часть его Фрахтовой контракт оформляется чартером, коносаментом, договором букинг-нот.

ФРАХТОВЫЙ ОРДЕР — поручение на фрахтование тоннажа, выдаваемого фрахтователем своему брокеру Фрахтовый ордер содержит все сведения, необходимые для заключения сделки.

ФРАХТ НА РИСКЕ — сумма фрахта, которую судовладелец может потерять, если он не доставит груз в пункт назначения Имея страховой интерес во фрахте, находящемся на риске, судовладелец имеет право на его страхование

ФУНКЦИЯ КОНОСАМЕНТА — 1) Коносамент, подписанный капитаном судна или уполномоченным им лицом, является распиской в получении груза судном, 2)

В Международной торговле коносамент является товарораспределительным документом. Это означает, что получатель груза, на имя которого выставлен коносамент, или лицо, к которому коносамент перешел по соответствующей передаточной надписи (индосаменту), имеет право распоряжаться товаром, обозначенным в коносаменте, те является товарораспорядителем, 3) Коносамент служит доказательством наличия и содержания договора по перевозке и определяет правоотношения между перевозчиками груза и его получателем.

ФРАХТОВАНИЕ СУДНА НА ОДИН РЕЙС — соглашение, по которому судовладелец за определенную плату (фрахт) предоставляет в распоряжение фрахтователя судно на один рейс для перевозки грузов из одного или нескольких портов отправления в один или несколько портов назначения Оформляется рейсовым чартером.

ФРОНТИРОВАНИЕ — прием на страхование или в перестрахование рисков с целью передачи их полностью другим страховым или перестраховочным компаниям, часто по просьбе последних за соответствующее вознаграждение.

ФРОНТИРУЮЩАЯ КОМПАНИЯ — страховая компания, выдающая по просьбе другой компании полис от своего имени, имея в виду, что 100% принятого дела будет перестраховано у той компании, по просьбе которой выдается этот полис

ЦЕДЕНТ — перестрахователь, страховая компания, передающая риски в перестрахование.

ЦЕССИЯ — передача или переуступка кредитором своего права требования денег, вещей и иных ценностей другому лицу. В страховании — процесс передачи рисков в перестрахование.

ЧАСТИЧНЫЙ УБЫТОК ПО ГРУЗАМ — любой убыток по грузам, причиненный покрытыми страхованием опасностями, который не является полной гибелью, считается частичным убытком Грузы, как правило, страхуются по валютированным полисам, и поэтому частичные убытки уплачиваются в соответствующей пропорции к страховой сумме

ЧАСТНАЯ АВАРИЯ — убытки, которые нельзя отнести к общей аварии признаются убытками по частной аварии Такие убытки не подлежат распределению между судном, фрахтом и грузом их несет тот, кто их потерпел, или тот, на кого падает ответственность за их причинение.

ЭКСЦЕДЕНТ — 1) система перестрахования, по которой страховая компания передает перестраховщикам часть общего риска по данному виду страхования за вычетом суммы, оставляемой страховой компанией за собой. Э. Отличается от квотной системы, при которой устанавливается определенный процент риска, передаваемого каждому перестраховщику, 2) сумма риска, подлежащая перестрахованию сверх суммы собственного удержания страховой компанией, которая приняла этот риск на страхование. Перестраховываемая сумма обычно ограничивается определенным лимитом, который принято именовать эксцедентом. Эксцедент обычно составляет умноженную в определенное число раз сумму собственного удержания передающей компании. Если сумма такого эксцедента является недостаточной для полного перестрахования риска сверх собственного удержания передающей компании за первым эксцедентом может следовать второй эксцедент третий и т.д. до полного перестрахования перестраховываемого риска.



12. МИТНІ ОРГАНИ УКРАЇНИ

Назва митного органу (митниці, митного поста)	Код	Номер телефону	Адреса
ДЕРЖАВНА МИТНА СЛУЖБА УКРАЇНИ	12000		м. Київ, вул. Дегтярівська, 11
1. Північна регіональна митниця	12500	8(044) 220-52-07	01032, м. Київ, вул. Комінтерну, 16
Зона діяльності — Київська область, за винятком аеропорту "Бориспіль", аеродрому "Гостомель", зони відчуження ЧАЕС та смт. Вільча, з виключенням з компетенції митниці питань, що входять до компетенції Центральної енергетичної митниці: "Біла Церква", "Бориспіль-залізничний", "Бровари", "Васильків", "Обухів", "Яготин".			
1.1. Житомирська митниця	10100	8(0412) 20-89-50	10014, м. Житомир, вул. Перемоги, 25
Зона діяльності — Житомирська область та смт. Вільча Київської області: "Олевськ", "Овруч", "Коропень", "Новоград-Волинський", "Бердичів".			
1.2. Чернігівська митниця	10200	8(0462) 16-56-41	14017, м. Чернігів, вул. Жовтневої Революції, 6
Зона діяльності — Бобровицький, Барвинський, Городнянський, Ічнянський, Козелецький, Куликівський, Корюківський, Менський, Ніжинський, Носівський, Прилуцький, Ріпкинський, Сосницький, Срібнянський, Чернігівський, Щорський райони Чернігівської області, а також зона відчуження ЧАЕС і м. Славутич: "Енергія", "Горностаївка", "Нові Яриловичі", "Прилуки", "Сеньківка", "Славутич", "Щорс", "Ніжин".			
1.3. Новгород-Сіверська митниця	10300	8(04658) 2-15-97	16000, Чернігівська обл., м. Новгород-Сіверський, вул. Базилевича, 10
Зона діяльності — Бахмацький, Борзнянський, Коропський, Новгород-Сіверський, Семенівський і Талалаївський райони Чернігівської області: "Грем'яч".			
1.4. Черкаська митниця	90200	8(0472) 47-70-30	18036, м. Черкаси, вул. Шашкевича, 76
Зона діяльності — Черкаська область: "Умань", "Сміла".			
2. Західна регіональна митниця	20000	8(0322) 79-81-93, 97-18-33	29000, м. Львів, вул. Костюшка, 1
Зона діяльності - Львівська область, за винятком Жовківського, Мостиського, Сокальського, Старосамбірського, Турківського, Яворівського районів: "Львів-аеропорт", "Дрогобич", "Львів-вантажний", "Стрий", "Броди".			
2.1. Волинська митниця	20100	8(03352) 2-22-38	45008, Волинська обл., м. Ковель, вул. Чубинського, 1
Зона діяльності — Волинська область, за винятком Володимир-Волинського, Іваничівського, Любомльського та Шацького районів: "Луцьк", "Ратне".			
2.2. Рава-Руська митниця	20300	8 (03252) 4-31-77, 224-10-28, 76-92-63	80316, Львівська обл., м. Рава-Руська
Зона діяльності — Жовківський та Сокальський райони Львівської області: "Сокаль".			
2.3. Рівненська митниця	20400	8 (0362) 26-07-98, 28-65-50	33023, м. Рівне, вул. Віденська, 8
Зона діяльності — Рівненська область: "Дубровиця", "Сарни", "Дубно".			
2.4. Ягодинська митниця	20500	8(03377) 2-14-20, 2-10-09	44350, ст. Ягодин, Любомльського району Волинської обл.
Зона діяльності — Володимир-Волинський, Іваничівський, Любомльський та Шацький райони Волинської області: "Устилуг".			
2.5. Івано-Франківська митниця	20600	8(03422) 7-37-80, 7-37-90	76002, м. Івано-Франківськ, вул. Незалежності, 146
Зона діяльності - Івано-Франківська область: "Коломия", "Бурштин".			
2.6. Галицька митниця	20700	8(0322) 97-60-10, 8(03234) 6-12-54	81320, Львівська обл., Мостиський район, ст. Мостиська, 2, вул. Воззальна, 1
Зона діяльності — Мостиський, Старосамбірський, Турківський, Яворівський райони Львівської області: "Мостиська", "Хирів", "Краковець".			
3. Карпатська регіональна митниця	30000	8(03122) 1-43-10, 1-21-09	88000, м. Ужгород, вул. Собранецька, 20
Зона діяльності — Закарпатська область за винятком населених пунктів Чопа, Цеглівки, Струмківки, Соломонового, Есеня, Малої Доброни, Великої Доброни, Червоного, Тисашвані Ужгородського району, а також Берегівського, Виноградівського, Воловецького, Іршавського, Міжгірського, Мукачівського, Рахівського, Свалявського, Тячівського та Хустського районів: "Ужгород", "Павлове", "Малий Березний".			
3.1. Закарпатська митниця	30200	8(03143) 2-37-98	90300, Закарпатська обл., м. Виноградів, вул. Копанська, 90

Назва митного органу (митниці, митного поста)	Код	Номер телефону	Адреса
Зона діяльності - Березівський, Виноградівський, Іршавський, Міжгірський, Рахівський, Тячівський, Хустський райони Закарпатської області, за винятком смт Батево Березівського району: "Рахів", "Лужанка", "Дякове", "Вилок".			
3.2. Чопська митниця	30500	8(03137) 7-10-28	89500, м. Чоп, вокзал, митниця
Зона діяльності - населені пункти Чоп, Цеглівка, Струмківка, Соломонове, Есень, Мала Добронь, Велика Добронь, Червоне, Тисаашвань Ужгородського району, смт Батево Березівського району, Воловецький, Мукачівський та Свалявський райони Закарпатської області: "Чоп-залізничний", "Тиса", "Мукачеве".			
4. Подільська регіональна митниця	40000	8(0382) 70-00-00	29010, м. Хмельницький, вул. Пілотська, 2
Зона діяльності - Хмельницька область: "Кам'янець-Подільський", "Шепетівка".			
4.1. Вінницька митниця	40100	8(0432) 32-28-70, 32-08-61	21018, м. Вінниця, вул. Гоголя, 30
Зона діяльності — Вінницька область, за винятком Барського, Крижопільського, Могилів-Подільського, Мурованопуриловецького, Піщанського, Томашпільського, Тульчинського, Шаргородського, Черневецького, Ямпільського районів: "Гайсин", "Козятин".			
4.2. Могилів-Подільська митниця	40200	8(04337) 2-63-80	24000, Вінницька обл., м. Могилів-Подільський, вул. Володимирська, 11
Зона діяльності — Барський, Крижопільський, Могилів-Подільський, Мурованопуриловецький, Піщанський, Томашпільський, Тульчинський, Черневецький, Шаргородський, Ямпільський райони Вінницької області: "Ямпіль", "Піщанка", "Дністер", "Могилів-Подільський-залізничний".			
4.3. Тернопільська митниця	40300	8(0352) 43-08-29	46008, м. Тернопіль, вул. Текстильна, 38
Зона діяльності — Тернопільська область.			
"Чортків"	40302		
4.4. Вадул-Сіретська митниця	40400	8(03734) 2-16-96, 2-11-03	60443, Чернівецька обл., Глибоцький р-н, ст. Вадул-Сірет
Зона діяльності — Чернівецька область, за винятком Кельменецького, Новоселицького, Сокирянського та Хотинського районів: "Порубне", "Чернівці".			
4.5. Кельменецька митниця	40500	8(03732) 2-49-48, 2-19-39	60100, Чернівецька обл., м. Кельменці, вул. Сагайдачного, 1
Зона діяльності — Кельменецький, Новоселицький, Сокирянський, Хотинський райони Чернівецької області: "Мамалига", "Сокиряни", "Кельменці".			
5. Чорноморська регіональна митниця	50000	8(0482) 64-74-61	65078, м. Одеса, вул. Гайдара, 21-А
Зона діяльності — територія Одеського морського торговельного порту, морського торговельного порту "Южный", аеропорту "Одеса", Березівський, Комінтернівський, Миколаївський, Овідіопольський райони Одеської області, промзона до 7 км шосе "Одеса - Овідіополь", м. Одеса й м. Іллічівськ: "Григорівка", "Одеса - порт", "Одеса - аеропорт", "Іллічівськ".			
5.1. Білгород-Дністровська митниця	50100	8(04849) 3-32-41, 2-93-29	67700, м. Білгород-Дністровський, вул. Шабська, 104
Зона діяльності — Арцизький, Білгород-Дністровський, Саратський, Татарбунарський, Тарутинський райони Одеської області, за винятком залізничної станції "Усатово" та промзони, що безпосередньо приймає до міської смуги м. Одеси до 7 км шосе "Одеса - Овідіополь": "Тірас".			
5.2. Котовська митниця	50300	8(04862) 2-15-24	66300, Одеська обл., м. Котовськ, вул. 50-річчя Жовтня, 119
Зона діяльності — Ананівський, Балтський, Красноокнянський, Кодимський, Котовський, Любашівський, Савранський, Фрунзівський райони Одеської області: "Слобідка", "Платонове".			
5.3. Миколаївська митниця	50400	8(0512) 47-45-01	54017, м. Миколаїв, вул. Московська, 57-А
Зона діяльності — Миколаївська область: "Дніпро-Бузький", "Октябрськ".			
5.4. Придунайська митниця	50600	8(04841) 2-23-31, 9-04-62	68600, Одеська обл., м. Ізмаїл, просп. Суворова, 10
Зона діяльності — Болградський, Ізмаїльський, Кілійський, Ренійський райони Одеської області: "Рені".			
5.5. Роздільнянська митниця	50700	8(04853) 3-11-53, 3-20-40	67400, Одеська обл., м. Роздільна, вул. Леніна, 37а
Зона діяльності — Біляївський, Великомихайлівський, Іванівський, Роздільнянський, Ширяївський райони Одеської області: "Кучурган".			
5.6. Херсонська митниця	50800	8(0552) 42-00-61, 42-00-12	73000, м. Херсон, вул. Гоголя, 13
Зона діяльності — Херсонська область: "Нова Каховка", "Скадовськ".			
6. Кримська регіональна митниця	60000	8(0652) 54-58-06, 54-56-31	95011, м. Сімферополь, вул. Клари Цеткін, 31

Назва митного органу (митниці, митного поста)	Код	Номер телефону	Адреса
Зона діяльності — Білогірський, Бахчисарайський, Кіровський, Нижньогірський, Сакський, Сімферопольський, Советський, Судацький райони Автономної Республіки Крим, м. Алушта, м. Ялта, м. Феодосія та території, підпорядковані відповідним міськвиконкомам, і м. Євпаторія: "Євпаторія", "Ялта", "Феодосія".			
6.1. Керченська митниця	60200	8(06561) 5-73-00, 2-86-22	98312, м. Керч, вул. Фурманова, 9
Зона діяльності — Ленінський район Автономної Республіки Крим, м. Керч та територія, підпорядкована Керченському міськвиконкому: "Крим-пором".			
6.2. Красноперекопська митниця	60500	8(06565) 2-55-97	96000, м. Красноперекопськ, вул. Привокзальна, 8
Зона діяльності — Джанкойський, Красногвардійський, Красноперекопський, Первомайський, Роздольненський та Чорноморський райони Автономної Республіки Крим.			
7. Донбаська регіональна митниця	70000	8(0622) 55-15-81, 385-60-05, 55-24-90	83048, м. Донецьк, пров. Ніколенко, 9
Зона діяльності — м. Донецьк, Артемівський, Великоновосілківський, Добропільський, Костянтинівський, Красноармійський, Краснолиманський, Мар'їнський, Олександрівський, Слов'янський, Ясинуватський райони Донецької області, м. Краматорськ і м. Дружківка: "Горлівка", "Краматорськ", "Артемівськ", "Донецьк-аеропорт", "Слов'янськ".			
7.1. Амвросіївська митниця	70100	8(06259) 2-23-02	87302, Донецька обл., м. Амвросіївна, вул. Фрунзе, 23
Зона діяльності — Амвросіївський, Старобешевський, Тельманівський, Шахтарський райони Донецької області, м.Харцизьк.: "Успенка", "Гловайськ".			
7.2. Луганська митниця	70200	8(0642) 54-64-76	91017, м. Луганськ, Оборонна, 34-А
Зона діяльності — Луганська область: "Северодонецьк", "Алчевськ", "Красна Талівка", "Ізваріне", "Червонопартизанськ", "Довжанський", "Червона Могила", "Лисичанськ", "Красний Луч", "Старобільськ".			
7.3. Маріупольська митниця	70300	8(0629) 53-01-80, 37-82-92	87510, м. Маріуполь, пр. Адмірала Луїна, 1
Зона діяльності — м. Маріуполь, Володарський, Волноваський, Новоазовський, Першотравневий райони Донецької області: "Азовсталь", "Новоазовськ", "Сартана", "Маріуполь-порт".			
8. Східна регіональна митниця	80000	8(0572) 23-51-52, 14-18-37	61003, м. Харків, вул. Короленка, 14, 16-А
Зона діяльності - Харківська область, за винятком Борівського, Великобурлуцького, Вовчанського, Дворічанського, Дергачівського, Золочівського, Ізюмського, Куп'янського, Харківського, Шевченківського районів: "Лозова".			
8.1. Глухівська митниця	80100	8(05444) 2-51-20	41400, Сумська обл., м. Глухів, вул. Радянська, 30
Зона діяльності — Буринський, Глухівський, Конотопський, Кролевецький, Путивльський, Серединобудський, Шосткінський, Ямпільський райони Сумської області: "Бачівськ", "Катеринівка", "Шостка", "Хутір-Михайлівський" "Конотоп".			
8.2. Магістральна митниця	80200	8(0572) 28-22-51	62300, Харківська обл., смт. Деркачі, районний вузол зв'язку, а/с 6
Зона діяльності — Дергачівський, Золочівський, Харківський райони Харківської області: "Гоптівка", "Козача Лопань".			
8.3. Куп'янська митниця	80400	8(05742) 5-16-63	63700, Харківська обл., м. Куп'янськ, вул. Харківська, 7
Зона діяльності — Борівський, Великобурлуцький, Вовчанський, Дворічанський, Ізюмський, Куп'янський, Шевченківський райони Харківської області: "Плетенівка", "Тополі", "Чугунівка".			
8.4. Сумська митниця	80500	8(0542) 24-77-70	40020, м. Суми, вул. Боровського, 24
Зона діяльності - Сумська область, за винятком Буринського, Глухівського, Конотопського, Кролевецького, Путивльського, Середино-Будського, Шосткінського, Ямпільського районів: "Юнаківка", "Велика Писарівка", "Краснопілля", "Білопілля".			
8.5. Полтавська митниця	80600	8(05322) 2-49-84	36022, м. Полтава, вул. Пролетарська, 28
Зона діяльності — Полтавська область: "Кременчук".			
9. Дніпровська регіональна митниця	11000	8(0562) 32-05-25, 32-05-35	49-38, м. Дніпропетровськ, вул. Горького, 22
Зона діяльності — Дніпропетровська область, за винятком Апостолівського, Криворізького, Нікопольського, П'ятихатського, Софіївського, Томаківського, Широківського районів: "Дніпродзержинськ", "Павлоград", "Дніпропетровськ-аеропорт", "Новомосковськ".			
9.1. Бердянська митниця	11100	8(06153) 3-63-31	71112, м. Бердянськ, вул. Шевченка, 31
Зона діяльності — Бердянський, Мелітопольський, Приазовський, Приморський, Чернігівський, Якимівський райони Запорізької області: "Мелітополь".			

