

Тема 7. Міжнародно-правова регламентація залізничних перевезень

1. Загальні положення
2. Міжнародно-правова регламентація залізничних перевезень згідно з УМВС
3. Регламентація залізничних перевезень згідно з КОТІФ
4. Регламентація міжнародних залізничних перевезень згідно з національним законодавством України

1. Загальні положення

Залізничний транспорт — стратегічний вид транспорту для України. Він є основним перевізником масових і сировинних (паливо, ліс, будівельні матеріали, руда) та інших промислових вантажів. За великих обсягів перевезень на далекі відстані цей вид транспорту є найефективнішим.

Залізничний транспорт забезпечує міжнародні перевезення вантажів, пасажирів та їхнього багажу. Це обумовлює необхідність міжнародно-правової регламентації такої діяльності.

Питання про міжнародно-правову регламентацію залізничних перевезень вантажів, пасажирів та багажу постало перед Світовим співтовариством ще у другій половині ХІХ ст. Необхідність його рішення особливо гостро відчувалася в Європі, де на цей час мережа міжнародних залізничних сполучень набула суттєвих розмірів і обсяги вантажо- та пасажиропотоків значно зросли. Правила залізничних перевезень у кожній державі певним чином відрізнялись, і ця відмінність ускладнювала організацію переміщення вантажів, пасажирів та їхнього багажу із однієї країни до іншої. Все це спонукало ряд європейських держав виступити з ініціативою про необхідність прийняття заходів щодо уніфікації правил залізничних перевезень. Для реалізації цієї ініціативи 14 жовтня 1890 р. у Берні (Швейцарія) десятьма європейськими державами (Німеччиною, Австрією, Бельгією, Францією, Угорщиною, Італією, Люксембургом, Нідерландами, Росією і Швейцарією) була прийнята пе-

рша міжнародна *Конвенція про перевезення товарів залізничним транспортом* (IC), так звана *Бернська конвенція*. Вона започаткувала міжнародно-правову регламентацію міжнародних залізничних перевезень вантажів. Щодо міжнародних залізничних пасажирських перевезень, то їх регламентація була визначена також, у Берні, але у 1923 р., у *Міжнародній конвенції про залізничні перевезення пасажирів*.

Обидві конвенції стали називатися однією спільною назвою — бернські. Але Конвенція про залізничні перевезення вантажів отримала аббревіатуру ЦІМ або МВК, а Конвенція про залізничні перевезення пасажирів отримала аббревіатуру ЦІВ або МПК.

У цих угодах брали участь більшість держав Європи, країни Азії (Іран, Сирія та інші) і Північної Африки (Алжир, Марокко, Туніс) — загалом 33 держави. Колишній СРСР участі у зазначених конвенціях не брав.

Інтеграційні процеси у післявоєнній Європі внесли зміни в питання щодо організації та регламентації вантажних і пасажирських залізничних перевезень. Спочатку у 1966 р. укладається Додаткова угода до Міжнародної конвенції про залізничні перевезення пасажирів (МПК). 9 травня 1980 р. після чергового перегляду бернських конвенцій та Додаткової угоди було прийнято нову *Конвенцію про міжнародні залізничні перевезення* (КОТІФ), яка набула чинності 1 травня 1985 р. До Угоди як додатки увійшли два документи, що містять цивільно-правові норми щодо врегулювання умов міжнародних залізничних перевезень. Перший, позначений як Додаток А, називається "Єдині правила МПК" або ЦІВ і регулює перевезення пасажирів та багажу. Другий документ, позначений як Додаток В, називається "Єдині правила МВК" або ЦІМ і регулює перевезення вантажів. Додаток містить основні правила, обов'язкові для відправників, одержувачів вантажів, транспортних підприємств, які розробляються спільно з асоціаціями споживачів послуг залізничного транспорту.

Сьогодні сторонами Конвенції КОТІФ є країни Західної і Центральної Європи, Близького Сходу та Північної Африки — загалом 41 держава.

Країни, котрі приєдналися до цієї Конвенції, створили Міжурядову організацію з міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ).