Назва митного органу (митниці, митного поста)	Код	Номер телефону	Адреса
9.2. Запорізька митниця	11200	8(0612) 52-55-00	69015, м. Запоріжжя-15, вул. Кремлівська, 12
Зона діяльності — Запорізька область, за винятком Бердянського, Мелітопольського, Приазовського, Приморського, Чернігівського, Якимівського районів: "Запоріжжя-аеропорт", "Дніпрорудний", "Запоріжсталь".			
9.3. Криворізька митниця	11300	8(0564) 23-71-05	50075, м. Кривий Ріг, вул. Револуційна, 20
Зона діяльності — Апостолівський, Криворізький, Нікопольський, П'ятихатський, Софіївський, Томаківський, Широківський райони Дніпропетровської області: "Кривий Ріг-аеропорт", "Нікополь", "Криворіжсталь", "Суша Балка".			
9.4. Кіровоградська митниця	90100	8(0522) 22-37-47, 25-13-42	25006, м. Кіровоград, вул. Орджонікідзе, 15
Зона діяльності — Кіровоградська область "Гайворон", "Олександрія".			
МИТНИЦІ, ПІДПОРЯДКОВАНІ ДЕРЖМИТСЛУЖБИ УКРАЇНИ			
10. Київська регіональна митниця	10000	8(044) 457-96-84, 10-70-79	03680, м. Київ, бул. Лепсе, 8а
Зона діяльності — Київ, з виключенням з компетенції митниці питань, що входять до компетенції Центральної енергетичної митниці: "Жуляни", "Гостомель".			
11. Бориспільська митниця	12200	8(044) 296-70-46, 459-94-95	08307, Київська обл., м. Бориспіль-7, аеропорт
Зона діяльності — територія аеропорту "Бориспіль".			
12. Севастопольська митниця	12300	8(0692) 54-36-72	99011, м. Севастополь, пл. Нахімова, 5-А
Зона діяльності — м. Севастополь: "Рибпорт", "Інкерман".			
13. Центральна енергетична митниця	12400	8(044) 462-61-60, 461-12-47	04215, м. Київ-215, вул. Світлицького, 28-А
Зона діяльності — територія України згідно з визначеною спеціалізацією: "Одеса-енергетична".			
14. Оперативна митниця	12600	8(044) 220-90-71	01033, м. Київ-033, вул. Тарасівська, 15-А
СПЕЦІАЛІЗОВАНІ МИТНІ УПРАВЛІННЯ ТА ОРГАНІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ МИТНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ:			
1. Господарсько-експлуатаційне митне управління	13100	8(044) 220-66-41, 220-54-16, 220-15-19	01033, Київ-033, вул. Саксаганського, 66
2. Автотранспортне митне господарство	13200	8(044) 247-28-10, 247-28-12	Київ, вул. Дегтярівська, 11-а
3. Постачальне митне господарство	13300	8(044) 430-13-08, 430-17-28	07352, Київська обл., Вишгородський р-н, с. Лютіж
4. Медичний реабілітаційний центр "Жемчужина"	13400	8(0654) 24-82-67	98662, м. Ялта, пмт. Гаспра-6, Алупкінське шосе, 5
5. Інформаційно-аналітичне митне управління	14100	8(044) 462-80-01, 462-90-00, 461-12-45	Київ-215, вул. Світлицького, 28-А, блок "Б"
6. Центральна митна лабораторія	14200	8(044) 423-06-76, 452-35-87	03680, м. Київ-142, бул. Акад. Вернадського, 42
7. Академія митної служби України	15000		
8. Київський центр підвищення кваліфікації	15100	8(044) 458-47-75, 458-47-76	03055, м. Київ-55, вул. Політехнічна, 4а
9. Хмельницький центр підвищення кваліфікації	15200		



13. НУМЕРАЦІЯ ВАГОНІВ ВАНТАЖНОГО ПАРКУ ЗАЛІЗНИЦЬ КОЛІЇ 1520 мм

№ з/п	Діапазон змін		Тип/род вагона	Довжина вагона, мм	Маса тари, т	Число осей	Вантажопідйомність, т
	перших 6-ти цифр номера	7-ий цифри номера					
1	2	3	4	5	6	7	8
КРИТІ ВАГОНИ							
1	200000-209999	0-8	200/20	14730	22,7	4	78
2	200000-209999	9-9	201/20	15350	24,2	4	78
3	210000-239999	0-8	204/20	14730	23,0	4	78
4	210000-239999	9-9	201/20	15350	24,2	4	78
5	240000-279999	0-8	206/20	14730	24,0	4	78
6	240000-259999	9-9	201/20	15350	24,2	4	78
7	260000-279999	9-9	207/20	15350	26,0	4	78
8	280000-289999	0-8	208/20	17000	26,0	4	78
9	280000-289999	9-9	209/20	17640	27,0	4	78
ПЛАТФОРМИ							
1	400000-409999	0-8	400/40	14191	22,0	4	80
2	420000-469999	0-9	404/40	14620	20,9	4	80
ПІВВАГОНИ							
1	600000-679999	0-8	600/60	13920	22,0	4	80
2	600000-679999	9-9	601/60	14410	24,0	4	80
3	680000-689999	0-8	608/60	13920	21,1	4	80
4	680000-689999	9-9	609/60	14410	22,6	4	80
5	690000-690999	0-8	612/60	20240	44,5	8	126
ЦИСТЕРНИ							
1	700000-700999	0-8	700/70	14060	31,5	4	75
2	701000-703999	0-8	702/70	14620	36,5	4	75
3	705000-706999	0-8	704/70	12020	24,2	4	75
4	707000-707999	0-8	706/70	12020	27,5	4	75
5	710000-719999	0-8	712/70	12020	23,2	4	75
6	710000-719999	9-9	713/70	12220	24,5	4	75
7	720000-729999	0-8	720/70	12020	23,2	4	75
8	720000-729999	9-9	721/70	12220	24,5	4	75
9	730000-737999	0-8	730/70	12020	23,2	4	75
10	730000-737999	9-9	731/70	12490	23,4	4	75
11	738000-738999	0-8	748/70	12020	28,0	4	75
12	739000-739999	0-8	732/70	12020	24,7	4	75
13	739000-739999	9-9	733/70	14060	28,5	4	75
14	740000-747999	0-8	730/70	12020	23,2	4	75
15	740000-747999	9-9	731/70	12490	23,4	4	75
16	748000-748999	0-8	748/70	12020	28,0	4	75
17	749000-751999	0-8	732/70	12020	24,7	4	75
18	760000-760999	0-8	760/70	12020	21,9	4	75

19	761000-761999	0-8	762/70	12020	20,4	4	75
20	763000-763999	0-8	764/70	12020	21,8	4	75
21	764000-764999	0-8	766/70	12020	23,5	4	75
22	765000-765999	0-8	750/70	15720	35,3	4	75
23	767000-769999	0-8	768/70	12020	21,9	4	75
24	770000-770699	0-8	770/70	12020	23,2	4	75
25	770700-770999	0-8	770/70	12020	24,7	4	75
26	771000-771999	0-8	772/70	12020	23,3	4	75
27	771000-771999	9-9	773/70	12020	26,0	4	75
28	772000-772999	0-8	774/70	12020	23,2	4	75
29	773000-774999	0-8	776/70	12020	28,0	4	75
30	775000-775999	0-8	778/70	12020	22,3	4	75
31	778000-778999	0-8	780/70	12020	23,3	4	75
32	790000-791999	0-8	790/70	18690	51,0	8	135
33	794000-795999	0-8	794/70	21120	48,8	8	135
34	797000-797999	0-8	798/70	21250	51,0	8	135
ІЗОТЕРМІЧНІ							
1	800000-801999	0-8	800/87	22080	33,5	4	64
2	810000-810999	0-8	806/87	14730	32,0	4	56
3	814000-814999	0-8	808/87	16120	37,0	4	56
4	817000-817999	0-8	810/87	14730	43,6	4	56
5	830000-830999	0-9	814/87	20080	52,0	4	50
6	831000-831999	0-9	816/87	20080	44,0	4	50
7	833000-834999	0-9	818/87	22080	46,0	4	50
8	840000-840999	0-9	824/87	18220	41,0	4	50
9	841000-841999	0-9	826/87	18220	43,0	4	50
10	850000-854999	0-9	830/87	22080	39,0	4	50
11	870000-870999	0-9	836/87	18220	39,0	4	50
12	871000-871999	0-9	838/87	18220	50,5	4	50
13	872000-876999	0-9	840/87	22080	39,0	4	50
14	877000-879999	0-9	842/87	22076	43,0	4	50
15	890000-890999	0-9	844/87	24730	67,7	8	126
ІНШІ — «9»							
1	900000-900099	0-8	900/90	11630	26,5	4	80
2	900100-900999	0-8	908/90	11720	26,5	4	80
3	901000-901999	0-8	902/92	12000	20,5	4	80
4	902000-902999	0-8	901/92	14720	22,0	4	80
5	903000-906999	0-8	904/92	13200	22,0	4	80
6	907000-907999	0-9	905/90	15350	26,0	4	80
7	908000-908199	0-8	906/90	12200	25,0	4	80
8	910000-910999	0-8	910/94	10000	24,0	4	80
9	912000-914999	0-8	912/94	12000	23,0	4	80
10	915000-915499	0-8	914/90	23220	33,0	4	80
11	915500-915599	0-8	915/90	27020	31,0	4	80
12	915600-915999	0-8	984/90	25480	33,5	4	80
13	916000-916399	0-8	916/90	20960	30,0	4	80
14	916400-916999	0-8	917/90	15350	24,2	4	80

15	918000-918999	0-8	918/90	22260	37,0	4	75
16	918000-918999	0-9	919/90	15350	24,9	4	80
17	920000-924999	0-9	920/90	15350	23,2	4	80
18	925000-925999	0-8	924/90	24540	42,0	4	80
19	927000-927999	0-8	926/90	24540	42,0	4	80
20	928000-928999	0-8	928/90	21660	26,0	4	80
21	929000-929999	0-8	932/90	12020	24,6	4	80
22	930000-936999	0-8	930/93	11920	22,0	4	80
23	930000-936999	0-8	931/93	12220	22,0	4	80
24	937000-939999	0-8	936/93	12020	25,0	4	80
25	940000-941899	0-8	940/96	14194	18,4	4	75
26	941900-941999	0-8	941/96	14440	24,0	4	48
27	942000-944999	0-8	942/96	14620	21,0	4	75
28	945000-949999	0-8	946/96	19620	22,0	4	75
29	950000-958999	0-8	950/95	14720	22,0	4	80
30	960000-960999	0-9	956/90	22080	45,0	4	80
31	961000-961999	0-9	960/90	14730	41,0	4	80
32	962000-962999	0-8	976/90	24730	32,8	4	80
33	963000-963999	0-8	962/90	14730	25,4	4	80
34	964000-964999	0-8	964/90	14730	25,4	4	80
35	965000-965999	0-8	966/90	17460	24,3	4	80
36	965000-965999	0-9	967/90	18080	25,6	4	80
37	966000-966999	0-8	968/90	14620	30,0	4	80
38	967000-967999	0-8	972/90	17480	33,8	4	80
39	968000-968999	0-8	974/90	12020	25,5	4	80
40	969000-969999	0-8	982/90	11920	22,0	4	80
41	970000-970999	0-8	970/90	15720	31,3	4	80
42	971000-977999	0-8	930/93	11920	22,0	4	80
43	971000-977999	9-9	931/93	12220	22,0	4	80
44	978000-979999	0-8	936/93	12020	25,0	4	80
ІНШІ — «3»							
1	300000-304999	0-8	300/90	10000	25,0	4	80
2	305000-307999	0-8	302/90	10870	23,0	4	80
3	308000-308999	0-8	304/90	11420	24,0	4	80
4	310000-314999	0-8	300/90	10000	25,0	4	80
5	315000-318999	0-8	302/90	10870	23,0	4	80
6	320000-320999	0-8	320/90	11520	30,2	4	80
7	321000-329999	0-9	920/90	15350	23,2	4	80
8	330000-339999	0-8	330/90	11720	29,0	4	80
9	340000-359999	0-8	350/90	11830	27,5	4	80
10	340000-359999	9-9	351/90	12450	28,0	4	80
11	364000-364999	0-8	360/90	25220	40,0	6	96
12	366000-366999	0-8	362/90	16400	32,0	6	96
13	367000-367999	0-8	364/90	19580	85,5	6	96
14	368000-368999	0-9	366/90	24820	63,3	6	96
15	369000-369999	0-8	368/90	15220	29,0	6	96
16	371000-371999	0-9	370/90	18220	64,1	4	000

17	372000-372999	0-9	372/90	18080	70,7	4	000
18	373000-373999	0-8	384/90	18076	62,9	4	000
19	374000-374999	0-9	374/90	18076	69,0	4	000
20	375000-375999	0-9	376/90	18076	62,9	4	000
21	376000-376099	0-9	378/90	18076	62,9	4	000
22	376200-376999	0-9	382/90	15350	87,0	4	078
23	377000-377999	0-8	380/90	20220	59,5	4	000



14. СИСТЕМА НУМЕРАЦИИ ВАГОНОВ ГРУЗОВОГО ПАРКА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ КОЛЕИ 1520 ММ

(Введена приказом МПС №22ц от 15.15.1984 г.)

1-я цифра— род вагона	2-я цифра —осность и основная характеристика вагона		3-я цифра — дополнительная характеристика вагона		4-я цифра	5-я и 6-я цифры	7-я цифра 0-8 без торм. площ., 9 с торм. площ.	Расчетн. масса тары, (т)	Условная длина (в 14 м вагона)	Тип вагона
Крытый 2	0 0-5	4-х осн. объем кузова менее 120 м ³	0-9	Характеристики не содержит	0-9	0-9	0-8 9	22,7 24,2	1,05 1,10	200 201
	1-3	4-х осн. объем кузова 120 м ³	0-9	Характеристики не содержит	0-9	0-9	0-8	23,0	1,05	204
	4-7 6-7	4-х осн. объем кузова 120 м ³ с ушир. дверн. проемом	0-9	Характеристики не содержит	0-9	0-9	0-8 9	24,0 26,0	1,05 1,10	206 207
	8	4-х осн. объем кузова 140 м ³ с ушир. дверн. проемом	0-9	Характеристики не содержит	0-9	0-9	0-8	26,0	1,21	208
4 платф.	0	4-х осн. с длиной рамы до 13,4 м	0-9	Характеристики не содержит	0-9	0-9	0-8	22,0	1,02	400
	2-6	4-х осн. с длиной рамы до 13,4 м и более	0-9	Характеристики не содержит	0-9	0-9	0-9	20,9	1,05	404
полуваг. 6	0-7	4-х осн. с люками в полу	0-9	Характеристики не содержит	0-9	0-9	0-8 9	22,0 24,9	1,00 1,03	600 601
	8	4-х осн. с глухим кузовом	0-9	Характеристики не содержит	0-9	0-9	0-8 9	21,1 22,6	1,00 1,03	608 609
	9	8-и осный	0	С люками в полу и торцевыми дверями	0-9	0-9	0-8	44,5	1,45	612
Цистерна 7	0	4-х осная для нефтебиту-ма и вязких нефтепродуктов	0	Для нефтебиту-ма (бункерный полувагон) с облегченной рамой	0-9	0-9	0-8	31,5	1,01	700
			1-3	Для нефтебиту-ма (бункерный полувагон)	0-9	0-9	0-8	36,5	1,05	702
			5-6	Для вязких нефтепродуктов	0-9	0-9	0-8	24,5	0,86	704
	1	4-х осная для нефти и темных нефтепродуктов, объем котла 50-63 м ³	0-9	Характеристики не содержит	0-9	0-9	0-8 9	23,2 24,5	0,86 0,88	712 713

1-я цифра— род вагона	2-я цифра —осность и основная характеристика вагона		3-я цифра — дополнительная характеристика вагона		4-я цифра	5-я и 6-я цифры	7-я цифра 0-8 без торм. площ., 9 с торм. площ.	Расчетн. масса вагона, (т)	Условная длина (в 14 м вагона)	Тип вагона									
	2	4-х осная для нефти, темных и светлых нефтепродуктов, объем котла 50-63 м ³ (сезонная специализация)	0-9	Характеристики не содержит	0-9	0-9	0-8 9	23,2 24,5	0,86 0,88	720 721									
											3-4	4-х осная для светлых нефтепродуктов	0-7	Объем котла 73,1 м ³	0-9	0-9	0-8 9	23,2 23,4	0,86 0,89
	9	Объем котла 85,6 м ³	0-9	0-9	0-8	24,7	0,86	732											
									6	4-х осная для химических грузов									
	1	Для улучшенной серной кислоты	0-9	0-9	0-8	20,4	0,86	762											
											3	Для меланжа	0-9	0-9	0-8	21,8	0,86	764	
				4	Для метанола	0-6	0-9	0-8	23,5	0,86									766
											5	Для остальных химических грузов	0-9	0-9	0-8	35,3	1,13	750	
		7	4-х осная для пищевых продуктов	0	Для спирта	0-6	0-9	0-8	23,2	0,86	770								
Для спирта, объем котла 85,6 м ³												0-9	0-9	0-8	24,7	0,86	770		
					1	Для молока	0-9	0-9	0-8	23,3 26,0	0,86 0,87							772 773	
2												Для растительного масла	0-9	0-9	0-8	23,2	0,86		774
					3-4	Для виноматериалов	0-9	0-9	0-8	28,0	0,86							776	
5												Для патоки	0-9	0-9	0-8	22,3	0,86		778
					8	Для остальных пищевых продуктов	0-9	0-9	0-8	23,3	0,86							780	

1-я цифра— род вагона	2-я цифра —осность и основная характеристика вагона		3-я цифра — дополнительная характеристика вагона		4-я цифра	5-я и 6-я цифры	7-я цифра 0-8 без торм. площ., 9 с торм. площ.	Расчетн. масса та-ры, (т)	Условная длина (в 14 м вагона)	Тип вагона
	9	8-и осная нефтебензиновая	0-1	Для нефти и нефтепродуктов объем котла 159 м ³ габарита ТЦ	0-9	0-9	0-8	51,0	1,34	790
			4-5	Для светлых и темных нефтепродуктов объемом котла 140 м ³	0-9	0-9	0-8	48,8	1,51	794
			7	Для светлых нефтепродуктов объем котла 161,6 м ³	0-9	0-9	0-8	51,0	1,51	798
Изо-термический 8	0	4-х осный вагон-термос	0-1	Характеристики не содержит	0-9	0-9	0-8	33,5	1,58	800
	1	4-х осный вагон-ледник	0	С пристенными карманами	0-9	0-9	0-8	32,0	1,05	806
			4	С потолочными баками	0-9	0-9	0-8	37,0	1,15	808
			7	Для вина	0-9	0-9	0-8	43,6	1,05	810
	3	4-х осный автономный рефрижераторный вагон (АРВ)	0	Со служебным отделением для бригады	0-9	0-9	0-9	52,0	1,44	814
			1	Без служебного отделения для бригады, длиной кузова 19 м	0-9	0-9	0-9	44,0	1,44	816
			3-4	Без служебного отделения для бригады, длиной кузова 21 м	0-9	0-9	0-9	46,0	1,58	818
	4	4-х осный грузовой вагон в составе рефрижераторных поездов	0	24-вагонного поезда	0-9	0-9	0-9	41,0	1,30	824
			1	12-вагонного поезда	0-9	0-9	0-9	43,0	1,30	826
	5	4-х осный грузовой вагон в составе 6-ти вагонной рефрижераторной секции	0-4	Характеристики не содержит	0-9	0-9	0-9	39,0	1,58	830
	7	4-х осный грузовой вагон в составе 5-ти вагонных рефрижераторных секций	0	Для секции без служ. отд. ЗА-5	0-9	0-9	0-9	39,0	1,30	836
			1	Пост. ГДР со служ. отд.	0-9	0-9	0-9	50,5	1,30	838

1-я цифра— род вагона	2-я цифра —осность и основная характеристика вагона		3-я цифра — дополнительная характеристика вагона		4-я цифра	5-я и 6-я цифры	7-я цифра 0-8 без торм. площ., 9 с торм. площ.	Расчетн. масса вагона, (т)	Условная длина (в 14 м вагона)	Тип вагона	
			2-6	Для секции постройки БМЗ	0-9	0-9	0-9	39,0	1,58	840	
			7-9	Для секции ЗБ-5 постройки ГДР	0-9	0-9	0-9	43,0	1,58	842	
	9	8-и осный в составе рефрижераторной секции	0	Характеристики не содержит	0-9	0-9	0-9	67,7	1,77	844	
Прочие 9	0	4-х осный для перевозки грузов	0	Для аппаративного концентрата «---» модели 10-402	0-9 1-9	0-9	0-8	26,5	0,83 0,84	900 908	
			1	Для сырья минеральных удобрений	0-9	0-9	0-8	20,5	0,86	902	
			3-6	Для минеральных удобрений	0-9	0-9	0-8	22,0	0,95	904	
			8	Саморазгружающийся полувагон	0-1	0-9	0-8	25,0	0,87	906	
	1	4-х осный для перевозки грузов	0	Для агломерата (дл. 10 м) и окатышей	0-9	0-9	0-8	24,0	0,72	910	
			2-4	Для агломерата (дл. 12 м) и окатышей	0-9	0-9	0-8	23,0	0,86	912	
			5	Платформы для лесоматериалов	0-9	0-9	0-8	33,0	1,66	914	
			6	Для технологической щепы	полуваг.	0-3	0-9	0-8	30,0	1,50	916
				переоб. крыт.	4-9	0-9	0-8	24,2	1,10	917	
			8	Крытый, переоб. из рефр. сборно-раздаточный	0-9	0-9	0-8	40,0	1,30	918	
	2	4-х осный для перевозки грузов		0-4	Для среднетоннажных контейнеров на базе полувагонов	0-9	0-9	0-9	23,2	1,10	920
					Крытый для легких грузов (ЦМГВ)	0-9	0-9	0-8	42,0	1,76	924
				5		0-9	0-9	0-8	24,9	1,10	919