КОТІФ 1980 р. в 1990 р. доповнюється Протоколом, згідно з яким з 1 листопада 1996 р. вводиться нове положення стосовно додаткового сполучення вантажним автомобілем від і до залізничної станції, або від і до приміщення замовника, що називається операцією транспорту терміналу. Згідно з Протоколом 1990 р. таке транспортування трактується як перевезення за ЦІМ, якщо це:

- 1) *доповнює* щодо перевезення залізничним транспортом транспортування;
- 2) виконується під *відповідальність залізниці*;
- 3) є предметом *єдиного* контракту.

Слід зазначити, що в Західній Європі до недавнього часу залізниці функціонували тільки на національному рівні. Вони були комплексними підприємствами і, як правило, мали монополію на свою власну мережу. Ніякій іншій залізниці не дозволялося "втручатися" в іноземну залізничну мережу та працювати у ній — за виключенням деяких випадків, обумовлених спеціальними угодами щодо коротких сполучень, наприклад, від кордону до найближчої станції. Як правило, на кожному кордоні поїзди і товари на зразок естафети передавалися наступній — зазвичай національній — залізниці.

Директива 91/440 Європейської економічної ради від 29 липня 1991 р. щодо розвитку залізниць Співтовариства змінила відносини як між державою і залізницею, так і між самими залізницями, зокрема щодо монополії на функціонування та перевезення. Це повинно привести до важливих наслідків у галузі міжнародного залізничного транспортного права.

Політичні, економічні та правові зміни, що відбулися у багатьох державах-учасниках після того, як була підписана Конвенція 9 травня 1980 р., стали приводом для поглибленого перегляду КО-ТІФ 1980 року, особливо Єдиних правил ЦІМ.

- В 1999 р. на 5-й Генеральній Асамблеї КОТІФ був прийнятий Вільніуський протокол, який став результатом ревізії КОТІФ 1980 р. Він виправив і модернізував юридичну структуру права щодо небезпечних товарів, прийняв до уваги поправки, що виникли внаслідок лібералізації залізничного транспорту, зокрема Директиву 91/440 ЄСР. Єдині правила ЦІМ 1999 р. надають більшої свободи під час складання контракту, ніж Єдині правила ЦІМ 1980 р., чинні сьогодні та спроектовані для застосування до системи комплексних підприємств залізниць, а також до системи, що передбачає розподіл управління інфраструктурою і транспортною діяльністю.

Вільніуський протокол створив умови для розширення повноважень і діяльності ОТІФ як міжурядової організації, яка б охопила всі інтереси залізничного транспорту з метою створення міжнародного залізничного транспорту на державному рівні без будь-яких географічних обмежень.

Важливою метою поглибленої ревізії Єдиних норм ЦІМ було досягнення гармонізації із транспортним правом, що застосовується до інших видів транспорту, зокрема з *Конвенцією про договір міжнародних перевезень товарів автомобільним транспортом (СМР)*, підписаною в Женеві 19 травня 1956 р.

КОТІФ 1980 р. все ще є чинним і буде замінений версією від 1999 р., прийнятою в Вільніуссі. Вільніуський протокол набуде чинності приблизно в кінці 2004 р., тобто після того, як буде ратифікований 27 державами-членами.

До 1991 р. країни Ради економічної взаємодопомоги (РЕВ) під час залізничних перевезень вантажів територіями цих країн керувалися *Угодою про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) 1951 р.* її постановами врегульовані умови укладення та виконання договору перевезення, відповідальності залізниць, оплати провізних платежів, взаєморозрахунків, тарифи тощо. Вона регламентує також і форму залізничної накладної. На основі Угоди (УМВС) розроблена Службова інструкція (СІ до УМВС).

Під час перевезення пасажирів, багажу і товаробагажу в прямому міжнародному залізничному сполученні між країнами-учасницями керувалися *Угодою про міжнародне залізничне пасажирське сполучення (УМПС) 1951р.* В 1991 р. із угод (УМВС і УМПС) вийшли європейські країни, але форма накладної для відправлення вантажів із території і на територію країн колишнього СРСР залишилась.

Координацією правового забезпечення перевезень на Євро-Азійському континенті та віданням справ з Угоди про міжнародне пасажирське сполучення (УМПС), Угоди про міжнародне вантажне залізничне сполучення (УМВС) займається Організація співробітництва залізниць (ОСЗ).

Існування двох правових систем ЦІМ і УМВС на території Європи й Азії обумовлено наявністю особливостей політичного, економічного, правового характеру. Ці системи регулюють відносини між сторонами договору про перевезення вантажів, але значною мірою відрізняються як за формою, так і за змістом окремих положень транспортного права.

Залізничні перевезення здійснюються шляхом укладання договору перевезення із залізницями.

Документом, що підтверджує наявність договору перевезення вантажу, а також посвідчує прийняття вантажу для перевезення, є залізнична накладна.

Документом, що підтверджує наявність договору міжнародного перевезення пасажирів, є квиток, а його багажу — квитанція, позначені скороченням CIV або CIM.

Джерелами правового регулювання залізничних накладних є:

- *Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) 1951р.;*

Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) від 9 травня 1980р. (Додаток В — Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення вантажу (ЦІМ)).

Джерелами правового регулювання квитків та квитанцій є: *Угода про міжнародне залізничне пасажирське сполучення (УМПС) 1951р.*;

- *Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) від 9 травня 1980р. (Додаток А — Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення пасажирів і багажу (ЦІВ)).*

2.Міжнародно-правова регламентація залізничних згідно з УМВС

Перевезення вантажів в прямому залізничному вантажному сполученні здійснюється згідно з положеннями Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) тільки мережею залізниць-учасниць цієї Угоди.

Угода УМВС була укладена на невизначений термін і набула чинності з 1 листопада 1951 р.. До неї внесені зміни та доповнення станом на 1 листопада 1997 р. (чинні з 1 січня 1998 р.).

До УМВС приєднались:

з 5 червня 1992 р.:

Центральний державний орган, що відає залізничним транспортом Республіки Білорусь;

Міністерство сполучення Латвійської Республіки; Міністерство шляхів сполучення Литовської Республіки; Центральний державний орган, що відає залізничним транспортом Республіки Молдова;

Міністерство транспорту і зв'язку Естонської Республіки; з 18 червня 1993 р.:

Центральний державний орган, що відає залізничним транспортом Республіки Азербайджан — Азербайджанська залізниця;

Центральний державний орган, що відає залізничним транспортом Республіки Грузія — Грузинська залізниця;

Міністерство транспорту Республіки Казахстан;

Центральний державний орган, що відає залізничним транспортом Республіки Узбекистан — Узбецька залізниця;

з 17 червня 1994 р.:

Центральний державний орган Туркменістану, що відає залізничним транспортом — Державна залізниця Туркменістану; з 30 травня 1995 р.:

Міністерство транспорту Киргизької Республіки; Центральний державний орган, що відає залізничним транспортом Республіки Таджикистан — Таджицька залізниця; з 6 червня 1997 р.:

- Представницький орган, що відає залізничним транспортом Ісламської Республіки Іран — залізниця Ісламської Республіки Іран.

Угоду також підписали представники міністерств або центральних державних органів, що відають залізницями Республіки Албанія, Республіки Болгарія, Соціалістичної Республіки В'єтнам, Китайської Народної Республіки, Корейської Народно-Демократичної Республіки, Монголії, Республіки Польща, Російської Федерації, України.

Ця Угода має обов'язкову чинність для залізниць, відправників та одержувачів вантажів.

Угода УМВС встановлює для всіх залізниць-учасниць єдині умови перевезення та застосування єдиних перевізних документів. Основна перевага УМВС — вона однаково читається та застосовується щодо всієї залізничної системи ОСЗ, котра охоплює 276 тис. км ліній.

Угода складається із восьми розділів, положення яких регламентують весь комплекс питань транспортного процесу: укладення договору перевезення (порядок прийняття вантажу для перевезення, накладна, нарахування провізних платежів тощо), виконання цього договору, порядок його зміни, відповідальність залізниць тощо. УМВС доповнюється рядом тарифів, правил та інструкцій. Найважливіші з них:

- правила перевезень небезпечних вантажів — *Додаток 2*, в якому максимально враховані рекомендації приписів *Правил міжнародних залізничних перевезень небезпечних вантажів (РІД)*,

- правила перевезень приватних вагонів і вагонів залізниць, зданих нею в оренду;

- порядок заповнення накладної УМВС під час перевезення вантажів з переоформленням накладної УМВС на накладну другого транспортного права і у зворотному напрямку;

- правила перевезень контейнерів.