1-я цифра— род вагона	2-я цифра —осность и основная характеристика вагона		3-я цифра — дополнительная характеристика вагона		4-я цифра	5-я и 6-я цифры	7-я цифра 0-8 без торм. площ., 9 с торм. площ.	Расчетн. масса вагона, (т)	Условная длина (в 14 м вагона)	Тип вагона
			7	Крытый для автомобилей	0-9	0-9	0-8	42,0	1,76	926
			8	2-х ярусная платформа для автомобилей	0-9	0-9	0-8	26,0	1,55	928
			9	Цистерна для порошкообразных грузов	0-9	0-9	0-8	24,6	0,86	932
	3	4-х осный для перевозки грузов	0-6	Хоппер для цемента	0-9	0-9	0-8 9	22,0	0,85	930 931
			7-9	Цистерна для цемента	0-9	0-9	0-8	22,0	0,87	936
	4	4-х осная (платформа) для перевозки грузов	0-1	Для большегрузных контейнеров (длиной рамы менее 13,4 м)	0-9	0-9	0-8	18,4	1,02	940
				2-4	Для большегрузных контейнеров (длиной рамы 13,4 м)	0-9	0-9	0-8	21,0	1,05
5-9				Для большегрузных контейнеров (длиной рамы 18,4 м)	0-9	0-9	0-8	22,0	1,40	946
5		4-х осный для перевозки грузов	0-9	Для зерна (хоппер)	0-9	0-9	0-8	22,0	1,05	950
6		4-х осный для перевозки грузов	0	Для живой рыбы грузовой вагон 2-х ваг. секции	0-9	0-9	0-9	45,0	1,58	956
			1	Для живой рыбы одиночный вагон	0-9	0-9	0-8	32,8	1,05	960
			2	Для скота повышенной вместимости	0-9	0-9	0-8	32,8	1,77	976
			3	Для скота с верхним распол. люков	0-9	0-9	0-8	25,4	1,05	962
			4	Для скота 2-х ярусный	0-9	0-9	0-8	25,4	1,05	964
			5	Для скота с нижним распол. люков	0-9	0-9	0-8 9	24,3 25,6	1,25 1,29	966 967
			6	Платформа для рулонной стали	0-9	0-9	0-8	30,0	1,05	968

1-я цифра— род вагона	2-я цифра —осность и основная характеристика вагона		3-я цифра — дополнительная характеристика вагона		4-я цифра	5-я и 6-я цифры	7-я цифра 0-8 без торм. площ., 9 с торм. площ.	Расчетн. масса вагона, (т)	Условная длина (в 14 м вагона)	Тип вагона
			7	Для перевозки муки	0-9	0-9	0-8	33,8	1,25	972
			8	Цистерна для инертных грузов	0-9	0-9	0-8	25,5	0,86	974
			9	Хоппер со снятой крышей	0-9	0-9	0-8	22,0	0,85	982
	7	4-х осный для перевозки грузов	0	Цистерна для кальцинированной соды	0-9	0-9	0-8	31,3	1,13	970
1-7			Хоппер для цемента	0-9	0-9	0-8 9	22,0 22,0	0,85 0,87	930 931	
8-9			Цистерна для цемента	0-9	0-9	0-8	25,0	0,86	936	
Прочие 3	0-1	4-осный хоппер-дозатор	0-4	Типа ЦНИИ-2, ЦНИИ-3	0-9	0-9	0-8	25,0	0,71	300
			5-7	Типа ЦНИИ-ДВЗМ	0-9	0-9	0-8	23,0	0,78	302
			8	Модель 55-76	0-9	0-9	0-8	24,0	0,82	304
	2	4-осный думпкары	0	Типа 4ВС-50	0-9	0-9	0-8	30,2	0,83	320
			1-9	На базе крытого, полувагон	0-9	0-9	9	23,2	1,10	920
	3	4-осный думпкары	0-9	Типа 5ВС-60	0-9	0-9	0-8	29,0	0,84	330
	4-5	4-осный думпкары	0-9	Типа 6ВС-60, 7ВС-60	0-9	0-9	0-8 9	27,5 28,0	0,85 0,89	350 351
	6	6-осный вагон для перевозки груза	4	Платформа	0-9	0-9	0-8	40,0	1,8	360
			6	Полувагон	0-9	0-9	0-8	32,0	1,18	362
			7	Цистерна	0-9	0-9	0-8	85,5	1,40	364
8			3-х вагонной рефрижераторной секции	0-9	0-9	0-9	63,3	1,78	366	
9			Остальные вагоны	0-9	0-9	0-8	29,0	1,09	368	

1-я цифра— род вагона	2-я цифра —осность и основная характеристика вагона		3-я цифра — дополнительная характеристика вагона		4-я цифра	5-я и 6-я цифры	7-я цифра 0-8 без торм. площ., 9 с торм. площ.	Расчетн. масса та-ры, (т)	Условная длина (в 14 м вагона)	Тип вагона
7	4-осные служебно-технические вагоны рефрижераторных поездов и секции не для перевозки грузов	1	Вагон-машинное отделение, дизель-электростанция 12-ваг. секции	0-9	0-9	0-9	64,1	1,30	370	
		2	Вагон-машинное отделение, Вагон-служебное помещение, дизельный вагон 21-вагонного поезда	0-9	0-9	0-9	70,7	1,29	372	
		3	6-вагонной секции	0-9	0-9	0-8	62,9	1,29	384	
		4	5-вагонной секции В-5 постройки ГДР	0-9	0-9	0-9	69,0	1,29	374	
		5	5-вагонной секции постройки БМЗ	0-9	0-8	0-9	62,9	1,29	376	
		6	Служебный вагон 2-вагонной секции для живой рыбы	0-9	0-9	0-9	62,9	1,29	378	
			Прочие для перевозки грузов (крытые, платф.)	0-9	0-9	0-8 9	23,87 23,87	1,10 1,10	382 383	
		7	Служебный вагон 3-вагонной секции, отдельный дизель-служебный вагон	0-9	0-9	0-9	59,5	1,59	380	
9	Транспортеры									

Примечание. Во всех видах оперативного и статистического учета из группы прочих в том числе выделяются вагоны в следующих диапазонах нумерации: контейнеровозы 9200000—9249999, 3210000—3299999; цементовозы 9300000—9399998, 9710000—9799998; фитинговые пл. 9400000—9499998; зерновозы 9500000—9599998.



**15. СТАНЦІЇ ЗАЛІЗНИЦЬ, ЩО ВИКОНУЮТЬ ОПЕРАЦІЇ З УНІВЕРСАЛЬНИМИ
КОНТЕЙНЕРАМИ**

Південно-Західна

Код станції	Назва станції, параграф	Код станції	Назва станції, параграф
32100	Київ-Ліски, 5,8,10*	34179	Полонне, 5
32408	Ніжин, 5	34182	Миропіль, 5
32500	Чернігів, 5,8	34240	Бердичів, 5
32593	Бахмач-Київський, 5	34271	Козятин-Товарний, 5
32665	Мена, 5	34357	Фастів I, 5
32682	Корюківка, 5	34388	Біла Церква, 5,8
32740	Конотоп, 5	34566	Житомир, 5,8
32785	Кролівець, 5	34624	Коростень-Житомирський, 8
32826	Шостка, 5	34638	Коростень, 5
32843	Глухів, 5	34686	Овруч, 5
32874	Хутір-Михайлівський, 5	34744	Малин, 5
32929	Путивль, 5	34802	Новоград-Волинський, 5,8
34014	Шепетівка-Подільська, 5	34895	Олевськ, 5
34148	Славута I, 5		

Всього: 27 станцій

Львівська

35033	Дубно, 5	36467	Білобожниця, 5
35050	Кременець, 5	36539	Кострижівка, 5
35095	Броди, 5	36662	Чернівці, 5,8
35328	Володимир-Волинський, 5	37037	Скнилів, 5,8
35403	Ковель, 5	37143	Сокаль, 5
35554	Сарни, 5	37748	Стрий, 5
35660	Рівне, 5,8	38008	Мукачево, 5,8
35688	Костопіль, 5	38100	Ужгород, 5,8
35777	Гнідава, 8	38532	Хуст, 5,8
35780	Луцьк, 5	38772	Калуш, 5
36004	Тернопіль, 5	38844	Івано-Франківськ, 5,8
36052	Злочів, 5	38889	Коломия, 5
36440	Бучач, 8		

Всього: 25 станцій

Одеська

40453	Ізмаїл, 5	41681	Каховка, 5
-------	-----------	-------	------------

* п. 5 — середньотонажні контейнери (10тн), п. 8 — контейнери 20 фут. (25 тн), п.10 — контейнери 40 фут. (30тн).

Код станції	Назва станції, параграф	Код станції	Назва станції, параграф
40525	Усатове, 5,8	41736	Кульбакіно, 5,8
40682	Котовськ, 5	41784	Херсон, 5,8
40765	Первомайськ-на-Бузі, 5	41527	Миколаїв-Вантажний, 8
40854	Вапнярка, 5	42128	Умань, 5
408631	Бершадь (вузк.), 5	42159	Звенигородка, 5
40974	Гайворон, 5	42203	Шпола, 5
41006	Знаменка, 5	42234	Корсунь, 5
41040	Олександрія, 5	42318	Фундукліївка, 5
41143	Кіровоград, 5	42354	Новомиргород, 5
41191	Помошна, 5	42409	Сміла, 5
41304	Вознесенськ, 5	42426	Черкаси, 5
Всього: 24 станції			
Південна			
42501	Кременчуг, 5,8	44046	Харків-Червонозаводський, 5,8
42635	Засулля, 5	44053	Харків-Балашовський, 5
42707	Гадяч, 5	44166	Красноград, 5
42741	Хорол, 5	44286	Лозова, 5
42844	Пирятин, 5	44330	Ліхачове, 5
42902	Прилуки, 5	44361	Ізюм, 5
42978	Лубни, 5, 8	44540	Суми-Товарна, 5,8
43298	Купянськ-Південний, 5	44625	Ахтирка, 5
43356	Волчанськ, 5	44781	Миргород, 5
		44851	Полтава-Київська, 5,8
Всього : 19 станцій			
Придніпровська			
45034	Дніпропетровськ-Вантажний, 5,8	46663	Апостолово, 5
45452	Павлоград І, 5	47007	Джанкой, 5
45591	Тритузна, 5	47113	Керч, 5,8
45689	Пятихатки, 5	47189	Айвазовська, 5
45702	Жовті води, 5	47305	Севастополь-Вантажний, 5,8
45867	Божедарівка, 5	47408	Сімферополь-Вантажний, 5,6,8
46310	Гуляйполе, 5	47468	Євпаторія-Вантажна, 5
46454	Запоріжжя-вантажне, 5,8	47559	Генічеськ, 5
46588	Марганець, 5	47603	Мелітополь, 5
46601	Нікополь, 5,8	47682	Каховське Море, 5

Код станції	Назва станції, параграф	Код станції	Назва станції, параграф
46704	Кривий Ріг-Головний, 5	47737	Великий Токмак, 5
46735	Кривий Ріг – Західний, 8	47812	Бердянськ, 5
Всього: 24 станцій			
Донецька			
48413	Донецьк ІІ, 5	48859	Щебенка, 5
48204	Кроасноармійськ, 5	49549	Стаханов, 5
48622	Волноваха, 5	49607	Попасна, 5
48564	Маріуполь-Сортувальний, 5,8	49878	Рубіжне, 5,8
49463	Артемівськ ІІ, 5	49905	Сватово, 5
49391	Микитівка, 5	49847	Новозолотарівка, 8н
49206	Славянськ, 5	50704	Луганськ-Вантажний, 5,8
49182	Краматорськ, 5	50807	Старобільськ, 5
49120	Костянтинівка, 5	50262	Красний Луч
48790	Харцизьк, 5,8	50382	Торез
Всього: 20 станцій			



25. Киев	2195	2260	2245	3185	1755	1490	3195	1385	3160	3035	2420	1160	1025	905	1405	1920	700	1765	2330	3500	3085	2485	1495	2630
26. Кишинев	2250	2155	1670	3080	1080	1545	3095	1490	3215	1535	2475	1265	450	960	1510	1815	1275	1820	2225	3555	3140	2435	1410	2685
27. Копенгаген	800	1850	2920	2075	1780	520	1915	1205	1810	2410	935	1390	2205	1100	1155	1630	1215	300	1750	1800	1390	1365	1525	1145
28. Ла-Корунья	2170	2330	4125	1240	2985	2720	955	2925	1595	2980	1960	3010	3615	3245	2860	2250	3680	2570	1840	2910	2500	1660	2655	1955
29. Лейпциг	685	1200	2315	1760	1175	190	1675	600	1565	1760	770	785	1600	735	550	980	1170	385	1130	1685	1275	970	920	980
30. Лион	975	845	2210	630	1470	1215	550	1410	915	1290	765	1495	2100	1740	1345	735	2175	1145	425	1715	1305	160	1140	760
31. Лиссабон	2455	2645	4415	1275	3275	3000	1240	3215	1880	3270	2245	3300	3905	3525	3150	2540	3960	2855	2135	3195	2785	1945	2945	2240
32. Лондон	190	1560	3060	1505	1920	865	1115	1450	825	2120	235	1630	2445	1840	1385	1510	2275	690	1285	840	430	920	1590	115
33. Люблина	1385	805	1610	1530	470	1020	1545	450	1870	1380	1215	475	770	1085	385	265	1520	1225	675	2290	1880	885	140	1425
34. Люксембург	420	1115	2580	1155	1440	780	1060	1035	990	1865	210	1215	2030	1750	970	975	2185	645	840	1285	875	530	1110	410
35. Мадрид	1935	2000	3770	630	2630	2475	720	2570	1360	2625	1725	2655	3260	3010	2505	1895	3445	2335	1485	2670	2265	1420	2300	1720
36. Малага	2495	2430	4200	1065	3060	2910	1280	3000	1950	3060	2285	1385	3690	3430	2935	2325	3865	2895	1920	3235	2825	1850	2730	2280
37. Марсель	1290	870	2665	500	1525	1530	660	1465	1230	1495	1080	1560	2155	610	1400	790	2465	1460	380	2030	1620	475	1195	1075
38. Милан	1115	425	2160	1005	1020	1170	995	960	1365	1175	905	1045	1650	610	895	285	2000	1155	150	1980	1565	335	690	1110
39. Минск	2900	2260	2755	2980	1685	1195	2900	1245	2865	2820	2125	1295	1535	610	1310	1920	190	1470	2260	3205	2790	2190	1650	2335
40. Москва	2540	2900	3180	3620	2430	1835	3540	1885	3505	2930	2765	2040	1960	1250	1950	2560	885	2110	2900	3845	3430	2830	2290	2975
41. Мюнхен	835	770	2055	1390	915	585	1305	510	1400	1330	770	690	1505	980	445	550	1415	780	670	1845	1435	600	585	980
42. Неаполь	1910	470	850	1615	1470	1745	1775	1410	2140	380	1700	1495	1465	2040	1345	735	2475	1950	735	2775	2360	1130	1140	1905
43. Осло	1390	2440	3510	2665	2370	1110	2505	1795	2400	3000	1525	1980	2795	1690	1745	2220	1345	890	2340	2390	1980	1955	2115	1735
44. Остенде	285	1445	2945	1395	1805	910	1005	1335	800	2005	120	1515	2330	1635	1270	1305	2070	755	1170	955	545	805	1475	90
45. Палермо	2650	1130	1140	2365	2210	2485	2515	2150	2880	670	2440	2235	1755	2780	2085	1475	3215	2690	1475	3515	3100	1870	1880	2645
46. Париж	515	1265	2880	1090	1740	1070	700	1330	595	1825	305	1510	2325	1655	1265	1120	2090	915	915	1260	845	500	1410	300
47. Прага	955	1150	2120	1755	905	355	1670	330	1635	1710	900	515	1330	615	280	810	1050	680	1035	1975	1565	965	650	1110
48. Рига	2015	2375	3015	3095	1820	1300	3020	1360	2950	2935	2240	2410	2225	725	1425	2035	290	1585	2375	3320	2905	1305	1765	2450
Расстояния между городами Европы	1. Амстердам	2. Анкола	3. Афины	4. Барселона	5. Белград.	6. Берлин	7. Бордо	8. Братислава	9. Брест (Фр.)	10. Бриндизи	11. Брюссель	12. Будапешт	13. Бухарест	14. Варшава	15. Вена	16. Венеция	17. Вильнюс	18. Гамбург	19. Генуя	20. Глазго	21. Дублин	22. Женева	23. Загреб	24. Кале

49. Рим	1690	300	1070	1395	1250	1525	1555	1190	1920	600	1480	1275	1880	1820	1125	515	2256	1730	515	2555	2140	910	920	1685
50. Роттердам	60	1480	2575	1545	1765	720	1155	1270	1050	2040	150	1450	2265	1305	1205	1340	1740	515	1205	985	575	810	1435	360
51. Салоники	2395	925	500	2640	640	1900	1665	1255	2980	365	2325	1030	720	1790	1275	1375	2225	2335	1785	3400	2990	1995	970	2535
52. Санкт-П.	2030	2925	3390	3305	2350	1750	3145	1910	3040	3255	2165	1960	2170	1275	1975	2585	740	1530	2925	3030	2620	2595	2315	2375
53. Сараево	1875	1195	1430	1620	290	1455	2135	885	2460	595	1805	680	920	1490	820	855	1800	1815	1265	2880	2470	1475	450	2015
54. Скопье	2205	1525	720	2450	450	1710	2465	1065	2785	335	2135	840	640	1625	1085	1185	1960	2145	1595	3210	2800	1805	780	2345
55. София	2150	1470	820	2395	395	1655	2410	1010	2730	685	2980	785	400	1470	1030	1130	1905	2090	1540	3155	2745	1750	725	2290
56. Стамбул	2715	1560	1135	2960	960	2220	2975	1575	3295	1000	2645	1350	700	2035	1595	1695	2470	2655	2105	3720	3310	2315	1290	2855
57. Стокгольм	1420	2470	3410	2695	2195	1140	2535	1755	2430	3030	1555	2010	2825	1120	1775	2250	685	920	2370	2420	2010	1985	2145	1765
58. Таллин	1510	2560	3320	2785	2105	1230	2625	1665	2520	3120	1645	1715	2530	1030	1730	2340	595	1010	2460	2510	2100	2075	2070	1855
59. Тирана	2490	910	815	2575	735	1995	2590	1350	3070	40	2420	1125	910	1810	1370	1305	2245	2430	1720	3495	3085	1930	1065	2630
60. Тронхейм	1950	3000	4070	3225	2930	1670	3065	2355	2960	3560	2085	2540	3355	1855	2305	2780	1420	1450	2900	2950	4835	2515	2675	2295
61. Флоренция	1405	260	2100	1110	960	1240	1245	900	1635	885	1195	985	1590	1535	835	225	1970	1445	230	2270	1855	1350	630	1400
62. Франкф./М	440	1095	2450	1290	1310	555	1210	815	1190	1655	405	995	1810	1110	750	955	1545	485	820	1480	1070	580	980	615
63. Хельсинки	1510	2560	3320	2805	2105	1230	2625	1665	2520	3120	1645	1715	2530	1030	1730	2340	595	1175	2460	2510	2100	2075	2070	1855
64. Цюрих	1070	700	2380	1070	1240	905	990	830	1205	1450	860	1010	1825	1300	765	590	1735	905	425	1935	1315	280	910	795
Расстояния между городами Европы	1. Амстердам	2. Анкола	3. Афины	4. Барселона	5. Белград.	6. Берлин	7. Бордо	8. Братислава	9. Брест (Фр.)	10. Бриндизи	11. Брюссель	12. Будапешт	13. Бухарест	14. Варшава	15. Вена	16. Венеция	17. Вильнюс	18. Гамбург	19. Генуя	20. Глазго	21. Дублин	22. Женева	23. Загреб	24. Кале