Серед нових прийнятих положень заслуговують на увагу "Правила перевезень завантажених автопоїздів, знімних автомобільних кузовів і напівпричепів", а також розроблені спеціалістами Укрзалізниці "Правила розміщення і кріплення автопоїздів і напівпричепів на спеціалізованих платформах". Їх прийняття створює умови для подальшого розвитку контейнерних і комбінованих перевезень в міжнародному сполученні.

На сьогоднішній день Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення охоплює всі питання, пов'язані з міжнародними залізничними вантажними перевезеннями щодо клієнтури та залізниць. На її основі розроблена і діє *Службова інструкція (СІ до УМВС)*.

На умовах УМВС і на основі укладених між зацікавленими залізницями договорів застосовуються *Єдиний транзитний тариф (ЄТТ)* і Правила щодо розрахунків за перевезення пасажирів і вантажів у міжнародному сполученні, котрі мають самостійний правовий статус. Лібералізація правових, тарифних і фінансово-розрахункових приписів уможливорює розширення сфери застосування УМВС із врахуванням інтересів кожної залізниці та клієнтури.

Як зазначалось у матеріалах XXIV сесії Ради Міністрів ОСЗ, УМВС як багатостороння міжнародна угода за п'ятдесятилітній стаж довела свою доцільність у здійсненні перевезень вантажів у міжнародному сполученні.

УМВС є не тільки базовим правовим документом для міжнародних залізничних перевезень, а й інструментом транспортної політики країн-членів ОСЗ, в якій пріоритетне місце займає залізничний транспорт. Результати цієї політики відображаються у практичних показниках, найважливішим із яких є частка залізниць на ринку вантажних перевезень. У Росії, Китаї, Казахстані ця частка становить близько 80%, у країнах Середньої і Східної Європи -

приблизно 30%, а в країнах ЄС - 8-10%¹⁰. УМВС створює надійну і прийнятну основу прямого сполучення з країнами СНД і Китаєм, в яких зростає потенціал продукції та торгівлі. Іран в 1997 р. відкрив пряме сполучення з країнами СНД. Це підтвердило доцільність приєднання до УМВС і надало можливість комплексного врегулювання питань міжнародних перевезень. Аналогічне рішення очікується у зв'язку із запланованим сполученням залізничної мережі на Корейському півострові. Положення УМВС застосовуються також країнами, котрі формально не є сторонами — такими як Словачів, Сербія і Чорногорія, Румунія. Угорщина в 1999 р. поновила свою участь в УМВС як сторона угоди.

Положеннями УМВС передбачаються зобов'язання залізниць перевозити вантажі, що включені до плану перевезень залізницею відправлення, і зобов'язання вантажоодержувача прийняти вантаж, що прибув на його адресу. При цьому немає норм про порядок планування перевезень УМВС, оскільки це сфера внутрішнього законодавства країни-учасниці. Умови перевезень імперативні і не можуть бути змінені ні угодами залізниць, ні за домовленістю між учасниками договору перевезень. До предметів, котрі згідно з угодою допускаються для транспортування з виконанням особливих умов, відносяться: залізничний рухомий склад (включаючи залізничні крани); важковагові, довгоміри і негабаритні вантажі; небезпечні вантажі за особливим переліком і деякі інші. Для важковагових, довгомірів і негабаритних вантажів УМВС визначає попереднє узгодження умов перевезень.

Порядок завантаження та відправлення вантажів визначається правилами залізниці відправлення. З окремих питань розроблені загальні для всіх правила, наприклад, вимоги до тари, упаковки; уніфіковані норми передбачені також для завантаження та кріплення вантажів на відкритих платформах.

Згідно зі статтями УМВС перевезення вантажів у міжнародному сполученні здійснюється між всіма станціями, відкритими для вантажних операцій у внутрішньому сполученні.

Розглянемо детальніше положення Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС).

2.2.1.1. Укладення договору перевезення

Укладення договору перевезення оформляється накладною. Накладна УМВС складається із п'яти аркушів:

- 1) оригінал накладної;
- 2) залізнична відомість;
- 3) дублікат накладної;
- 4) аркуш видачі вантажу;
- 5) аркуш повідомлення про прибуття вантажу.

Крім цього заповнюється необхідна кількість додаткових екземплярів залізничної відомості для залізниці відправлення, транзитних залізниць, для потреб митних органів.

Одночасно з наданням вантажу для перевезення кожної відправки відправник повинен надати станції відправлення накладну (аркуш 1) і її дублікат (аркуш 3), заповнені та підписані. Вони ідентичні за змістом і формою, але виконують різні функції. Аркуш 3 накладної (дублікат накладної) повертають відправнику після укладення договору перевезення. Цей аркуш не має сили оригінала накладної (аркуш 1 накладної), але є доказом укладення договору перевезення для відправника і розпискою залізниці в прийнятті вантажу для перевезення. Тому за відсутності накладної (її знаходження у перевізника) вважається, що відомості, які містяться в дублікаті, ідентичні відомостям, які містяться в накладній (оригіналі). Оригінал накладної зовсім не бере участі в обігу. Перевідступання прав вантажоодержувачем вантажовідправнику взагалі не вимагає надання ні дубліката, ні оригінала накладної. Більше того, оскільки заміна прав виконується телеграфом, передбачається, що навіть у разі потрапляння документів до рук першого адресата вантажів для перевідступання належних йому прав у них не буде потреби. Аркуші 1, 2, 4 і 5 накладної супроводжують вантаж до станції призначення. Оригінал і аркуш повідомлення про прибуття вантажу (1 і 5) видають вантажоодержувачу, а аркуш

видачі вантажу залишається на залізниці призначення з розпискою одержувача про одержання вантажу. Залізнична відомість оформляється в такій кількості екземплярів, щоб вистачило по одному на кожен транзитну залізницю, а також на залізницю призначення. Відомість супроводжує (аркуш 2) вантаж і залишається, залежно від заповнення, або на транзитній залізниці, посвідчуючи передачу вантажу наступному перевізнику, або на залізниці призначення. Залізнична відомість — основний документ для обліку перевезень.

Оригінал і дублікат накладної можуть бути тільки іменними, тобто складеними на ім'я вантажоодержувача. Накладна має конститутивне значення: її складання і нанесення на неї календарного відтиску є підставою для виникнення договору перевезення, а також значення доказу: наявність відтиску на екземплярі (дублікаті) накладної є доказом укладення такого договору. Оскільки накладна залишається у перевізника до видачі її одержувачу, вона зберігає силу доказу тільки щодо одного юридичного факту — укладення договору перевезення. Права, що надаються накладною, ніяким чином не можуть бути скасовані.

Правильно заповнену і підписану накладну відправник повинен надати станції відправлення одночасно з видачею вантажу для перевезення. Відправник і особа, що представляє залізницю, всі аркуші заповнюють разом. Накладна повинна бути заповнена відповідно до Пояснення щодо заповнення накладної УМВС (див. Додаток 12.5 до УМВС). Допущені відправником некоректності та неточності щодо заповнення накладної можуть привести до затримки вантажу на шляху слідування, затримки вагонів під час завантажувально-розвантажувальних робіт, додаткових витрат, збільшення терміну доставки тощо. Тому положення УМВС передбачають, що відправник несе відповідальність за правильність відомостей у накладній. Відповідальність є матеріальною і виражається у різних за розміром штрафів.

У виключних випадках відправник може зробити виправлення в накладній, але не більше ніж в одній графі (або у двох, якщо вони взаємопов'язані).

Про внесення виправлення відправник повинен зазначити у графі "*Особливі заяви відправника*" та завірити його підписом чи штампом.

Внесені залізницею зміни чи доповнення повинні підтверджуватися підписом відповідного працівника залізниці та завірятися станційним штампом.

Відправником чи одержувачем вантажу може бути тільки одна фізична чи юридична особа.

Прийом вантажу для перевезення

Прийом перевезення засвідчується відтиском календарного штампеля станції відправлення на накладній. Крім того, станція відправлення повинна проставити календарний штампель на додаткових листах, прикріплених до накладної відповідно до п. 12 ст.7 УМВС.

Календарний штампель потрібно проставити відразу після здачі відправником усіх вантажів, перерахованих у накладній, і після сплати ним прийнятих на себе платежів відповідно до внутрішніх правил, що діють на залізниці відправлення.

Після відтиску штампеля накладна є доказом укладення договору перевезення.