49. Рим	2725	2330	2025	2380	1375	690	2670	1710	780	1265	2025	2460	895	575	2430	3070	945	220	2615	1595	960	1430	1305	2545
50. Роттердам	2210	2265	815	2110	700	915	2395	145	1295	360	1875	2435	1230	1055	1915	2555	850	1850	1405	225	2590	455	970	1830
51. Салоники	1745	1170	2420	3625	1815	2110	3915	2560	1110	2080	3270	3700	2165	1680	2255	2565	1555	745	3010	2475	1035	2380	1620	2515
52. Санкт-П.	1145	1820	1230	4225	1965	2700	4410	2245	2360	2200	3890	4450	3015	2710	750	675	2255	3315	1385	2310	3925	2445	1890	550
53. Сараево	2045	1670	1975	3105	1370	1590	3395	2040	590	1560	2750	3180	1645	1140	1975	2820	1035	630	2565	1925	1265	1860	1100	2090
54. Скопье	1665	1090	2230	3435	1625	1920	3725	2370	920	1890	3980	3510	1975	1470	2175	2600	1365	715	2820	2255	1005	2190	1355	2250
55. София	1425	850	2175	3380	1570	1865	3670	2315	865	1835	3025	3455	1920	1415	1935	2360	1310	1065	2765	2200	1355	2135	1300	2195
56. Стамбул	1725	1150	2740	3945	2135	2430	4235	2880	1430	2400	3590	4020	2485	1980	2235	2660	1875	1380	3330	2765	1670	2700	1865	2760
57. Стокгольм	1385	1960	620	3490	1330	2065	3775	1610	2145	1565	3255	3815	2380	2075	875	1125	1700	2865	750	1675	3600	1835	1495	395
58. Таллин	1295	1870	710	3580	1420	2155	3865	1700	1930	1655	3345	3905	2470	2165	785	1035	1790	2955	840	1765	3690	1925	1585	305
59. Тирана	1935	1360	2515	3560	1910	2045	3850	2665	1305	2175	3205	3635	2100	1595	2425	2870	1650	420	3105	2540	710	2475	1640	2535
60. Тронхейм	2120	2695	1150	4020	1860	2595	4305	2140	2675	2095	3785	4345	2910	2605	1610	2075	2230	3395	555	2205	4230	2365	2025	1130
61. Флоренция	2145	2040	1735	2070	1085	705	2385	1425	490	980	1740	2170	610	290	2145	2785	655	505	2325	1310	1245	1145	1020	2260
62. Франкф./М	2015	2070	785	2165	415	660	2445	640	840	300	1920	2355	975	670	1720	2360	395	1465	1375	525	2205	595	495	1835
63. Хельсинки	1295	1870	875	3580	1420	2155	3865	1700	1930	1655	3345	3905	2470	2165	1030	1085	1955	2955	1005	1930	3690	1925	1585	305
64. Цюрих	1990	2260	1205	1945	750	440	2345	885	770	440	1700	2130	755	275	1910	2550	320	1070	1795	980	1810	610	685	2025
Расстояния между городами Европы	25. Киев	26. Кишинев	27. Копенгаген	28. Ла-Корунья	29. Лейпциг	30. Лион	31. Лиссабон	32. Лондон	33. Люблина	34. Люксембург	35. Мадрид	36. Малага	37. Марсель	38. Милан	39. Минск	40. Москва	41. Мюнхен	42. Неаполь	43. Осло.	44. Остенде	45. Палермо	46. Париж	47. Прага	48. Рига

49. Рим																
50. Роттердам	1630															
51. Салоники	965	2075														
52. Санкт-П.	3095	2070	3105													
53. Сараево	1235	1885	595	2640												
54. Скопье	935	2215	295	2810	525											
55. София	1285	1830	510	2570	685	240										
56. Стамбул	1600	2395	635	2870	1250	805	565									
57. Стокгольм	2645	1435	2930	450	2485	2645	2590	3155								
58. Таллин	2735	1525	2820	360	2395	2553	2500	3065	90							
59. Тирана	640	2500	395	3105	595	295	510	1030	2930	2840						
60. Тронхейм	3175	1965	3570	1185	3125	3380	3325	3890	825	825	3665					
61. Флоренция	285	1345	1600	2810	1080	1410	1355	1920	2355	2445	1535	2885				
62. Франкф./М	1245	455	1950	2040	1430	1760	1705	2270	1405	1495	2045	1935	960			
63. Хельсинки	2735	1690	2820	410	2395	2555	2500	3065	255		2840	990	2445	1495		
64. Цюрих	850	1010	1880	2460	1360	1690	1635	2200	1825	1915	1975	2355	565	420	1915	
Расстояния между городами Европы																
	49. Рим	50. Роттердам	51. Салоники	52. Санкт-П.	53. Сараево	54. Скопье	55. София	56. Стамбул.	57. Стокгольм	58. Таллин	59. Тирана	60. Тронхейм	61. Флоренция	62. Франкф./М	63. Хельсинки	64. Цюрих

18. Транзитное расстояние и время доставки груза железнодорожным транспортом

T(сутки)	Чоп (Словакия)	Чоп (Венгрия)	Батеве	Мостиска II	Рава-Русская	Ягодин	Изов	Вадул-Сирет	Горностаевка	Волфино	Зерново	Изварино
L (км)	Чоп (Словакия)	Чоп (Венгрия)	Батеве	Мостиска II	Рава-Русская	Ягодин	Изов	Вадул-Сирет	Горностаевка	Волфино	Зерново	Изварино
Чоп (Словакия)		2/2	2/2	2/3	2/3	3/3	2/3	2/3	4/5	4/5	4/5	5/7
Чоп (Венгрия)	10		2/2	2/3	2/3	3/3	2/3	2/3	4/5	4/5	4/5	5/7
Батеве	33	31		2/3	2/3	3/3	2/3	2/3	4/5	4/5	4/5	5/7
Мостиска II	360	358	349		2/2	2/3	2/3	2/3	3/4	3/4	4/5	5/6
Рава-Русская	347	345	336	159		2/3	2/2	2/3	3/4	3/4	4/5	5/6
Ягодин	537	535	526	483	340		2/2	3/3	3/4	3/4	3/4	5/6
Изов	468	466	457	398	255	153		3/3	3/4	3/4	3/4	5/6
Вадул-Сирет	478	476	467	400	389	579	510		4/5	4/5	4/5	5/7
Горностаевка	1139	1137	1128	949	937	882	897	1181		2/3	2/3	4/5
Волфино	1175	1173	1164	985	974	918	933	1217	346		2/2	3/4
Зерново	1213	1211	1202	1023	1012	956	971	1255	384	230		3/4
Изварино	1814	1812	1803	1624	1613	1557	1572	1856	1034	730	918	
Козачья Лопань	1402	1400	1391	1212	1201	1145	1160	1444	618	314	502	521
Квашино	1672	1670	1661	1482	1471	1415	1430	1714	947	636	824	284
Красная Могила	1789	1778	1778	1599	1588	1532	1547	1831	1009	705	893	104
Тополи	1518	1516	1507	1330	1321	1273	1288	1560	743	439	627	425
Одесса-порт	1026	1024	1015	830	821	934	930	1068	944	980	1018	1125
Ильичевск-порт	1056	1054	1045	868	889	972	968	1098	982	1018	1056	1180
Ильичевск-паром	1036	1034	1025	840	831	944	940	1078	954	990	1028	1152
Херсон-порт	1299	1297	1288	1103	1094	1113	1211	1287	945	981	1011	825
Николаев-грузов.	1245	1243	1234	1057	1048	1058	1157	1341	891	927	965	835
Южный порт	1108	1106	1097	918	895	1016	1010	1150	1026	1062	1100	1122
Рени-порт	1416	1414	1405	1220	553	1435	1347	1150	1334	1370	1408	1532

Примечание: числитель — при доставке маршрутами; знаменатель — при доставке группами и отдельными вагонами

**18. Транзитное расстояние и время доставки груза
железнодорожным транспортом**

Продовження додатка 10

T(сутки)	Козачья Лопань	Квашино	Красная Могила	Тополи	Одесса-порт	Ильичевск-порт	Ильичевск-паром	Херсон-порт	Николаев-грузовой	Южный порт	Рени-порт
L (км)											
Чоп (Словакия)	4/6	5/7	5/7	5/6	4/5	4/5	4/5	4/5	4/5	4/5	4/6
Чоп (Венгрия)	4/6	5/7	5/7	5/6	4/5	4/5	4/5	4/5	4/5	4/5	4/6
Батеве	4/6	5/7	5/7	5/6	4/5	4/5	4/5	4/5	4/5	4/5	4/6
Мостиска II	4/5	4/6	5/6	4/6	3/4	3/4	3/4	4/5	4/5	3/4	4/5
Рава-Русская	4/5	4/6	5/6	4/6	3/4	3/4	3/4	4/5	4/5	3/4	3/3
Ягодин	4/5	4/6	5/6	4/5	3/4	3/4	3/4	4/5	4/5	4/5	4/6
Изов	4/5	4/6	5/6	4/5	3/4	3/4	3/4	4/5	4/5	4/5	4/6
Вадул-Сирет	4/6	5/7	5/7	5/6	4/5	4/5	4/5	4/5	4/6	4/5	4/5
Горностаевка	3/3	3/4	4/5	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4	4/5	4/6
Волфино	2/2	3/6	3/4	2/3	3/4	4/5	3/5	3/4	3/4	4/5	4/6
Зерново	3/3	3/4	3/4	3/3	4/5	4/5	4/5	4/5	3/4	4/5	4/6
Изварино	3/3	2/2	2/2	2/3	4/5	4/5	4/5	3/4	3/4	4/5	5/6
Козачья Лопань		2/3	2/3	2/2	3/4	4/5	3/5	3/4	3/4	3/4	4/6
Квашино	436		2/2	2/3	3/4	4/5	4/5	3/4	3/4	3/4	4/6
Красная Могила	498	259		2/3	4/5	4/5	4/5	3/4	3/4	4/5	5/6
Тополи	232	340	402		4/5	4/5	4/5	3/4	3/4	4/5	4/6
Одесса-порт	968	985	1102	1056		2/2	2/2	2/2	2/2	2/2	2/3
Ильичевск-порт	1021	1038	1155	1109	88		2/2	2/3	2/2	2/2	2/3
Ильичевск-паром	993	1010	1127	1081	30	98		2/2	2/2	2/2	2/3
Херсон-порт	661	675	792	754	286	339	311		2/2	2/3	3/4
Николаев-грузов.	679	693	810	764	232	315	253	70		2/2	3/3
Южный порт	963	980	1097	1051	79	135	107	356	293		2/3
Рени-порт	1373	1390	1507	1461	417	376	390	691	637	487	

Примечание: числитель — при доставке маршрутами; знаменатель — при доставке группами и отдельными вагонами



19. КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЕДИТОРУ

Должностные обязанности

Транспортный экспедитор организует выполнение доставки грузов с гарантией сохранности на условиях и в сроки, обусловленные договором транспортной экспедиции, договором перевозки грузов и другими договорными обязательствами с грузовладельцем. Координирует взаимодействие всех участников доставки грузов. Составляет технологические и экономические обоснования транспортно-технологических маршрутов и схем доставки грузов с учетом пожеланий и требований грузовладельцев. Организует выполнение услуг по приему товаров (грузов), их перевозке и выдаче в установленном порядке. Организует фрахтование транспортных средств (автомобилей, вагонов, морских и речных судов, авиатранспорта), производит контроль за экспедиторской (отправительской) маркировкой грузов и пломбированием перевозочных средств, контейнеров, хладокамер, бункеров и других помещений хранения. Обеспечивает отслеживание за ходом выполнения погрузочно-разгрузочных, перегрузочных, перевалочных, складских и упаковочных работ, за соблюдением сроков и условий хранения, накопления и выдачи грузов. Оформляет товарно-транспортные и другие сопроводительные документы на всех этапах реализации транспортно-технологических маршрутов и схем доставки грузов, грузовые таможенные декларации и другие документы, необходимые для таможенной очистки грузов, в соответствии с установленными требованиями. Оформляет документы, связанные со страхованием грузов, коммерческие и другие акты в соответствии с установленными формами в случаях прибытия грузов и перевозочных средств в поврежденном состоянии (порча и (или) недостача грузов и грузовых мест, поврежденные пломбы, пломбозапорные устройства или их отсутствие). Рассчитывает провозочные платежи и сборы. Информировывает грузовладельцев о движении грузов. Ведет учет необходимой коммерческой документации и заполняет формы установленной статистической отчетности о транспортно-экспедиторской деятельности. Производит в установленном порядке переадресовку грузов, организует реализацию не востребуемых грузов, а также, при необходимости, работу по розыску грузов, транспортных средств и ведение претензионных дел. Обеспечивает в процессе своей деятельности соблюдение законов и иных нормативных правовых актов применительно к транспортному комплексу, а также международным соглашениям и конвенциям по транспорту.

Знания

Транспортный экспедитор должен знать: законы и иные нормативные правовые акты, относящиеся к транспортной и транспортно-экспедиторской деятельности: международные соглашения и конвенции по транспорту; подвижной состав видов транспорта; технологию и организацию транспортно-экспедиторского обслуживания; эксплуатационные возможности транспортных путей и терминальных систем; методы оптимизации транспортно-технологических схем доставки грузов с использованием логистических систем; организацию транспортной инфраструктуры (пропускные и провозные возможности дорог, морских, речных портов и пристаней, аэропортов, транспортных узлов); действующие системы тарифов, налогов, скидок и льгот на перевозки, таможенных и страховых платежей; методы определения стоимости доставки грузов; порядок заключения договоров, оформления товарно-сопроводительных, транспортно-экспедиторских, платежных, страховых и претензионных документов; основы товароведения; правила перевозок на всех видах транспорта; правила и нормы экологии и безопасности движения на транспорте; основы законодательства о труде и охране труда в части, необходимой для организации транспортно-экспедиторской деятельности.

Требования

Транспортный экспедитор I категории — высшее профессиональное (техническое или экономическое) образование и стаж работы в должности транспортного экспедитора II категории не менее 3 лет; владение не менее, чем одним иностранным языком на уровне, обеспечивающем профессиональное общение с зарубежными партнерами; дополнительное образование с получением квалификации "Транспортный экспедитор".

Транспортный экспедитор II категории — высшее профессиональное (техническое или экономическое) образование и стаж работы в должности транспортного экспедитора не

менее 3 лет или среднее профессиональное (техническое или экономическое) образование и стаж работы в должности транспортного экспедитора не менее 5 лет; владение одним иностранным языком на уровне, обеспечивающем профессиональное общение с зарубежными партнерами; дополнительное образование с получением квалификации "Транспортный экспедитор».

Транспортный экспедитор — высшее профессиональное (техническое или экономическое) образование без предъявления требований к стажу работы или среднее профессиональное (техническое или экономическое) образование и стаж работы на транспорте не менее 3 лет, либо дополнительное образование с получением квалификации "Транспортный экспедитор".



**20. ПЕРЕЛІК АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ ЗАГАЛЬНОГО
КОРИСТУВАННЯ ДЕРЖАВНОГО ЗНАЧЕННЯ**
(Затверджено постановою Кабінету Міністрів України
від 18 квітня 2012 р. № 301)

Найменування автомобільної дороги	Індекс	Протяжність, кілометрів
Міжнародні автомобільні дороги		
Київ - Чернігів - Нові Яриловичі (на Гомель)	M-01	223,1
Під'їзди:		
до м. Чернігова		13,7
до м. Броварів		5
Разом		241,8
Кіпті - Глухів - Бачівськ (на Брянськ)	M-02	242,4
Київ - Харків - Довжанський (на Ростов-на-Дону)	M-03	856,1
Під'їзди:		
до Міжнародного аеропорту "Харків"		14,1
до м. Харкова		1
до м. Полтави		1,6
Разом		872,8
Знам'янка - Луганськ - Ізварине (на Волгоград через Дніпропетровськ, Донецьк)	M-04	607,6
Обхід м. Донецька		12,3
Під'їзди:		
до м. Луганська		1,8
Разом		621,7
Київ - Одеса	M-05	496,5
Обхід м. Одеси		41,1
Разом		537,6
Київ - Чоп (на Будапешт через Львів, Мукачеве, Ужгород)	M-06	849,2
Під'їзди:		
до м. Житомира		10
до м. Новоград-Волинського		5,6
до м. Львова		5,7
до м. Рівного		4,1
Разом		874,6
Київ - Ковель - Ягодин (на Люблін)	M-07	487,9
Під'їзд до автотерміналу на контрольно-пропускному пункті "Ягодин"		1,9
Разом		489,8
Обхід м. Ужгорода - контрольно-пропускний пункт "Ужгород"	M-08	14,9
Львів - Рава-Руська (на Люблін)	M-09	62,5
Львів - Краковець (на Краків)	M-10	68,1
Західний обхід м. Львова		15,2

Разом		83,3
Львів - Шегині (на Краків)	М-11	72,1
Стрий - Тернопіль - Кіровоград - Знам'янка (через Вінницю)	М-12	750,4
Під'їзди:		
до м. Вінниці		1,4
до м. Хмельницького		8
Разом		759,8
Кіровоград - Платонове (на Кишинів)	М-13	258,1
Одеса - Мелітополь - Новоазовськ (на Таганрог)	М-14	634,8
Під'їзди:		
до м. Херсона		4,1
до м. Миколаєва		4,9
Обхід м. Мелітополя		16,8
Разом		660,6
Одеса - Рені (на Бухарест)	М-15	295,2
Одеса - Кучурган (на Кишинів)	М-16	58,7
Херсон - Джанкой - Феодосія - Керч	М-17	430
Харків - Сімферополь - Алушта - Ялта	М-18	687,7
Під'їзд до Міжнародного аеропорту "Харків"		8,1
Обхід м. Сімферополя		12,1
Обхід м. Новомосковська		23,7
Разом		731,6
Доманове (на Брест) - Ковель - Чернівці - Теремблече (на Бухарест)	М-19	511,9
Об'їзд м. Чернівців		14
Під'їзд до м. Луцька		5,2
Разом		531,1
Харків - Щербаківка (на Белгород)	М-20	28,4
Житомир - Могилів-Подільський (через Вінницю)	М-21	221,2
під'їзд до м. Бердичева		7,7
Обхід м. Калинівки		9,3
Під'їзди до мосту "Дружба" через р. Дністер		0,5
Разом		238,7
Полтава - Олександрія	М-22	148,1
Берегове - Виноградів - Велика Копаня	М-23	49,5
Мукачеве - Берегове - контрольно-пропускний пункт "Лужанка"	М-24	37,5
Контрольно-пропускний пункт "Соломоново" - Ве- лика Добронь - Яноші з під'їздом до контрольно- пропускного пункту "Косини"	М-25	59,6
Контрольно-пропускний пункт "Вилок" - Вилок - Неветленфолу - контрольно-пропускний пункт "Дя- кове"	М-26	20,7
Одеса - Іллічівськ	М-27	14

Одеса - Южний з під'їздами	М-28	49
Харків - Красноград - Перещепине -/М-18/	М-29	157,9
Протяжність міжнародних автомобільних доріг		8563,5

Національні автомобільні дороги

Київ - Знам'янка	Н-01	272,9
Під'їзд до м. Обухова		8,3
Разом		281,2
Львів - Тернопіль	Н-02	111,9
Житомир - Чернівці	Н-03	335
Красноперекопськ - Сімферополь	Н-05	115
Під'їзд до Міжнародного аеропорту "Сімферополь"		1
Разом		116
Сімферополь - Бахчисарай - Севастополь	Н-06	66,4
Під'їзд до аеропорту "Бельбек" (м. Севастополь)		2,9
Разом		69,3
Київ - Суми - Юнаківка (на Курськ)	Н-07	339,6
Бориспіль - Дніпропетровськ - Запоріжжя (через Кременчук)	Н-08	429,6
Під'їзд до аеропорту "Дніпропетровськ"		5,3
Разом		434,9
Мукачеве - Рахів - Богородчани - Івано-Франківськ - Рогатин - Бібрка - Львів	Н-09	435,1
Під'їзд до курортної зони "Буковель"		7,7
Разом		442,8
Стрий - Івано-Франківськ - Чернівці - Мамалига (на Кишинів)	Н-10	263,5
Під'їзд до м. Івано-Франківська		4
Під'їзд до м. Тисмениці		7,1
Разом		274,6
Дніпропетровськ - Миколаїв (через Кривий Ріг)	Н-11	239,5
Суми - Полтава	Н-12	151,6
Обхід м. Сум		18,8
Разом		170,4
Львів - Самбір - Ужгород	Н-13	232,5
Олександрівка - Кіровоград - Миколаїв	Н-14	214,3
Південний обхід м. Кіровограда		25,6
Разом		239,9
Запоріжжя - Донецьк	Н-15	210,7
Золотоноша - Черкаси - Сміла - Умань	Н-16	199,6
Львів - Радехів - Луцьк	Н-17	130,5
Івано-Франківськ - Бучач - Тернопіль	Н-18	106,9
Ялта - Севастополь	Н-19	80,7
Слов'янськ - Донецьк - Маріуполь	Н-20	190,4