Супроводжуючі документи з виконання митних та інших правил

Відправник зобов'язаний прикласти до накладної, в якій відзначені вантажі, супроводжуючі документи, необхідні для виконання митних та інших правил на всьому шляху слідування вантажів, а також — у випадку необхідності — сертифікат і специфікацію.

Якщо відправник не виконає цю умову, станція відправлення повинна відмовити у прийнятті вантажів для перевезення.

Залізниця не зобов'язана перевіряти кількість і правильність документів, прикладених відправником до накладної.

Відправник несе відповідальність перед залізницею за наслідки, які можуть виникнути в результаті відсутності, недостатньої кількості чи неправильності супровідних документів.

Якщо перевезення або видача вантажу затримуються внаслідок відсутності супровідних документів, або документи, надані та зазначені в накладній у графі "*Документи, прикладені відправником*" неправильні чи у недостатній кількості, то за час затримки стягується штраф або збори за зберігання вантажу та простій вагонів (які повинні бути внесені до накладної).

Відповідальність за відомості, занесені до накладної.

Штрафи

Відправник несе відповідальність за всі наслідки неправильного, неточного чи неповного зазначення відомостей і заяв, а також за внесення їх до невідповідної графи накладної (це має право перевіряти залізниця).

Перевірка складу вантажу на шляху слідування може здійснюватися тільки за умови, якщо вона підлягає митним чи іншим правилам, а також з метою безпеки руху поїздів та збереження вантажу на шляху слідування.

Якщо в результаті перевірки вантажу, здійсненої на шляху слідування чи на станції призначення з'ясується, що відомості, зазначені відправником у накладній, не відповідають дійсності, то станція, що проводила перевірку, повинна скласти про це комерційний акт відповідно до ст.18 УМВС і відзначити це в накладній у графі "*Комерційний акт*".

У цьому випадку сума витрат, пов'язаних із перевіркою, записується до накладної і стягується з відправника (якщо перевірка здійснювалась залізницею відправлення) чи з одержувача (якщо перевіряла залізниця призначення). У разі, коли перевірка здійснювалась на транзитній залізниці, витрати стягуються з відправника чи одержувача залежно від того, хто із них повинен сплатити провізні платежі за перевезення транзитною залізницею.

З відправника стягується штраф, якщо він зазначить у накладній неправильні, неточні чи неповні відомості і заяви.

Тарифи

Провізні платежі та штрафи за перевезення залізницями країни відправлення і країни призначення нараховуються в національній валюті, а платежі та штрафи за перевезення транзитними залізницями — у валюті транзитного

тарифу, що застосовується зацікавленими залізницями для такого міжнародного перевезення.

Термін доставки вантажу

Термін доставки вантажу визначається на весь шлях слідування вантажу і відлічується за дійсно пройденою вантажем відстанню між станціями відправлення та призначення.

Початком терміну доставки вантажу вважається 0.00 год. дня, наступного за днем прийняття перевезення вантажу та накладної. День завантаження потрібно визначити в накладній.

Термін доставки вважається виконаним, якщо вантаж прибув на станцію призначення до закінчення терміну доставки і може бути переданий одержувачу, про що його повідомляє залізниця. Порядок повідомлення одержувача визначається внутрішніми правилами, що діють на залізниці призначення.

Провізні платежі — плата за перевезення вантажу, проїзд провідника, додаткові збори й інші витрати, що виникли за період від прийому вантажу для перевезення до його видачі одержувачу (УМВС, п ст.13).

2.2.1.2. Виконання договору перевезення

Оплата ПРОВІЗНИХ платежів

Провізні платежі стягуються:

- за перевезення залізницями відправлення — з відправника на станції відправлення;
- за перевезення залізницями призначення — з одержувача на станції призначення;
- за перевезення транзитними залізницями — з відправника на станції відправлення чи з одержувача на станції призначення. У разі перевезення через декілька транзитних залізниць дозволяється оплата за перевезення одною або декількома транзитними залізницями відправником, а рештою залізниць — одержувачем.

Всі визначені умови оплати провізних платежів заносяться до накладної.

Якщо одержувач відмовився від прийому вантажу, то всі провізні платежі та штрафи щодо перевезення цього вантажу оплачує відправник.