Старобільськ - Луганськ - Красний Луч - Макіївка - Донецьк	H-21	206,6
Устилуг - Луцьк - Рівне	H-22	155,9
Кіровоград - Кривий Ріг - Запоріжжя	H-23	251,1
Під'їзд до аеропорту "Кривий Ріг"		2,6
Разом		253,7
Протяжність національних автомобільних доріг		4822,6
Регіональні автомобільні дороги		
Київ - Обухів	P-01	20,3
Київ - Іванків - Овруч	P-02	171,7
Під'їзди:		
до Чорнобильської АЕС (контрольно-пропускний пункт "Дитятки")		27,7
до меморіального комплексу в с. Нові Петрівці		2
до спецоб'єкта № 1		1
до спецоб'єкта № 2		7
до спецоб'єкта № 3		2,4
Разом		211,8
Північно-східний обхід м. Києва	P-03	28
Під'їзд до автомобільної дороги М-03		5,5
Разом		33,5
Київ - Фастів - Біла Церква - Тараща - Звенигородка	P-04	208,3
Городище - Рівне - Старокостянтинів	P-05	292,4
Під'їзди до м. Рівного		3,4
Під'їзди до м. Нетішина		2,4
Разом		298,2
Ульяновка - Миколаїв (через Вознесенськ)	P-06	222,3
Під'їзд до Міжнародного аеропорту "Миколаїв"		2,2
Разом		224,5
Чугуїв - Мілове (через Старобільськ)	P-07	298,3
Немирів - Ямпіль	P-08	118,6
Миронівка - Канів - Софіївка	P-09	58,6
Канів - Чигирин - Кременчук (з під'їздом до с. Суботів)	P-10	195,6
Полтава - Красноград	P-11	52,6
Чернігів - Мена - Сосниця - Грем'яч	P-12	203,8
Під'їзд до м. Новгород-Сіверського		4,7
Разом		208,5
Чернігів - Городня - Сеньківка	P-13	72,3
Луцьк - Ківерці - Маневичі - Любешів - Дольськ	P-14	154,4
Ковель - Володимир-Волинський - Червоноград - Жовква	P-15	149,4
Під'їзди до спецоб'єктів в Автономній Республіці Крим	P-16	86

Біла Церква - Тетіїв - Липовець - Гуменне -/М-12/	P-17	157,2
Житомир - Попільня - Сквир - Володарка - Ставише	P-18	149,4
Фастів - Митниця - Обухів - Ржищів - Канів	P-19	143,4
Снятин - Тязів	P-20	107,5
Долина - Хуст	P-21	128,8
Контрольно-пропускний пункт "Красна Талівка" - Луганськ	P-22	55,9
Сімферополь - Феодосія	P-23	109,6
Татарів - Косів - Коломия - Борщів - Кам'янець-Подільський	P-24	246,9
Сімферополь - Євпаторія	P-25	53
Острог - Кременець - Почаїв - Радивилів	P-26	121,2
Севастополь - Інкерман	P-27	38,5
Виступовичі (на Мозир) - Житомир (через Овруч)	P-28	163,4
Алушта - Судак - Феодосія	P-29	121,3
Під'їзд до м. Ірпеня	P-30	12
Бердичів - Хмільник - Літин (до автомобільної дороги М-12)	P-31	79,4
Кременець - Біла Церква - Ржищів	P-32	398,8
Під'їзд до м. Білої Церкви		3,3
Разом		402,1
Вінниця - Турбів - Гайсин - Балта - Велика Михайлівка -/М-16/	P-33	366,3
Ялта - Алушта	P-34	77,4
Грушівка - Судак	P-35	20,2
Немирів - Могилів-Подільський	P-36	107,1
Енергодар - Василівка - Бердянськ	P-37	200,3
Богородчани - Гута	P-38	36,3
Броди - Тернопіль	P-39	72,3
Рава-Руська - Яворів - Судова Вишня	P-40	54,8
Обхід м. Тернополя	P-41	14,5
Лубни - Миргород - Опішня - /Н-12/	P-42	121,9
Тернопіль (від автомобільної дороги М-12) - Ланівці (до автомобільної дороги Р-32)	P-43	56,2
Суми - Путивль - Глухів	P-44	131
Суми - Краснопілля - Богодухів	P-45	105,1
Харків - Охтирка	P-46	103,7
Херсон - Нова Каховка - Генічеськ	P-47	199,2
Під'їзд до заповідника "Асканія-Нова"		22,3
Під'їзд до м. Каховки		3,4
Разом		224,9
Кам'янець-Подільський - Сатанів - Війтівці - Білогір'я	P-48	159,9

Васьковичі - Шепетівка	P-49	162,2
Ярмолинці - Сатанів	P-50	51,1
Під'їзд до смт Ярмолинці		5,1
Разом		56,2
Мерефа - Лозова - Павлоград	P-51	160,6
Дніпропетровськ - Царичанка - Кобеляки - Решетилівка	P-52	147
Контрольно-пропускний пункт "Малий Березний" - Малий Березний	P-53	3,1
Краснопілка - Теплик - Бершадь - Саврань - Дубинове -/М-05/	P-54	150,6
Одеса - Вознесенськ - Новий Буг	P-55	205,8
Чернігів - Пакуль - контрольно-пропускний пункт "Славутич" - Чорнобиль (з під'їздом до м. Славутича)	P-56	72,3
Цюрупинськ - Гола Пристань - Скадовськ	P-57	80,9
Севастополь - порт "Камишова бухта"	P-58	8,2
Під'їзд до спецоб'єктів м. Севастополя	P-59	2,9
Кролевець - Конотоп - Ромни - Пирятин	P-60	222,7
Батурин - Конотоп - Суми	P-61	146,2
Під'їзд до заповідника "Гетьманська Столиця"		1,4
Разом		147,6
Верховина - Усть-Путила - Вижниця - Сторожинець - Чернівці	P-62	111,2
Від автомобільної дороги Н-03 (Данківці) - Вартиківці - контрольно-пропускний пункт "Сокиряни"	P-63	88,7
Під'їзди:		
до контрольно-пропускного пункту "Росошани"		21,2
до контрольно-пропускного пункту "Ларга"		1,8
Разом		111,7
Ківшувата - Шушківка - Лисянка - Моринці - Шевченкове - Тарасівка -/Н-16/	P-64	81,3
Контрольно-пропускний пункт "Миколаївка" - Семенівка - Новгород-Сіверський - Глухів - контрольно-пропускний пункт "Катеринівка"	P-65	107,8
Контрольно-пропускний пункт "Демино-Олександрівка" - Сватове - Лисичанськ - Луганськ	P-66	217,3
Чернігів - Ніжин - Прилуки - Пирятин	P-67	184,2
Під'їзд до м. Ніжина		7,6
Разом		191,8
Талалаївка - Ічня - Тростянець - Сокиринці -/Н-07/	P-68	94,1
Під'їзд до Державного історико-культурного заповідника "Качанівка"		5,3
Разом		99,4
Київ - Вишгород - Десна - Чернігів	P-69	138

Одеса - Білгород-Дністровський - Монаші - /М-15/з під'їздом до порту Іллічівськ	P-70	96,9
Одеса - Іванівка - Ананьїв - Піщана -Хашувате - Колодиште - Рижовка -/М-05/	P-71	274,8
Контрольно-пропускний пункт “Старокозаче” - Білгород-Дністровський	P-72	32,4
/Н-08/ - Нікополь	P-73	64,2
П'ятихатки - Кривий Ріг - Широке	P-74	49,5
Контрольно-пропускний пункт “Тимкове” - Балта - Первомайськ - Доманівка - Олександрівка	P-75	184,3
Контрольно-пропускний пункт “Прикладники” - Зарічне - Дубровиця	P-76	80,6
Рівне - Тучин - Гоща -/Р-05/	P-77	68,3
Харків - Зміїв - Балаклія - Гороховатка	P-78	127,7
/М-18/ - Сахановщина - Ізюм - Куп'янськ - контрольно-пропускний пункт “Піски”	P-79	277,9
Протяжність регіональних автомобільних доріг		10067,6

Територіальні автомобільні дороги

Обхід м. Сімферополя на ділянці Мирне - Дубки	T-01-01	7,3
Северне - Войкове	T-01-02	26,1
Саки - Орлівка	T-01-04	41,9
Танкове - Оборонне	T-01-05	11
Сімферополь - Миколаївка	T-01-06	35
Чорноморське - Воїнка	T-01-07	120,6
Чорноморське - Євпаторія	T-01-08	67,2
Красногвардійське - Нижньогірський	T-01-10	36,2
Роздольне - Євпаторія	T-01-11	67,6
Нижньогірський - Білогірськ	T-01-12	54,1
Кіровське - Первомайське	T-01-13	17,8
Леніне - /М-17/	T-01-14	4,1
Новопавлівка - Научний	T-01-16	14
Бахчисарай - Ялта	T-01-17	69,9
Могилів-Подільський - Ямпіль - Бершадь -Умань	T-02-02	216,7
Турбів - Погребище - Сквиря	T-02-03	89,9
Південний обхід м. Вінниці	T-02-04	19,3
Джулинка - Гайворон - Ульяновка -/М-05/	T-02-07	46,1
Вербовець - Наддністрянське - Білоусівка	T-02-11	29
Вінниця - Шпиків - Комаргород	T-02-12	79,9
М-12 - Біликівці	T-02-14	30,8
Ямпіль - Велика Кісниця	T-02-15	21,4
Вінниця - Гнівань - Тиврів	T-02-16	33,6
Муровані Курилівці - Горай	T-02-17	23,6
Лука Барська - Біликівці - Жмеринка - Ямпіль	T-02-18	131,6
Стара Гута - Калинівка - Турбів	T-02-19	64,8
Вендичани - Чернівці - Томашпіль	T-02-20	60

Немирів - Іллінці	T-02-21	28,5
Шпиків - Тульчин - Тростянець - Бершадь	T-02-22	86,4
Плисків - Якимівка	T-02-23	23,6
Тростянчик - Теплик	T-02-24	40,1
Контрольно-пропускний пункт "Болган" - Піщанка - Чечельник	T-02-25	47,3
Гайсин - Теплик	T-02-26	29,6
Білопілля - Вівсяники	T-02-27	54,6
Паріївка - станція Оратів	T-02-28	16,6
Бар - Шаргород - Чапаєве	T-02-29	60,6
Вороновиця - Тиврів - Шаргород	T-02-30	70
Під'їзд до аеропорту "Вінниця"	T-02-31	1,2
Гулі - Муровані Курилівці	T-02-32	25,5
Вапнярка - Крижопіль - контрольно-пропускний пункт "Загнитків"	T-02-33	53,6
Торків - Брацлав - Ситківці - Леухи - станція "Монастирище"	T-02-34	88,3
Оратів - Ступки - Коритня - станція Монастирище - Монастирище	T-02-35	33,8
Липовець - Славна - Спичинці - Погребище - Збаржівка -/P-17/	T-02-36	88,3
Тульчин - Клебань - Ладижин	T-02-37	31,7
Комсомольське - Уланів	T-02-38	47,3
/Немирів - Ямпіль/- переправа	T-02-40	3,3
Бар - Чернятин - Жмеринка	T-02-41	25,4
/M-21/ - Браїлів - Рижавка - Тиврів	T-02-42	35,5
Вілька - Зимне	T-03-01	2,5
Піща - Шацьк - Любомль - Володимир-Волинський - Павлівка - Горохів - Берестечко - Козин - Кременець -/M-06/	T-03-02	204,1
Луцьк - Радомишль - Демидівка - Дубно	T-03-03	70,1
Нововолинськ - Іваничі - Павлівка - Локачі	T-03-05	40,8
/T-03-02/- Шацьк - Вілиця - Прип'ять - Любохيني - /T-03-08/	T-03-06	22,3
Контрольно-пропускний пункт "Пулемець" - контрольно-пропускний пункт "Піща"	T-03-07	18,9
Любомль - Дубечне - Здомишель - Ратне - Камінь-Каширський - Любешів -/P-14/	T-03-08	147
/T-03-08/ - Дубечне - Стара Вижівка - /M-07/ - Турійськ - Рожище - Ківерці - Піддубці -/H-22/	T-03-09	151,3
Стара Вижівка - Буцинь -/M-19/	T-03-10	14,2
/P-14/- Седлище - Камінь-Каширський - Ковель - /M-19/- Колодяжне - Локачі - /H-17/	T-03-11	159,1

/Р-14/- Журавичі - Берестяне - Цумань - /Н-22/- Олика - Личани (на Пітушків)	Т-03-12	53,6
Цумань - Гремяче - Яківці (на Деражне)	Т-03-13	8,7
/Т-03-02/- санаторій "Лісова пісня"	Т-03-14	2
Залісся -/Т-03-02/	Т-03-15	13,7
Дніпропетровськ - Василівка - Покровське - Гуляй- поле - Пологи - Мелітополь	Т-04-01	248,8
Ігрень - Олександрівка -/М-18/	Т-04-02	12,8
Мар'янське - Берислав -/Р-47/	Т-04-03	98,8
Дніпропетровськ - Кіровське - /Дніпропетровськ - Хутірське/	Т-04-04	18,4
Дніпропетровськ - Хутірське	Т-04-05	33,6
Григорівка - Межова - Красноармійськ	Т-04-06	94,8
Павлоград - Василівка - Новомиколаївка - Оріхів - Токмак	Т-04-08	146,2
Дніпропетровськ - Магдалинівка - Котовка	Т-04-10	72,6
Широке - Олександрівка - Запоріжжя	Т-04-11	25,8
Дніпродзержинськ - Шулівка - Михайлівка - Ко- товка - Перещепине - Чернявщина - Жемчужне	Т-04-12	197
Царичанка - Магдалинівка - Губиниха	Т-04-13	65,2
Дніпродзержинськ - Петриківка - Магдалинівка	Т-04-14	46,4
Верхньодніпровськ - Вільногірськ -/М-04/	Т-04-15	43,1
Павлоград - Синельникове	Т-04-16	25
Дніпродзержинськ - Миколаївка - Солоне -/Н-08/	Т-04-17	53,4
П'ятихатки - Апостолове - Зеленодольськ	Т-04-19	127,3
Одарівка - Томаківка - Вищетарасівка	Т-04-20	108,6
Дніпропетровськ - Новомиколаївка -/М-04/	Т-04-21	24,5
Павлоград - Надєждівка - Голубівка	Т-04-22	56,2
Мишурин Ріг - Вільногірськ	Т-04-23	45,8
Веселе - Олександрополь - Петропавлівка - /М-04/ /М-04/- Підпільне - Дерезувате - Синельникове	Т-04-24	23,1
/М-04/- Козачий Гай	Т-04-25	34,1
Дмитрівка - Зелений Гай - Гаврилівка	Т-04-26	21,6
Слов'янка - Межова - Дачне	Т-04-27	51,7
Слов'янка - Межова - Дачне	Т-04-28	46,2
Станція Верхньодніпровськ - Верхівцеве - Щорськ	Т-04-29	33,6
Дніпродзержинськ - Світлогірське	Т-04-30	17,6
Першотравенськ - Васильківське - Володимирівка - Солоне	Т-04-31	24,9
Щорськ - Малософіївка - Нікополь	Т-04-32	104,2
Щорськ - Болтишка - Малософіївка	Т-04-33	22,2
Ордо-Василівка - Сергіївка - Веселі Терни -/Н-11/ /Щорськ - Малософіївка - Нікополь/- Новоіванівка - Марганець - Вищетарасівка	Т-04-34	35,2
/Н-23/- Покровське - Капулівка - /Н-23/	Т-04-35	70,8
Верхньодніпровськ -/Н-08/	Т-04-36	16,9
	Т-04-37	2,7

Кринички -/М-04/	Т-04-39	4,2
Дніпропетровськ - Царичанка - Кобеляки - Решетилівка на ділянці с. Лобойківка - смт Петриківка	Т-04-41	7,6
Нехвороща - Гупалівка	Т-04-42	3,4
/Широке - Шестірня - Заградівка/ - Сергіївка -/Н- 23/	Т-04-43	38,6
Новомиколаївка - Ленінське - Сурсько-Михайлівка	Т-04-44	13,2
Синельникове - Славгород - Вільнянськ	Т-04-45	45,6
Верхньодніпровськ - Лихівка	Т-04-46	25,9
Широке - Шестірня - Заградівка	Т-04-47	19,3
Красноармійськ - Артемівськ - Михайлівка	Т-05-04	130,8
Авдіївка - Донецьк	Т-05-05	7,6
Донецьк - Харцизьк - Амвросіївка - контрольно- пропускний пункт "Успенка"	Т-05-07	62,5
Донецьк - Новоазовськ - Сєдове	Т-05-08	111,3
Велика Новосілка - Амвросіївка	Т-05-09	124,6
Сніжне - Маринівка (на Куйбишеве)	Т-05-10	16,7
Єнакієве - Харцизьк	Т-05-11	26
Волноваха - Тельманове	Т-05-12	50,7
Красний Лиман - Артемівськ - Горлівка	Т-05-13	77,3
Добропілля - Красний Лиман	Т-05-14	59,4
Олександрівка - Красноармійськ - Костянтинопіль	Т-05-15	92,5
Костянтинівка - Держинськ	Т-05-16	15,2
Єнакієве - Шахтарськ - Амвросіївка	Т-05-17	45,5
Богатир - Велика Новосілка - Володарське	Т-05-18	118,8
Амвросіївка - Тельманове - Маріуполь	Т-05-19	121,6
/М-04/- Горлівка	Т-05-20	8,3
/М-03/- під'їзд до м. Святогірська	Т-05-21	9,4
/Н-21/- під'їзд до Савур Могили	Т-05-22	9,1
/Н-20/- Кременівка - Ялта	Т-05-23	59,7
Дубрівка - Баранівка - Висока Піч	Т- 06-01	67,8
Коростишів - Кошарище	Т-06-02	13,8
/М-06/- Червоноармійськ - Нова Борова	Т-06-03	36,3
Коростень - /Київ - Іванків - Овруч/ через Народичі	Т-06-04	51,9
Контрольно-пропускний пункт "Майдан Копи- шенський" - Олевськ - Червоноармійськ - Коростишів - Котлярка	Т-06-05	255,3
Бердичів - Погребище - Іллінці	Т-06-06	130,2
Черняхів - Малин - Термахівка	Т-06-07	99,9
Овруч - Малин - Кочерів	Т-06-08	138,7
/Житомир - Сквир - Володарка/ - Андрушівка	Т-06-09	6,5
Любар - Хмільник - Лука Барська - Нова Ушиця	Т-06-10	138,9
Ставище - Брусилів - Попільня - Вчорайше	Т-06-11	87,7
Новоград Волинський - Полонне - Старокостянтинів	Т-06-12	100,7

Коростень - /Київ - Ковель - Ягодин/ через Кожухівку	T-06-13	9,3
Глибочиця - Станишівка через Калинівку, Клітчин /Київ - Ковель - Ягодин/ - Лугини	T-06-14 T-06-15	9,5 2,7
Чижівка - Городниця	T-06-16	28,8
Овруч - Словечне	T-06-17	32,6
/М-06/- Романів - Романівка	T-06-18	46,4
Овруцьке напівкільце	T-06-19	7,5
Велика Добронь - Мукачеве	T-07-10	24,7
Перечин - Свалява - Липча	T-07-12	107,3
Шом - Горноглаб - контрольно-пропускний пункт "Дзвінкове"	T-07-14	9
Берегове - Кам'янське	T-07-17	25,3
Нижні Ворота - Воловець - Міжгір'я	T-07-18	44,6
Довге - Іршава - Виноградів	T-07-19	45,5
Міжгір'я - Колочава - Буштино	T-07-20	81,5
Синевир - Синевирська Поляна	T-07-24	13,9
Виноградів - Теково - Неветленфолу	T-07-35	21,7
Хуст - Шаян - Вишково - Буштино з під'їздом до санаторія "Шаян"	T-07-37	23,2
Об'їзна дорога м. Мукачєвого	T-07-39	5,8
/М-06/ - Голубине	T-07-41	1,2
Запоріжжя - Маріуполь	T-08-03	209,1
Кам'янка-Дніпровська - Велика Лепетиха - Каховка	T-08-04	105,4
Кам'янка-Дніпровська - Велика Білозерка - Веселе - /М-14/	T-08-05	116,2
Запоріжжя - Біленьке	T-08-06	28,3
Велика Білозерка - Михайлівка - /М-18/	T-08-10	50,2
Веселе - /М-18/	T-08-11	35,6
/М-18/- Лугове - Оріхів	T-08-12	37,3
Токмак - Чернігівка	T-08-13	31,1
/Павлоград - Токмак/- Омельник - Гуляйполе	T-08-14	27
Оріхів - Пологи - Кінські Роздори - Андріївка - Нововасилівка - Бердянськ	T-08-15	123,9
Василівка - Дніпрорудне - Веселе	T-08-17	63,1
Василівка - Михайлівка - Матвіївка	T-08-18	37,5
Куйбишеве - /М-14/	T-08-19	51
Якимівка - Кирилівка	T-08-20	41,6
Пологи - Чернігівка - Приморськ	T-08-21	95,7
Калуш - Осмолода	T-09-01	54,4
Креховичі - Дзвиняч	T-09-02	46,5
Галич - Городок	T-09-03	132,1
Озеряни - Рожнів	T-09-04	60,7
Делятин - Раківчик	T-09-05	30,3
Під'їзд до м. Коломиї		1,8

Разом		32,1
Івано-Франківськ - Надвірна	T-09-06	26,7
Снятин - Косів - Старі Кути	T-09-09	47,3
Бурштин - Калуш	T-09-10	32,9
Ворзель - Забуччя - /Київ - Чоп/	T-10-01	12,4
Демидів - Гостомель	T-10-02	16,9
/М-01/- Рудня - Гоголів - Бориспіль	T-10-04	44,9
Іванків - Радомишль	T-10-05	60,3
Глеваха - Підгірці	T-10-06	14,2
Київ - Літочки - Кіпті	T-10-08	87,4
Устимівка - Гребінки - Узин	T-10-09	32,5
Рокитне - Узин	T-10-10	15,1
Гостомель - Берестянка - Мирча -/М-07/	T-10-11	54,6
Київ - Боярка	T-10-12	10,9
Фастів - Кожанка - Фурси - Яблунівка - Володарка	T-10-13	74,1
Тетіїв - П'ятигори - /М-05/	T-10-14	30,7
Макарів - Комарівка (на Радомишль)	T-10-15	28,2
Київ - Ревне - Рогозів	T-10-16	37,9
Миронівка - Ольшаниця - Рокитне -Довгалівське - Пласке	T-10-17	75,4
Бориспіль - Березань - Яготин - Жоравка (на Теплівку)	T-10-18	73,1
Фаневичі - Бородянка - Макарів - Бишів	T-10-19	65,7
Сквира - Руде Село -/Біла Церква - Тетіїв - Липовець - Гуменне/	T-10-20	27,2
Телешівка - Ольшаниця - Тараща - Ставище	T-10-21	61,4
Миронівка - Богуслав -/Київ - Фастів - Біла Церква - Тараща - Звенигородка/	T-10-22	36,1
Васильків - Глеваха	T-10-23	2,8
Згурівка - Березань -/М-03/	T-10-24	33,6
Перемога - Баришівка - Переяслав-Хмельницький	T-10-25	56,7
Бровари - Требухів - Гора	T-10-26	18,4
Київське півкільце	T-10-27	13,3
Фастів - Дідівщина - Брусилів - Кочерів	T-10-28	49,5
Кагарлик - Карапиші - Богуслав	T-10-29	38,9
Рокитне - Стави	T-10-30	20,5
Переяслав-Хмельницький - Добраничівка -/М-03/	T-10-31	48,8
Переяслав-Хмельницький - станція Переяславська	T-10-32	24,7
Узин - Василів - Германівка - Трипілля	T-10-33	55
/М-01/ - с. Крехаїв з під'їздом до с. Літки	T-10-34	28,1
/Р-02/ - станція Вільча - контрольно-пропускний пункт "Вільча - Олександрівка"	T-10-35	17,9
Іванків - Городище	T-10-37	3,2
Васильків - Княжичі - Лука - Гореничі - /М-06/	T-10-38	37,3

Гостомельське шосе - просп. Маршала Рокосовського	T-10-39	7,3
Кіровоград - Каніж - Новомиргород	T-12-01	51,7
/М-12/ - заповідник "Хутір Надія" -/М-13/	T-12-02	13,5
/М-22/ - Павлиш - Онуфріївка - Млинок -/Н-08/	T-12-03	31,6
Долинська - Новошевченкове -/Н-23/	T-12-04	19,3
Кіровоград - Нова Прага - Олександрія	T-12-05	59,3
Новоархангельськ - Петроострів - Новомиргород	T-12-06	83,3
/Н-01/ - станція Цибулеве (межа районів) -Високі Байраки -/М-12/	T-12-07	38,3
Пушкове - Вільшанка - Добровеличківка	T-12-08	51,6
Новомиргород - Олександрівка	T-12-09	48,9
Устинівка - Долинська - Петрове - Жовті Води	T-12-10	109,1
Знам'янка - Подорожнє	T-12-11	51
Новомиргород - Велика Виска	T-12-12	20,7
Новоархангельськ - Добровеличківка - Миколаївка	T-12-14	81,7
Глинськ - Олександрія - Петрове - межа області	T-12-15	88,6
Шишкіне - Компаніївка - Устинівка	T-12-16	73,1
Олександрівка - Бурякове -/Р-10/	T-12-17	30,8
Новгородка - станція Шарівка - Нова Прага	T-12-18	34,4
Тишківка - Вільшанка - Первомайськ	T-12-19	47,4
/Знам'янка - Подорожнє/ -/М-04/	T-12-20	4,4
Кіровоград - Рівне	T-12-21	45
Новоукраїнка - Братське - з під'їздом до санаторію "Гусарське Урочище"	T-12-22	56,2
Івангород - Розуміївка - Кримки	T-12-23	23,5
Луганськ - Георгіївка з під'їздом до аеропорту "Луганськ"	T-13-01	16,1
Контрольно-пропускний пункт "Танюшівка" - Старобільськ - Артемівськ	T-13-02	162,1
Успенка - Антрацит	T-13-03	32,8
Свердловськ - Бірюкове -/М-03/	T-13-05	23,6
Сєверодонецьк - Новоайдар	T-13-06	37,1
Сватове - Новопсков - Мілове	T-13-07	164,3
Старобільськ - Марківка	T-13-08	54,3
Щастя - Широкий	T-13-09	37,4
Лутугине - Красnodон	T-13-10	41,2
Свердловськ - контрольно-пропускний пункт "Червонопартизанськ"	T-13-11	10,8
Красnodон - Антрацит	T-13-12	62,3
Троїцьке - Білокуракине - Старобільськ	T-13-13	111,4
Контрольно-пропускний пункт "Просяне" - Біловодськ - Широкий	T-13-14	93,8
Райгородка - Слов'яносербськ - Михайлівка	T-13-15	56,2
Під'їзд до м. Первомайська	T-13-16	12,7
Під'їзд до м. Кіровська	T-13-17	14

Біле - Лутугине	T-13-18	18,2
Перевальськ - Іванівка	T-13-19	27,9
Георгіївка - Ровеньки -/М-03/	T-13-20	48,9
Білолуцьк - контрольно-пропускний пункт "Новобіла"	T-13-21	19
Контрольно-пропускний пункт "Смільниця" - Старий Самбір	T-14-01	30
Східниця - Пісочна	T-14-02	52,5
Грушів - Немирів	T-14-03	12,4
Червоноград - Рава-Руська	T-14-04	53,2
Угринів - Хоробрів	T-14-08	8
Броди - Червоноград	T-14-10	81,1
Північний обхід м. Львова	T-14-14	5
Мостиська - Самбір - Борислав	T-14-15	67,2
Львів - Пустомити - Мединичі	T-14-16	46,9
Куровичі - Рогатин	T-14-17	42,8
Нижанковичі - Самбір - Дрогобич - Стрий	T-14-18	95,2
Миколаїв - Жидачів - Калуш	T-14-19	64
Сколе - Славське	T-14-24	24
Миколаїв - Городок - Жовква - Кам'янка-Бузька - Бібрка	T-14-25	173,8
Об'їзд м. Стрия	T-14-26	4,1
Миколаїв - Станіслав - Херсон	T-15-01	62,5
Веселинове - Покровка - /Миколаїв - Берізки/	T-15-02	70,1
Обхід м. Нової Одеси	T-15-03	13,8
Первомайськ - Новоукраїнка	T-15-04	58,8
Снігурівка - Антонівка -/Р-47/	T-15-05	63
Миколаїв - Доманівка - Берізки	T-15-06	174,9
Миколаїв - Парутине - Очаків	T-15-07	66,6
Калинівка - Снігурівка - Березнегувате	T-15-08	79,2
Баштанка - Березнегувате	T-15-09	42,8
/Р-06/- Арбузинка - Єланець - Нова Одеса	T-15-10	116,6
Братське - Вознесенськ	T-15-11	36,5
Казанка - Березнегувате	T-15-12	61,2
Нечаяне - Очаків	T-15-13	37,1
Під'їзд до смт Березанка	T-15-14	4,3
Федорівка - Рибаківка - база відпочинку "Лугове"	T-15-15	25,2
Коблеве - база відпочинку "Морська"	T-15-16	9
Під'їзд до м. Снігурівки	T-15-17	3,6
Велика Корениха - Кам'янка	T-15-18	21
Очаків - база відпочинку "Чорноморка"	T-15-19	6
/Федорівка - зона відпочинку "Лугове"/- зона відпочинку "Рибаківка"	T-15-20	1,5
Контрольно-пропускний пункт "Виноградівка" -	T-16-06	48,8

Болград - /М-15/		
Ізмаїл - Кілія - Вилкове	Т-16-07	68,3
Болград - Червоноармійське - Арциз - Сарата	Т-16-08	99,9
/Одеса - Монаші/ - Приморське - Жовтий Яр - Татарбунари	Т-16-10	85,2
Контрольно-пропускний пункт "Олексіївка" - Кодима - Балта	Т-16-11	62,3
Контрольно-пропускний пункт "Федосіївка" - Котовськ - Ананьїв	Т-16-12	75
Миколаївка - Стрюкове - Шабельники - /М-05/	Т-16-13	56,9
Контрольно-пропускний пункт "Йосипівка" - Фрунзівка - Ширяєве -/М-05/	Т-16-14	61,5
Контрольно-пропускний пункт "Великопоске" - Новопетрівка - Веселий Кут - Цебрикове -/М-05/	Т-16-15	51,8
Контрольно-пропускний пункт "Гребеники" - Червонознам'янка - Березівка	Т-16-16	106,7
/М-05/ - Іванівка - Петрівка - /Одеса - Вознесенськ - Новий Буг/	Т-16-17	61
/Вінниця - Турбів - Гайсин - Балта - Велика Михайлівка - /М-16// - Роздільна - Єреміївка -/М-05/	Т-16-18	36,8
Біляївка - станція Вигода - Роздільна	Т-16-19	52
/М-15/ - Доброолександрівка - Великодолинське - /М-27/	Т-16-20	30,5
Саврань - Бакша - Заплази - Любашівка -/М-05/	Т-16-21	51,5
Кодима - Слобідка - Котовськ	Т-16-22	49,2
Ананьїв - Троїцьке - Березівка - Вікторівка	Т-16-23	106,1
Контрольно-пропускний пункт "Станіславка" - Чорна - /М-13/ - Новосамарка	Т-16-24	35,1
Контрольно-пропускний пункт "Кучурган" - Біляївка - Маяки - Овідіополь	Т-16-25	74,5
Контрольно-пропускний пункт "Серпневе" - Тарутине - Арциз - Татарбунари	Т-16-27	75,4
/М-15/ - Спаське - Вилкове	Т-16-28	44,7
Контрольно-пропускний пункт "Табаки" - Виноградівка - Котловина - Нагірне - Орлівка	Т-16-29	53,8
Струмок - Шевченкове - Кілія	Т-16-30	32,4
Болград -/М-15/	Т-16-31	33,5
Контрольно-пропускний пункт "Нові Трояни" - Червоноармійське - Василівка - Кам'янка	Т-16-32	56,6
Ананьїв - Байтали - Білине	Т-16-33	32,5
Велика Михайлівка - Великокомарівка - Великопоске - Гребеники	Т-16-34	43,4
/Одеса - Новий Буг/ - Комінтернівське -/Обхід м. Одеси/	Т-16-35	36,4
Комінтернівське - Дмитрівка - Сичавка	Т-16-36	25,7
Котовськ - Долинське - Мар'янівка	Т-16-37	52,7

Контрольно-пропускний пункт “Станіславка” - Станіславка - Мурована	T-16-38	20,2
Станція Чубівка -/М-13/ - станція Мардарівка	T-16-39	19,7
Миколаївка - Андрієво-Іванівка - Настасіївка -/М-05/	T-16-40	35,7
Овідіополь - Дальник - Санжейка - /Н-04/	T-16-41	23,6
/М-15/- контрольно-пропускний пункт “Долинське”	T-16-42	8,6
Кордон Молдови - Фараонівка - Сарата - Дивізія	T-16-43	71,7
Контрольно-пропускний пункт “Лісне” - контроль- но-пропускний пункт “Малоярославець Перший”	T-16-44	59,9
Контрольно-пропускний пункт “Лісне” - контроль- но-пропускний пункт “Малоярославець Перший” - Виноградівка - Новоіванівка - /М-15/	T-16-45	55,4
Фрунзівка - станція Мардарівка - Долинське - Шим- кове	T-16-46	50,4
/Т-16-04/ - Кароліно-Бугаз - Грибівка	T-16-47	16,8
Гребінка - Кулажинці -/М-03/	T-17-01	19,6
/Суми - Полтава/ - Краснокутськ - Богодухів	T-17-02	48,7
/Н-08/ - Недогарки - Світловодськ	T-17-03	8,2
Лохвиця - Гадяч - Охтирка - контрольно-пропускний пункт “Велика Писарівка”	T-17-05	164,3
Гадяч - Опішня	T-17-06	61
Мала Рублівка - Полтава	T-17-07	43,1
Гребінка - /М-03/	T-17-08	11,2
Оржиця - Хорол	T-17-09	43
Пирятин - Гребінка	T-17-10	12,5
/М-22/ - Соснівка - Кременчук - Комсомольськ	T-17-11	15,8
/М-03/ - Машівка - Карлівка	T-17-12	38,1
Об’їзна дорога м. Лохвиці	T-17-13	3,9
Чорнухи - Лубни	T-17-14	33,9
Миргород - Хорол	T-17-15	29,1
Хорол - Семенівка - Кременчук	T-17-16	79,4
Під’їзд до м. Глобиного		3,5
Разом		82,9
Мостовівщина - Великі Кринки - Глобине	T-17-17	43,8
Диканька - Решетилівка	T-17-18	50,7
Миргород - Велика Багачка - Байрак - Поділ	T-17-19	34
/Р-42/ - Шишаки - Поділ	T-17-20	41,7
Бугаївка - Глобине - Фрунзівка - Манжелія - Ко- зельщина - /М-22/	T-17-21	77,4
Гребінка - Оржиця	T-17-22	33,1
Лохвиця - Вирішальне - Лубни	T-17-23	59,8
Вирішальне - Залізники - Комишня	T-17-24	18,7
Гадяч - Миргород	T-17-25	59,3
Рашівка - Савинці - Великі Сорочинці	T-17-26	30

Велика Багачка - Великі Сорочинці - Зіньків	Т-17-27	76,1
Зіньків - /Т-17-05/	Т-17-28	14,3
Об'їзна дорога смт Котельва	Т-17-29	10,7
Велика Рублівка - Чутове	Т-17-30	36,1
/М-03/ - Максимівка - Карлівка	Т-17-31	25,8
Руновщина - Черкасівка - /М-03/	Т-17-32	16,1
Шишаки - Балясне	Т-17-33	25,7
Решетилівка - Нові Санжари - Нехвороща	Т-17-34	72,8
Кобеляки - Нехвороща - Машівка	Т-17-35	72
Фрунзівка - Д'яченки - Дмитрівка - Комсомольськ	Т-17-36	61,3
/М-03/ - Бочки - Новий Байрак - Петрівка	Т-17-37	15,2
Рівне - Здолбунів - Мізоч - Дубно	Т-18-01	47,2
/М-07/- Маюничі - Велика Осниця - Красноволя - Колки -/Р-14/- Копилля - Рожище - Торчин - Шклинь -/Н-17/	Т-18-02	122,8
Корець - Славута - Антоніни	Т-18-04	108
Рівне - Млинів - Берестечко - Буськ -Перемишляни	Т-18-06	182,8
Зарічне - Борове - станція Рафалівка - Полиці	Т-18-08	81,6
Переброди - Дубровиця - Володимирець - Суховоля	Т-18-09	95,2
Дубровиця - Любиковичі - Сарни	Т-18-10	25,1
Клесів - Михалин - Березне - /Р-05/	Т-18-11	59,5
Немовичі - Березне - Великі Межирічі - Федорівка	Т-18-12	89,8
Демидівка - Велика Городниця - на Олику	Т-18-13	58,5
Рокитне - /М-07/	Т-18-14	3,2
Дубно - Млинів -/Т-18-13/	Т-18-15	29,7
Східний під'їзд до м. Радивилова	Т-18-16	4,5
Бережниця - Степань - Деражне - Клевань - /М-06/	Т-18-17	139,3
Будки Кам'янські - Рокитне - Клесів - /М-07/	Т-18-18	101,4
Соснове - Маринин	Т-18-19	8,3
Кунин - Зелений Дуб	Т-18-20	26
Верба - Онишківці - Хотівка	Т-18-21	15,8
Онишківці - Стара Миколаївка	Т-18-22	13,9
Удрицьк - Жадень	Т-18-23	6,6
Дерманка - Корець - /М-06/	Т-18-24	31,1
Дермань Перша - Дермань Друга	Т-18-25	8,3
Степань - /Р-05/	Т-18-26	20,6
Костопіль - Яполоть	Т-18-27	22
Корчів'я - Іваничі - Берестовець	Т-18-28	9,6
Вежиця - Рокитне - Борове	Т-18-29	97,3
Рівне - Тайкури - Оженин	Т-18-30	24,7
/М-06/- Бугрин - Оженин - Острог	Т-18-31	33,7
/Н-22/- Ходоси - Кустин -/Р-05/	Т-18-32	16
Познань -/Т-18-29/	Т-18-33	7,8

Суми - Миропілля - Осоївка -/Суми -Краснопілля - Богодухів/	T-19-01	58,5
Білопілля - Терни - Липова Долина - Гадяч	T-19-04	101,6
Контрольно-пропускний пункт "Рижівка" - Білопілля - Жовтневе - Лебедин - Лантратівка	T-19-06	122,1
Шостка - Кролевець	T-19-07	35,1
Шостка - Зноб-Новгородське - Середина-Буда	T-19-08	84
Суми - Лебедин	T-19-09	41,1
Конотоп - Буринь - Чумакове	T-19-10	43,7
Мутин - Путивль	T-19-11	31
Шостка - Ямпіль	T-19-12	20
Ромни - Липова Долина - Тростянець -Мезенівка	T-19-13	149,8
Хмелів - Чернеча Слобода - Буринь	T-19-14	46,8
Контрольно-пропускний пункт "Середина-Буда" - Ямпіль - Береза з під'їздом до м. Дружби	T-19-15	69,2
Ромни - Бубни (на Талалаївку)	T-19-16	23,6
/Лохвиця - Гадяч - Охтирка - Контрольно-пропускний пункт "Велика Писарівка"/- Зіньків	T-19-17	1
Краснопілля - контрольно-пропускний пункт "Покровка"	T-19-18	20,8
Буринь - Воскресенка - Суховерхівка - Терни	T-19-19	20,7
Путивль - Линове - Нова Слобода з під'їздом до Сафроніївського монастиря	T-19-20	21,7
Путивль - Шалигине - Заруцьке	T-19-21	39,7
Путивль - Кардаші - Спадщанський ліс	T-19-22	12
Тростянець - Ницаха - Солдатське - /Суми - Краснопілля - Богодухів/	T-19-23	32,9
Середина-Буда - Стара Гута - Василівка з під'їздами до сіл Хлібороб, Винторівка	T-19-24	26,3
Конотоп - Соснівка	T-19-25	4
Штепівка - Катеринівка - Жовтневе -Михайлівська	T-19-26	33,2
Цілина - Тимченки - Кушніри		
Чернеччина - Журавне	T-19-27	12,2
/Суми - Полтава/- Лутище - Куземин	T-19-28	10,3
Охтирка - Бакирівка	T-19-29	13,8
/Лохвиця - контрольно-пропускний пункт "Велика Писарівка"/- Добрянське - Сидорова Яруга	T-19-30	13,3
Велика Писарівка - Олександрівка - /Лохвиця - контрольно-пропускний пункт "Велика Писарівка"/	T-19-31	5,9
/Суми - Полтава/- Зарічне	T-19-32	3
Бучач - Чортків - Скала-Подільська	T-20-01	73,3
Тернопіль - Скалат - Жванець	T-20-02	175,1
Бережани - Підгайці - Монастирська	T-20-04	47,6
Підволочиськ - Волочиськ	T-20-05	0,2
Городище - Зарваниця - Бучач	T-20-06	55,9
Бережани - Нараїв - Брюховичі	T-20-07	17,9