Видача вантажу. Розшук вантажу

Після прибуття вантажу на станцію призначення залізниця (після оплати їй одержувачем усіх належних згідно з накладною провізних платежів) зобов'язана видати:

- вантаж;
- оригінал накладної (аркуш 1);
- аркуш повідомлення про прибуття вантажу (аркуш 5). Одержувач зобов'язаний:

- оплатити провізні платежі;
- прийняти вантаж.

Відповідно до внутрішніх правил, діючих на залізниці призначення, вантаж може бути виданий до оплати одержувачем провізних платежів.

Одержувач може відмовитись від прийому вантажу тільки в тих випадках, коли якість вантажу внаслідок пошкоджень, псування чи з інших причин змінилась настільки, що виключається можливість часткового або повного використання його за первинним призначенням.

Всі належні залізниці за накладною платежі оплачуються одержувачем повністю, навіть якщо частина зазначеного в накладній вантажу відсутня. Одержувач має в цьому випадку право отримати назад у претензійному порядку згідно зі ст.29 УМВС оплачені за накладною платежі за невидану частину вантажу.

Якщо протягом 30 днів після закінчення терміну доставки вантажу він не був виданий одержувачу, то відправник або одержувач мають право подати заяву про розшук вантажу.

Заява подається відправником на станцію відправлення чи одержувачем на станцію призначення згідно з Додатком 15 УМВС у двох екземплярах

з одночасним наданням дубліката накладної (аркуш 3 накладної) або оригінала накладної й аркуша повідомлення про прибуття вантажу (аркушів 1 і 5 накладної) не пізніше 3 місяців після закінчення терміну доставки вантажу.

Заява про розшук вантажу не є висунутою претензією.

Одержувач може вважати вантаж втраченим, якщо він не був виданий протягом 30 днів після закінчення терміну доставки, і станцією призначення була зроблена відмітка "вантаж не прибув" у графі "Найменування вантажу" дубліката накладної (аркуш 3 накладної) або оригінала накладної й аркуша повідомлення про прибуття вантажу (аркушів 1 і 5 накладної), наданих одержувачем. Ця відмітка повинна бути підтверджена календарним штампелем станції призначення.

Але якщо вантаж прибув на станцію призначення після закінчення зазначеного терміну, станція повинна повідомити одержувача. Одержувач зобов'язаний прийняти вантаж, якщо він прибув не пізніше 6 місяців після закінчення терміну доставки, і повернути залізниці суми, котрі юна оплатила йому за нібито втрачений вантаж, повернення провізних платежів та інші витрати з перевезення вантажу.

Якщо залізниця оплатила відправнику суму за нібито втрачений вантаж і витрати з його перевезення, то відправник повинен повернути їх залізниці. При цьому за одержувачем зберігається право висунути залізниці претензії щодо оплати штрафу за перевищення терміну доставки вантажу, а також щодо відшкодування часткової втрати або погіршення якості (пошкодження, псування) знайденого вантажу.

Заставне право залізниці

Для забезпечення всіх платежів згідно з договором перевезення залізниця має заставне право на вантаж. Це право чинне доти, доки вантаж перебуває у володінні залізниці.

Чинність заставного права визначається внутрішніми законами та правилами тієї країни, де повинна відбуватися видача вантажу.

2.2.1.3. Зміна договору перевезення Право і порядок зміни договору перевезення належить як відправнику, так і одержувачу.

Відправник може внести до договору перевезення такі зміни:

- взяти вантаж на станції відправлення;
- змінити станцію призначення (у разі необхідності слід зазначити прикордонні станції, через які після зміни договору перевезення повинен прослідувати вантаж);

- змінити одержувача вантажу;

- повернути вантаж на станцію відправлення. Одержувач може внести до договору перевезення такі зміни:

- змінити станцію призначення вантажу в межах країни призначення;

- змінити одержувача вантажу.

Одержувач може внести зміни до договору перевезення на підставі УМВС тільки на вхідній прикордонній станції країни призначення і тільки тоді, коли вантаж ще не відправлено з цієї станції.

В разі, коли вантаж уже проминув вхідну прикордонну станцію країни призначення, зміна договору перевезення одержувачем можлива тільки у відповідності до внутрішніх правил, діючих на залізниці призначення.