Шумськ - Великі Дедеркали - /Р-32/	T-20-08	16,3
Вишневець - Ланівці	T-20-09	24,6
Збараж - Підволочиськ	T-20-10	40,1
Копичинці - Гусятин	T-20-11	18,8
Ланівці - Лисогірка - Теофіполь	T-20-12	26,3
Почаїв - Зборів	T-20-13	57,1
Борщів - Заліщики	T-20-15	36
Бучач - Товсте	T-20-16	37,9
Гримайлів - Яблунів	T-20-17	24
Зборів - Козова	T-20-18	26,7
/М-12/ (Кам'янка) - Скалат	T-20-19	14,5
/М-19/ (Мишковичі) - Дружба	T-20-20	10,8
/М-18/ - Мерефа - Зміїв	T-21-01	20,2
Харків - Золочів - контрольно-пропускний пункт "Олександрівка"	T-21-03	54
Харків - Вовчанськ - контрольно-пропускний пункт "Чугунівка"	T-21-04	116,6
/М-03/ - Старий Мерчик - Мурафа - Краснокутськ	T-21-06	55
Вовчанськ - контрольно-пропускний пункт "Плетенівка"	T-21-08	8,7
Шевченкове - Балаклія - Первомайський -Кегичівка	T-21-10	138,1
Чугуїв - Печеніги - Великий Бурлук	T-21-11	64,4
Пересічне - Березівське - /М-03/ з під'їздом до санаторію "Березівські мінеральні води"	T-21-12	6,9
Золочів - Максимівка	T-21-13	32
Приколотне - Великий Бурлук - Дворічна	T-21-14	47,7
Гусарівка - Грушеваха	T-21-15	34,1
/М-03/- Коломак - Шелестове - Колонтаїв	T-21-16	40,3
Дергачі - Козача Лопань -/М-20/	T-21-17	33,6
Кегичівка - Сахновщина	T-21-18	25,1
Наталіне (Красноград) - Зачепилівка -Перещепине	T-21-19	50,6
Зачепилівка - Андріївка - Кегичівка -Старовірівка - /М-18/	T-21-20	97,5
Лозова -Близнюки - Барвінкове - Велика Камишува- ха	T-21-21	82,3
Ізюм - Барвінкове	T-21-22	29,6
Нова Каховка - Армянськ	T-22-02	73,7
/Т-04-03/- Високопілля - Велика Олександрівка - Бе- рислав	T-22-07	127,2
/Т-08-04/- Верхній Рогачик - Нижні Сірогози	T-22-08	65,6
Велика Лепетиха - Іванівка - Генічеськ	T-22-09	136,1
Нова Каховка -/М-17/	T-22-10	48,2
/М-17/- Скадовськ	T-22-13	31,5
Під'їзд до м. Каховки	T-22-14	3,8
Під'їзд до аеропорту "Херсон"	T-22-15	3

Гола Пристань - Залізний Порт	T-22-16	50,8
Білогір'я - /Острог - Кременець - Почаїв -Радивилів/	T-23-01	26,4
Чернелівка - Городок - Смотрич	T-23-02	94,1
Дунаївці - Грушка	T-23-03	32,5
Хмельницький - Віньківці - Ялтушків	T-23-05	71,6
Шепетівка - Старокостянтинів	T-23-06	47,7
Гуків - Дунаївці - Могилів-Подільський	T-23-08	162,1
Шепетівка - Чуднів - Бердичів	T-23-09	111,5
Голосків - Деражня - Лука Барська	T-23-10	48,7
Хмельницький - Волочиськ	T-23-11	59,5
Гусятин - Городок	T-23-12	30,8
Кам'янка - Шепетівка	T-23-13	46,7
Теофіполь - Красилів -/Житомир - Чернівці/	T-23-14	63,7
Солобківці - Нова Ушиця	T-23-15	53,9
Маниківці - Деражня	T-23-16	17,4
Кам'янець-Подільський - Стара Ушиця	T-23-17	45,6
Старий Остропіль - Вовковинці	T-23-18	83,5
Стара Синява - Меджибіж - /Стрий -Тернопіль - Кіровоград - Знам'янка/	T-23-19	28,9
Під'їзд до м. Волочиська	T-23-20	16,3
Ярмолинці - Кам'янець-Подільський	T-23-21	55,1
Під'їзд до аеропорту "Хмельницький"	T-23-22	0,9
Старокостянтинів - Антоніни	T-23-24	24,6
Кам'янець-Подільський - Устя	T-23-25	10,4
Старокостянтинів - Шрубків	T-23-26	36,4
Городище - Шпола - Новоукраїнка -Бобринець - Устинівка	T-24-01	205,2
Суботів - Медведівка - Кам'янка	T-24-02	43,8
Орадівка - Христинівка - Жашків - Корсунь- Шевченківський - Мошни	T-24-03	178,1
Канів - Ліпляве - Прохорівка - Домантове - /Н-08/	T-24-04	44,4
Жашків - Буки - Озірна	T-24-05	65
/М-05/- Маньківка - Іваньки - Буки	T-24-06	27,2
/Н-01/- Кам'янка	T-24-07	2,3
Шевченкове - Городище -/Н-16/	T-24-08	59,2
/М-03/- Драбів - Золотоноша	T-24-09	61,5
/М-03/- Драбів - Золотоноша/ - Свічківка - Гребінка	T-24-10	28,2
Звенигородка - Катеринопіль - Тальне - Маньківка	T-24-11	59,7
Софіївка - Драбів	T-24-12	34,7
Катеринопіль - Вікніне - Шпола	T-24-13	31,4
Сміла - Ташлик - Капітанівка - Новомиргород	T-24-14	52,5
Тальне - Кам'янече - Нерубайка - Голованівськ - Ульяновка	T-24-15	97,2

/М-12/- Сушківка - Вільшана-Слобідка - Рогова - Перегонівка	Т-24-16	29,8
/Н-08/- Чорнобай - Хрестителеве - Оржиця - Лубни	Т-24-17	71,3
/Н-16/- Сміла -/Н-01/	Т-24-18	2,1
Звенигородка - Ватутіне	Т-24-19	8,3
/М-01/ - Олишівка - Куликівка	Т-25-01	37
Вільне - Крелевець	Т-25-03	25,3
Чернігів - Любеч - Славутич	Т-25-06	71,8
/М-01/- Добрянка	Т-25-07	13,3
Ріпки - Городня - Щорс - Корюківка - Семенівка	Т-25-12	147,5
Козелець - Козари - Носівка	Т-25-13	38
Ніжин - Бахмач - Дмитрівка	Т-25-14	100,6
/Р-68/- Дмитрівка - Харкове	Т-25-15	53,7
Сосниця - Короп - /М-02/	Т-25-16	71
Короп - Нехаївка - Шабалинів	Т-25-17	28
Контрольно-пропускний пункт "Хрінівка" - Щорс - Березна	Т-25-18	61,7
Холми - Авдіївка - Оболоння	Т-25-19	36,9
Сосниця - Шаповалівка - /М-02/	Т-25-21	34,7
Борзна - Стрільники - Бахмач	Т-25-23	26,3
Борзна - Ічня - Прилуки	Т-25-24	69,5
/М-02/- Носівка	Т-25-25	22,7
Ніжин - Бобровиця - Нова Басань	Т-25-26	71,9
Бобровиця - Новий Биків - Ічня	Т-25-27	82,4
Козелець - Бобровиця	Т-25-28	33,4
Прилуки - Варва - Срібне - Обухове	Т-25-30	75,5
/М-02/- Бахмач	Т-25-31	12,4
Корюківка - Матвіївка - Сосниця	Т-25-32	35,7
Семенівка - Архипівка - Костобобрів - Чайкине - /Р-12/	Т-25-33	52,9
Корюківка - Синявка - Блистова - Мена	Т-25-34	84,5
Козелець - Карпилівка - Сорокошичі	Т-25-35	59
Корюківка - Сахутівка - Мена	Т-25-36	25,6
Ріпки - Любеч	Т-25-37	32,3
/Р-67/- Макіївка - Журавка	Т-25-38	13,3
/Р-12/- Покошичі - Мезин - Курилівка	Т-25-39	21,2
Прилуки - Сергіївка - Горбачівка - Яготин	Т-25-40	61,1
Новий Биків - Згурівка - Яготин	Т-25-41	47,4
Мена - Макошине	Т-25-42	10,4
Мена - Остреч	Т-25-43	2,2
Березне - Миколаївка	Т-25-44	14,7
Ічня - Буди	Т-25-45	14,3
Варва - Гнідинці	Т-25-46	6,5
/М-01/- Ладинка	Т-25-47	8

Щорс - Єліне	T-25-48	22,5
Козелець - Данівка	T-25-49	7
/P-12/- Орлівка	T-25-50	9
/M-02/- Заньки	T-25-51	6
Борзна - Комарівка - /M-02/	T-25-52	25,1
Надинівка - Красилівка	T-25-53	10,9
/M-01/- Олешня	T-25-54	8
/P-12/- Уляновка	T-25-55	2,6
/H-07/- Густиня	T-25-56	4,6
Корюківка - Наумівка - Перелюб - Погорільці - Семенівка	T-25-57	67,3
Корюківка - Гуринівка - Бреч	T-25-58	9,4
/M-02/- Лісове	T-25-59	1,2
Придеснянське - Вишеньки	T-25-60	5,1
Ріпки - Задеріївка - Радуль	T-25-61	35
Чернівці - Вашківці - Путила - контрольно-пропускний пункт "Руська"	T-26-01	110,6
Чернівці - Заставна -/M-19/	T-26-02	26,8
Чернівці - Недобоївці - Хотин	T-26-03	36,6
Чернівці - Герца - контрольно-пропускний пункт "Дяківці" з під'їздом до урочища "Аурела"	T-26-04	34,2
Чернівці - Глибока	T-26-05	19,6
Новоселиця - Маршинці - Герца - Глибока	T-26-06	44,3
Кіцмань - Сторожинець - Глибока - Опришени з під'їздом до станції Вадул Сірет	T-26-07	73
Сторожинець - контрольно-пропускний пункт "Красноільськ"	T-26-08	27,6
Вижниця - Берегомет - Шепіт - контрольно-пропускний пункт "Руська"	T-26-09	44,4
Хотин - Мамалига - контрольно-пропускний пункт "Мамалига" з під'їздом до /H-03/	T-26-10	34,3
Новоселиця - /H-03/ (на Хотин)	T-26-12	5,4
Кельменці - Путрине - контрольно-пропускний пункт "Зелена"	T-26-13	8,2
Валя Кузьмина -/M-19/	T-26-14	12,3
Заліщики - Звенячин - Городенка з під'їздом до станції Стефанешти	T-26-15	13,3
/M-19/- Репужинці	T-26-16	8,8
Кельменці - Вороновиця (на Кам'янець-Подільський)	T-26-17	18,9
Кіцмань - Киселів - Степанівка (на Городенку)	T-26-18	23,5
Кіцмань - Ошихліби - Неполоківці - Берегомет (на Снятин)	T-26-19	17,5
Брусниця - Нижні Станівці - /P-62/	T-26-20	20,1
Строїнці (на Новоселицю) - Перебиківці	T-26-21	44,8
Глибока - Черепківці - Старий Вовчинець - Біла Криниця з під'їздом до контрольно-пропускного	T-26-22	13,3

пункту “Біла Криниця”

/Р-63/- Білоусівка - Михалкове - Непортове з під'їздом до с. Галиця	T-26-23	16,5
Петричанка - Банилів-Підгірний - Лукавці - /Р-62/з під'їздом до смт Глибока та курортної зони “Мигове”	T-26-24	65
Красноільськ - /Сторожинець - контрольно-пропускний пункт “Красноільськ”/	T-26-25	4,3
Вижниця - Виженка	T-26-26	6
/Н-10/ (Негринці) - Щербинці - Ставчани - /Н-03/	T-26-27	29
Вікно (на Заставну) - Баламутівка - Блищадь (на Хотин)	T-26-28	14,1
Юрківці (на Чернівці) - Брідок	T-26-29	14,3
/М-19/- Чуньків - Кулівці - Репужниці	T-26-30	14,1
Кельменці - Зелена - контрольно-пропускний пункт “Подвір'ївка”	T-26-31	9,4
Путила - Селятин - контрольно-пропускний пункт “Шепіт”	T-26-32	10,1
/Р-63/- станція Васкауци - Шишківці - контрольно-пропускний пункт “Вашківці”	T-26-33	10,6
Новодністровськ - Ожеве - Василівка - Розкопниці - Сокиряни	T-26-34	18,2
Орлівка - Бахчисарай	T-27-01	21,4
/Севастополь - порт “Камишова бухта”/- мис Фіолент	T-27-02	11
Гончарне - Ялта	T-27-03	44,9
/Севастополь - порт “Камишова Бухта”/- бухта Козача	T-27-04	6,7
Під'їзд до с. Ласпі	T-27-05	2,1
Любимівка - Фруктове	T-27-07	3,9
Штурмове - Хмельницьке	T-27-08	5,5
Під'їзд до с. Кача	T-27-09	26,6
Штурмове - Сахарна Головка	T-27-10	2,8
Орлине - Родникове - Колхозне	T-27-11	8,7
Родникове - Передове	T-27-12	6,1
Орлине - Тилове	T-27-13	4,7
Під'їзд до станції Любимівка	T-27-14	4,2
Під'їзд до станції Максимова дача	T-27-15	1,7
П'ятий кілометр Балаклавського шосе - мис Фіолент	T-27-16	3,9
Під'їзд до станції Мекензеві гори	T-27-17	7,9
Протяжність територіальних автомобільних доріг		28280,4
Протяжність автомобільних доріг державного значення		51734,1



21. КАРТЫ ТРАНСПОРТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ В ОТДЕЛЬНЫХ ФАЙЛАХ.

Евразийские транспортные коридоры.pdf

Европейские транспортные коридоры.pdf

Карта автодорог Украины.gif

Карта европейских маршрутов Украины.jpg

Карта транспортных коридоров Украины.gif

Карта-схема газопроводов Украины.pdf

Новая окружная дорога Киева.jpg

Окружная дорога Киева.jpg

Скоростные автомагистрали Украины. Проект.gif



ЛІТЕРАТУРА

1. Аксьонов І.М., Довганюк С.С., Зеркалов Д.В. Довідник залізничника. У восьми книгах. Книга друга: Перевезення пасажирів/За редакцією Д.В. Зеркалова – К.: Основа, 2004. – 436 с.
2. Воркут А.І., Коцюк О.Я., Лебідь І.Г., Мельниченко О.І. Транспортно-експедиторська діяльність. К.: НТУ, 1998. – 264 с.
3. Гутаревич Ю.Ф., Зеркалов Д.В., Говорун А.Г., Корпач А.О., Мержиєвська Л.П. Екологія та автомобільний транспорт: Навч. посібник. – К.: Арістей, 2006. – 292 с.
4. Заворицький В.Й., Кизима С.С., Ткачук В.М., Воркут Т.А. Транспорт і шляхи сполучення, 1996, 170 с.
5. Зеркалов Д.В. Международные автомобильные перевозки. В четырех книгах. Справочник. – К.: Основа, 2005. – Кн. 1. Правовая основа. – 396 с.
6. Зеркалов Д.В. Транспортная система Украины. Довідник. – К.: Основа, 2007. – 620 с.
7. Зеркалов Д.В. Транспорт Украины: Довідник. У двох книгах. Кн. 1. – К.: Основа, 2002. – 462 с.
8. Зеркалов Д.В. Транспорт Украины: Довідник. У двох книгах. Кн. 2. – К.: Основа, 2003. – 564 с.
9. Зеркалов Д.В. Довідник залізничника. Економіка. – К.: Основа, 2006. – 616 с.
10. Зеркалов Д.В. Довідник залізничника. Станції. – К.: Основа, 2007. – 632 с.
11. Зеркалов Д.В., Зайончковський І.В., Пероганич Ю.Й., Павленко О.Є., Шамрай Д.О., Яновський В.П. Довідник залізничника: Перевезення вантажів/ За редакцією Д.В. Зеркалова. – К.: Основа, 2004. – 552 с.
12. Зеркалов Д.В. Международное торговое право. Справочник. К.: Дакор, КНТ, 2006. – 628 с. (Серия: Внешнеэкономическая деятельность).
13. Зеркалов Д.В. Торговельне право України. Довідник. К.: Дакор, КНТ, 2007. – 336 с. (Серия: Зовнішньоекономічна діяльність).
14. Зеркалов Д.В. Международные расчеты. Условия поставки товара. Справочник. К.: Дакор, КНТ, 2007. – 432 с. (Серия: Внешнеэкономическая деятельность).
15. Зеркалов Д.В., Коба В.Г., Кушнірчук В.Г., Петров В.І. Порти України. Перевезення вантажів. Навчальний посібник. – К.: Основа, 2003. – 624 с.
16. Зеркалов Д.В., Коцюк О.Я. Нормативно-правова основа вантажних перевезень. – К.: Науковий світ, 2001. 64 с.
17. Зеркалов Д.В. Международные перевозки. Терминология. – К.: Основа, 2004. – 512 с.
18. Зеркалов Д.В., Доманський В.А., Транспортне страхування. Довідник/ За редакцією Д.В. Зеркалова. – К.: Основа, 2004. – 568 с.
19. Зеркалов Д.В. Митний контроль на транспорті. Довідник. – К.: Основа, 2004. – 392 с.
20. Зеркалов Д.В., Зайончковський І.В., Пероганич Ю.Й., Павленко О.Є., Шамрай Д.О., Яновський В.П. Довідник залізничника: Перевезення вантажів/За редакцією Д.В. Зеркалова. – К.: Основа, 2004. – 552 с.
21. Зеркалов Д.В. Безопасность международной торговли. Справочник. – К.: Дакор, КНТ, 2007. – 456 с. (Серия: Внешнеэкономическая деятельность).
22. Зеркалов Д.В. Транспортное обеспечение международной торговли. Справочник. – К.: Дакор, КНТ, 2007. – 532 с. (Серия: Внешнеэкономическая деятельность)

23. Зеркалов Д.В. Организация международных автомобильных перевозок. Справочник. – К.: Дакор, КНТ, 2007. – 406 с. (Серия: Внешнеэкономическая деятельность).
24. Зеркалов Д.В. Инкотермс. Пособие. – К.: Дакор, КНТ, Основа, 2007, –128 с. Серия «Внешнеэкономическая деятельность».
25. Зеркалов Д.В. та ін. Довідник експедитора. У двох книгах. Книга перша/ Д. В. Зеркалов, В.Г. Кушнірчук, Ю.Й. Пероганич, Ю.Н. Приходько, П.В. Саввін. За ред. Д. В. Зеркалова. – К.: Основа, 2002. – 624 с.
26. Зеркалов Д.В. та ін. Довідник експедитора. У двох книгах. Книга друга/ Д. В. Зеркалов, В.Г. Кушнірчук, Ю.Й. Пероганич, Ю.Н. Приходько, П.В. Саввін. За ред. Д. В. Зеркалова. – К.: Основа, 2003. – 528 с.
27. Зеркалов Д. В., Мельниченко О. І., Дмитрієв О. М. Підготовка водіїв: Довідник. –К.: Основа, 2002.–162 с.
28. Зеркалов Д.В., Тимошук Е.Н. Международные перевозки грузов. Учебное пособие. К.: Основа, 2009. – 526 с.
29. Зеркалов Д.В., Тимошук Е.Н. Транспортно-экспедиторская деятельность. Учебное пособие. К.: Основа, 2009. – 554 с.
30. Зеркалов Д. В., Коба В. Г., Кушнірчук В. Г., Петров В. І., Порти України: Перевезення вантажів/Навчальний посібник. – К.: Основа, 2003. – 624 с.
31. Зеркалов Д.В. Транспортна система України. Довідник. К.: Основа, 2009. – 704 с.
32. Зеркалов Д.В. Международные автомобильные перевозки. В четырех книгах. Справочник. Кн. 2. Организация перевозок. К.: Основа, 2009.
33. Зеркалов Д.В. Международные автомобильные перевозки. В четырех книгах. Справочник. Кн. 3. Организация движения. К.: Основа, 2009.
34. Зеркалов Д.В. Международные автомобильные перевозки. В четырех книгах. Справочник. Кн. 4. Безопасность. К.: Основа, 2009.
34. Зеркалов Д. В. Организация международных автомобильных перевозок. Учебное пособие. К.: Науковий світ, 2009. – 412 с.
35. Кушнірчук В. Г., Петров В. І., Зеркалов Д. В. Перевезення вантажів залізничним транспортом: Довідник/за редакцією Д. В.Зеркалова. – К.: Основа, 2001. – 512 с.
36. Коцюк О.Я. Взаємодія видів транспорту. – К.: УТУ, 1999. – 107 с.
37. Левковець П.Р., Зеркалов Д.В., Мельниченко О.І., Казаченко О.Г. Управління автомобільним транспортом. Навчальний посібник. За редакцією Д.В. Зеркалова. – К.: Арістей, 2006.– 416 с.
38. Левковець П.Р., Мельниченко О.І., Зеркалов Д.В. Перевезення небезпечних вантажів. Навчальний посібник/ За редакцією Д.В. Зеркалова. – К.: Арістей, 2005. – 268 с.
39. Правдин Н.В., Негрей В.Я. Взаимодействие различных видов транспорта. – М.: Транспорт, 1989. – 208 с.
40. Сухоруков В.Г. та ін. Довідник експедитора залізниці : Нормат.-прав. Та метод. Док./В.Г.Сухоруков, Б.І. Дехтярьов, Д.В.Зеркалов. – К.: Наук. Світ, 2000. – 266 с.
41. Транспортная логистика/ Под ред. Л.Б.Миротина. М.: Экзамен, 2002. – 512 с.
42. Шамрай Д.А., Яновська Т.Г., Дорошенко Н.В., Зеркалов Д.В. Управління залізничним транспортом. У чотирьох книгах. Кн. 1. Організаційно-правова основа. Інфраструктура /За редакцією Д.В.Зеркалова. – К.: Основа, 2004. – 352 с.
43. Шамрай Д.А., Яновська Т.Г., Дорошенко Н.В., Зеркалов Д.В. Управління залізничним транспортом. У чотирьох книгах. Кн. 2. Перевезення.Тарифи / За редакцією Д.В.Зеркалова. – К.: Основа, 2004. – 280 с.

44. Яцківський Л.Ю., Зеркалов Д.В. Загальний курс транспорту. Кн. 1. Навчальний посібник. – К.: Арістей, 2007. – 544 с.: іл.

45.. Яцківський Л.Ю., Зеркалов Д.В. Загальний курс транспорту. Кн. 2. Навчальний посібник.– К.: Арістей, 2007. – 504 с.



З М І С Т

Вступ.....	3
Прийняти скорочення та умовні позначення.....	6
Частина перша. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ.....	9
1. ТРАНСПОРТНІ СИСТЕМИ СВІТУ І УКРАЇНИ.....	9
1.1. Транспортний комплекс світу.....	9
1.2. Транспорт і соціально-економічний розвиток суспільства.....	12
<i>Роль транспорту в національній економіці</i>	
<i>Етапи розвитку світової транспортної системи</i>	
<i>Основні поняття транспортної інфраструктури держави</i>	
1.3. Загальна економіко-географічна характеристика транспортної системи України.....	16
1.4. Особливості транспортних систем економічних районів України.....	22
1.5. Інтеграція України у транспортні структури Європи.....	25
1.6. Розвиток і роль транспортного комплексу в галузях економіки України...	27
<i>Залізничний транспорт</i>	
<i>Автомобільний транспорт</i>	
<i>Морський транспорт</i>	
<i>Річковий транспорт</i>	
<i>Трубопровідний транспорт</i>	
<i>Повітряний транспорт</i>	
<i>Міський пасажирський транспорт</i>	
1.7. Вплив транспортного фактора на розвиток світового ринку товарів.....	38
1.8. Роль і місце України в реалізації транспортної політики Європейського Союзу.....	43
1.9. Екологічні проблеми міжнародної транспортної системи.....	52
1.10. Міжнародні транспортні організації.....	53
2. ВЗАЄМОДІЯ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННІ ВАНТАЖІВ.....	63
2.1. Особливості видів транспорту	63
<i>Залізничний транспорт</i>	
<i>Автомобільний транспорт</i>	
<i>Морський транспорт</i>	
<i>Річковий транспорт</i>	
<i>Трубопровідний транспорт</i>	
2.2. Змішані перевезення вантажів: Загальні положення.....	67
2.3. Транспортно-технологічні системи перевезень вантажів.....	76
<i>Загальні положення</i>	
<i>Пакетна система перевезень</i>	
<i>Контейнерна система перевезень</i>	
<i>Контрейлерна система перевезень</i>	
<i>Трейлерна система перевезень</i>	
<i>Роудрейлерна система перевезень</i>	
<i>Система залізничних перевезень із стикуванням колій різної ширини</i>	
<i>Система змішаного плавання “ріка-море”</i>	
<i>Ліхтерна система перевезень</i>	
<i>Ролкерна система перевезень</i>	
<i>Касетна система перевезень</i>	
<i>Паромна система перевезень</i>	

2.4. Технологічна взаємодія як комплексна система експлуатації різних видів транспорту.....	91
2.5. Транспортні особливості базисних умов поставки.....	95
2.6. Організація транспортного і складського господарства.....	102
2.7. Планування роботи транспорту.....	105
2.8. Управління транспортом.....	106
2.9. Технічне забезпечення взаємодії видів транспорту.....	108
2.10. Організація роботи у транспортних вузлах.....	109
2.11. Взаємодія і координація роботи видів транспорту.....	112
3. ОСОБЛИВОСТІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ.....	116
3.1. Організація перевезень вантажів залізничним транспортом.....	116
3.2. Правила перевезення вантажів.....	121
3.3. Планування перевезень вантажів на залізничному транспорті.....	122
3.4. Приймання вантажів до перевезення.....	125
3.5. Видача вантажів.....	128
3.6. Умови перевезень вантажів.....	131
3.7. Обчислення термінів доставки вантажів.....	134
3.8. Зберігання вантажів.....	135
3.9. Навантаження і кріплення вантажів.....	136
3.10. Користування вагонами і контейнерами.....	141
3.11. Передача вагонів в оренду.....	142
3.12. Комерційний огляд поїздів.....	144
3.13. Перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні.....	148
3.14. Відповідальність залізниці, вантажовідправників і вантажоодержувачів...	150
3.15. Претензії та позови у внутрішньому сполученні.....	158
4. ОСОБЛИВОСТІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ	160
4.1. Організація перевезень вантажів автомобільним транспортом.....	160
4.2. Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом України.....	174
4.3. Основні положення з перевезення вантажів за загальними правилами.....	175
<i>Укладення договорів</i>	
<i>Упакування вантажів</i>	
<i>Визначення ваги вантажів</i>	
<i>Маркування вантажів</i>	
<i>Вантаження і розвантаження вантажів</i>	
<i>Пломбування вантажів</i>	
<i>Приймання вантажів для перевезення</i>	
<i>Транспортування вантажів</i>	
<i>Здача вантажів</i>	
<i>Складання актів</i>	
<i>Пред'явлення і розгляд претензій</i>	
4.4. Порядок допущення автоперевізників України до виконання міжнародних перевезень вантажів з використанням книжки міжнародних дорожніх перевезень.....	184
4.5. Оформлення і видача дозволів на поїздку по територіях іноземних держав.....	185
4.6. Основні положення з перевезення небезпечних вантажів.....	186
4.7. Ліцензійні умови провадження і ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів	188

4.8	Проїзд великогабарітних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами.....	189
4.9.	Оформлення і видача дозволів на поїздку по територіях іноземних держав.....	192
4.10.	Квитки на проїзд пасажирів і перевезення багажу автомобільним транспортом та їх облік.....	194
5.	ОСОБЛИВОСТІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ВОДНИМ ТРАНСПОРТОМ.....	195
5.1.	Морський та річковий транспорт.....	195
5.2.	Організація перевезень вантажів морським транспортом.....	197
5.3.	Організація перевезень вантажів річковим транспортом.....	203
5.4.	Здійснення внутрішніх й міжнародних перевезень пасажирів і вантажів морським і річковим транспортом та контроль за їх дотриманням.....	204
5.5.	Збірник тарифів на комплекс робіт, пов'язаних з обробленням вантажів у портах України.....	205
5.6.	Типовий договір про спільну діяльність у морських торговельних портах України.....	207
5.7.	Технологія переагентажувальних робіт в портах.....	214
	<i>Вантажна обробка транспортних засобів</i>	
	<i>Перевантаження штучних вантажів і контейнерів</i>	
	<i>Перевантаження лісоматеріалів, навалювальних і насипних вантажів...</i>	
5.8.	Розвиток морських портів і транзитний потенціал України.....	218
6.	ОСОБЛИВОСТІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВІАЦІЙНИМ ТРАНСПОРТОМ.....	223
6.1.	Організація перевезень вантажів авіаційним транспортом.....	223
6.2.	Обов'язкове страхування відповідальності повітряного перевізника і виконавця повітряних робіт щодо відшкодування збитків, заподіяних пасажиром, багажу, прийнятим до перевезення, іншим користувачам повітряного транспорту та третім особам.....	224
6.3.	Обов'язкове страхування відповідальності експлуатанта повітряного судна за збитки, які можуть бути завдані ним при виконанні авіаційних робіт.....	227
6.4.	Обов'язкове страхування авіаційних суден.....	228
7.	ЕКОНОМІЧНА, ПРАВОВА ТА ІНФОРМАЦІЙНА ВЗАЄМОДІЯ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ.....	230
7.1.	Напрямки взаємодії видів транспорту в економіці.....	230
7.2.	Положення про форму зовнішньоекономічних договорів (контрактів).....	230
7.3.	Типові умови зовнішньоекономічних контрактів.....	234
	<i>Зовнішньоекономічний договір (контракт)</i>	
	<i>Інкотермс</i>	
	<i>Транспортні умови контрактів</i>	
	<i>Транспортні засоби та їх особливості</i>	
	<i>Морський транспорт</i>	
	<i>Залізничний транспорт</i>	
	<i>Автомобільний транспорт</i>	
	<i>Вибір транспорту міжнародних перевезень згідно з умовами Інкотермс-2000</i>	
7.4.	Поглиблення транскордонного співробітництва України.....	250
7.5.	Правове регулювання діяльності на транспорті.....	252
7.6.	Правова основа організації перевезень вантажів.....	260
7.7.	Правове регулювання перевезення вантажів автомобільним транспортом.....	262
7.8.	Інформаційні технології на транспорті.....	274

8. Транспорт і логістика.....	277
8.1. Окремі елементи логістики.....	277
8.2. Роль транспорту в логістиці.....	286
8.3. Транспортно-експедиторські послуги.....	294
<i>Переваги транспортно-експедиторських послуг</i>	
<i>Організація централізованих перевезень</i>	
<i>Особливості експедиторських послуг.</i>	
8.4. Транспортно-експедиторська діяльність.....	300
8.5. Транспортно-експедиторське обслуговування перевезень зовнішньоторговельних і транзитних вантажів.....	306
 Частина друга. НОРМАТИВНО-ПРАВОВА ОСНОВА ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	309
1. Міжнародне і вітчизняне законодавство	309
<i>Акты международного права</i>	309
1.1. Конвенции по международным перевозкам	309
1.2. Правовое регулирование международных перевозок пришло.....	316
1.3. Пределы ответственности в конвенциях по международным перевозкам грузов.....	322
1.4. Европейское Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ).....	327
1.5. Международная Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах.....	328
1.6. Конвенция о дорожном движении.....	336
1.7. Конвенция о договоре международной перевозки грузов по дорогам (КДПГ).....	375
1.8. Международные правила, относящиеся к документу на смешанную перевозку.....	389
1.9. Международные соглашения и конвенции ЕЭК ООН в области транспорта.....	396
1.10. Международная конвенция по безопасным контейнерам.....	399
1.11. Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП.....	406
1.12. Конвенция о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений.....	424
1.13. Угода про порядок транзиту через території держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав.....	425
1.14. Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов от 24.03.80.....	428
1.15. Конвенция ООН об ответственности операторов транспортных терминалов международной торговли от 1991 г.....	428
1.16. Международный коммерческий арбитражный суд и исполнение арбитражных решений по спорам с зарубежными партнерами.....	428
Законодавство України	432
1.17. Закон України Про зовнішньоекономічну діяльність.....	432
1.18. Закон України Про транспорт.....	443
1.19. Закон України Про залізничний транспорт.....	445
1.20. Закон України Про автомобільний транспорт.....	448
1.21. Закон України Про дорожний рух.....	457
1.22. Повітряний кодекс України	459
1.23. Кодекс торговельного мореплавства України.....	462
1.24. Митний кодекс України.....	467
1.25. Закон України Про транзит вантажів.....	478

1.26. Закон України Про перевезення небезпечних вантажів.....	480
1.27. Закон Украины «О признании и исполнении в Украине решений иностранных судов»	483
2. ОРГАНІЗАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ. ЗАГАЛЬНІ ПИТАННЯ.....	485
2.1. Транспортно-технологічні системи доставки вантажів.....	485
2.2. Правові засади організації перевезень вантажів	495
2.3. Перевезення вантажів залізничним транспортом.....	497
2.4. Перевезення вантажів автомобільним транспортом.....	503
2.5. Перевезення вантажів морським транспортом	517
2.6. Перевезення вантажів річковим транспортом	523
2.7. Перевезення вантажів повітряним транспортом	524
2.8. Транспортні особливості базисних умов поставки	525
2.9. Інтермодальні перевезення вантажів.....	532
2.10. Здійснення транспортно-експедиційної діяльності під час перевезення зовнішньоторговельних і транзитних вантажів.....	541
2.11. Общие условия транспортной экспедиции АМЄУ.....	543
2.12. Комментарий к Общим условиям транспортной экспедиции АМЭУ	548
2.13. Міжнародні транспортні організації.....	552
2.14. FIATA – Международная федерация экспедиторских организаций.....	562
2.15. Отримання рекомендації АМЄУ для вступу асоційованим членом до FIATA.....	567
2.16. Документы и формы FIATA. Комментарии	568
2.17. Пользование документами и формами FIATA.....	581
2.18. Договір транспортної еспедиції.....	598
2.19. Положення про форму зовнішньоекономічних договорів (контрактів).....	602
2.20. Комментарий к оформлению внешнеэкономических контрактов.....	606
2.21. Державні транспортно-експедиційні підприємства.....	612
2.22. Международные правила интерпретации коммерческих терминов “ИНКОТЕРМС-2000”	615
2.23. Основные международные организации в области транспорта, электрической и почтовой связи, в деятельности которых принимают участие страны СНГ.....	616
3. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ.....	622
3.1. Європейська угода про міжнародні магістральні залізничні лінії.....	622
3.2. СМГС—Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (Оглавление текста с изменениями и дополнениями на 1 апреля 2001 г.).....	627
3.3. Статут залізниць України	630
3.4. Правила користування вагонами і контейнерами.....	649
3.5. Про затвердження окремих розділів Правил перевезення вантажів.....	652
3.6. Порядок надання, використання та захисту кодів експедиторських організацій.....	653
3.7. Перевозка грузов в универсальных контейнерах по железным дорогам государств-участников СНГ, Латвийской республики, Литовской республики, Эстонской республики.....	654
3.8. Планування перевезень вантажів.....	659
3.8.1. Місячне планування перевезень вантажів залізничним транспортом.....	659
3.8.2. Місячне планування та організація перевезень експортних, імпортних і транзитних вантажів залізничним, морським та річковим	

транспортом.....	663
3.9. Приймання вантажів до перевезення.....	667
3.10. Видача вантажів.....	673
3.11. Умови перевезень вантажів.....	683
3.11.1. Перевезення вантажів у внутрішньому сполученні.....	683
3.11.2. Перевезення вантажів у міжнародному вантажному сполученні між країнами-учасницями СМГС.....	684
3.11.3. Перевезення вантажів у міжнародному сполученні між країнами СНД і Балтії.....	686
3.12. Обчислення термінів доставки вантажів.....	688
3.13. Зберігання вантажів.....	690
3.14. Специалізація пограничних станцій на переходах с Польшею, Словачею, Венгрією, Румунією.....	693
3.15. Грузы, подлежащие охране.....	695
4. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ.....	699
4.1. Правовое регулирование международных автомобильных перевозок грузов.....	699
4.2. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР).....	703
4.3. Европейское соглашение о международных автомагистралях.....	712
4.4. Порядок допущення автоперевізників України до виконання міжнародних перевезень вантажів з використанням книжки міжнародних дорожніх перевезень.....	716
4.5. Положення про робочий час і час відпочинку водіїв автотранспортних засобів.....	717
4.6. Правила проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами.....	728
4.7. Оформлення і видача дозволів на поїздку по територіях іноземних держав.....	732
4.8. Порядок медичної підготовки водіїв та кандидатів у водії транспортних засобів.....	736
5. СТРАХОВИЙ ЗАХИСТ. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ. АКТИ, ПРЕТЕНЗІЇ ТА ПОЗОВИ.....	738
5.1. Страховий захист зовнішньоекономічних операцій	738
5.2. Страхование ответственности сторон при выполнении международных перевозок. Транспортное страхование. Страхование грузов.....	752
5.3. Правила страхування пришло.....	768
5.4. Правила страхування водного транспорту.....	773
5.5. Умовія страхування грузов.....	781
5.6. Страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів.....	784
5.7. Відповідальність залізниці, вантажовідправників і вантажоодержувачів. Загальні положення.....	789
5.8. Претензії та позови у внутрішньому сполученні на залізничному транспорті.....	797
5.9. Претензії та позови у міжнародному сполученні на залізничному транспорті.....	798
5.10. Актово-претензионная работа на железных дорогах государств-участников Содружества, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики.....	800
5.11. Спори, що виникають з перевезення вантажів залізницею.....	832

5.12. Уроки пришлого.....	854
Додатки.....	859
1. Основні терміни та визначення з технології комбінованих перевезень.....	859
2. Серії номерних знаків для транспортних засобів України (Нові номери).....	863
3. Літери, які належать країнам і нанесені на відмітних знаках автомобілів, що беруть участь у міжнародному дорожньому русі.....	864
4. Перевезення вантажів за видами транспорту.....	865
5. Частка окремих видів транспорту у загальному перевезенні вантажів (відсотків).....	865
6. Вантажооборот за видами транспорту.....	866
7. Відправлення (перевезення) вантажів за видами транспорту, тис.тонн.....	866
8. Сокращения, принятые в международной транспортной документации, коммерческой переписке и телексах.....	867
9. Словарь-справочник по международным перевозкам грузов.....	877
10. Основні поняття і терміни з митної справи.....	919
11. Основные страховые термины и определения.....	923
12. Митні органи України.....	945
13. Нумерація вагонів вантажного парку залізниць колії 1520 мм.....	949
14. Система нумерации вагонов грузового парка железных дорог колеи 1520 мм.....	953
15. Станції залізниць, що виконують операції з універсальними контейнерами.....	960
16. Расстояния между городами Европы.....	967
17. Відстані між адміністративними центрами України.....	969
18. Транзитное расстояние и время доставки груза железнодорожным транспортом.....	970
19. Квалификационные требования к экспедитору.....	972
20. Перелік автомобільних доріг загального користування державного значення.....	974
21. Карты транспортных магистралей в отдельных файлах.....	997
<i>Евразийские транспортные коридоры.pdf</i>	
<i>Европейские транспортные коридоры.pdf</i>	
<i>Карта автодорог Украины.gif</i>	
<i>Карта европейских маршрутов Украины.jpg</i>	
<i>Карта транспортных коридоров Украины.gif</i>	
<i>Карта-схема газопроводов Украины.pdf</i>	
<i>Новая окружная дорога Киева.jpg</i>	
<i>Окружная дорога Киева.jpg</i>	
<i>Скоростные автомагистрали Украины. Проект.gif</i>	
ЛІТЕРАТУРА.....	998
Зміст.....	1001

Наукове видання



Зеркалов Дмитро Володимирович

ТРАНСПОРТНО- ЕКСПЕДИТОРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ

Монографія

*Комп'ютерна верстка
та редагування — Д. В. Зеркалов*

Підписано до друку 24.09.2012 р.
Папір Amicus/ Гарнітура Times.
Ум. друк. арк. 78,0.
Наклад 100. Зам. 8/9.

Видавець і виготовлювач
ТОВ «Основа»
03150, Київ, вул. Жилинська, 87/30.
тел. (044) 584-38-97, т/ф: 584-38-95, 584-38-96

Свідотство суб'єкта видавничої справи
ДК № 1982 від 21.10.2004 р.

Наукове видання

Зеркалов Дмитро Володимирович

Наукове електронне видання
комбінованого використання.
Можна використовувати в локальному та мереженому режимах.

Системні вимоги:
процесор Pentium; 512 Mb RAM;
Windows 98/2000/XP; Acrobat Reader 7.0.

Один електронний оптичний диск (CD-ROM);
супровідна документація.
Обсяг даних 4,2 Мб., 78,0 а.л. Тираж 100 пр.

Видавець і виготовлювач:
«ТОВ “Основа”», вул. Жилинська, 87/30,
м. Київ, 01032, тел. (044) 584-38-95, 584-38-96, 584-38-97.

Свідотство суб'єкта видавничої справи
ДК № 1982 від 21.10.2004 р.

Зеркалов Д. В. Транспортно-експедиторська діяльність. Монографія