Зміна договору перевезення, яка призведе до поділу вантажу на частини, не допускається.

Зміна договору перевезення виконується на підставі письмової* заяви відправника або одержувача.

Право відправника на зміну договору перевезення втрачається з моменту отримання накладної одержувачем або прибуття вантажу на вхідну прикордонну станцію залізниці призначення, якщо на ній є письмова заява одержувача чи телеграфне повідомлення станції призначення про заяву одержувача щодо зміни договору перевезення.

Відправник не відповідає за наслідки, які можуть виникнути в результаті внесення змін до договору перевезення на підставі письмової заяви одержувача чи телеграфного повідомлення станції призначення.

Зміна договору перевезення може бути виконана один раз відправником і один раз одержувачем.

За зміну договору перевезення сплачується збір.

Перепони під час перевезення й отримання вантажу

Якщо на станції відправлення чи на шляху слідування виникають перепони під час перевезення вантажу, залізниця вирішує, чи потрібно запросити вказівку відправника, чи доцільно провести перевезення вантажу до станції призначення зі зміною шляху слідування. Залізниця має право стягнути перевізну плату за змінений шлях слідування та збільшити термін доставки (крім випадків, коли провина падає на залізницю).

Якщо від відправника, повідомленого про перепони під час перевезення чи видачі вантажу протягом 8 діб (а у випадку з вантажами, що швидко псуються, — протягом 4 діб) з моменту направлення йому повідомлення станцією, на якій виникли перепони, не надійде ніяких вказівок або надійдуть невиконувані вказівки, то з вантажем слід вчинити згідно з внутрішніми правилами, чинними на тій залізниці, на якій виникли перепони.

Якщо перепони зникнуть до отримання вказівок відправника, станція, на якій виникли ці перепони, направляє вантаж на станцію призначення, не чекаючи вказівок, і негайно повідомляє про це відправника.

Якщо вантаж було реалізовано, то отриману суму із вирахуванням належної залізниці суми провізних платежів, штрафів і витрат на реалізацію віддають відправнику. У разі, коли отримана від реалізації вантажу сума не покриває нарахованих платежів, відправник зобов'язаний сплатити різницю.

3. Регламентація залізничних перевезень згідно з КОТІФ

Перевезення вантажів у прямому міжнародному сполученні залізничним транспортом за межами країн СНД регламентують *Єдині правила до до-*

говору про міжнародне залізничне перевезення вантажів (ЦІМ), що становлять Додаток В до Конвенції КОТІФ.

Єдині правила ЦІМ складаються із семи розділів, що містять 66 статей, положення яких регламентують весь комплекс питань транспортного процесу — укладення договору перевезення (порядок прийняття вантажу для перевезення, накладна, нарахування провізних платежів тощо), виконання цього договору, порядок його зміни, відповідальність залізниць, реалізація прав тощо.

Єдині правила застосовуються до всіх відправок вантажів, які надаються для перевезення з прямою накладною, складеною на маршрут, що пролягає територіями принаймні двох держав і охоплює лише лінії чи шляхи, внесені до списку ліній ЦІМ. .

Держави-учасниці надсилають Центральному бюро КОТІФ свої повідомлення щодо включення ліній чи шляхів до списку або виключення їх зі списку. Лінії або шляхи, які використовуються для сполучення між державами-учасницями, вносяться до списку тільки за згодою цих держав. Для виключення такої лінії чи шляху достатньо повідомити одну із держав. Центральне бюро повідомляє про це всім державам-учасницям.

Розглянемо більш детально положення Єдиних правил до договору про міжнародне залізничне перевезення вантажів (ЦІМ).

2.2.2.1. Укладення договору перевезення

Укладення договору міжнародного перевезення вантажів у прямому міжнародному сполученні залізничним транспортом за межами країн СНД регламентують Єдині правила (ЦІМ), що становлять Додаток В до Конвенції КОТІФ. Такі перевезення здійснюються лініями та шляхами, включеними до списку ліній ЦІМ, які використовуються для сполучення між державами-учасницями тільки за їх згоди.

Договір перевезення вантажів оформляється прямою накладною, складеною на маршрут, що пролягає територіями принаймні двох держав і охоплює лише лінії або шляхи, внесені до списку ЦІМ.

Вартість перевезення та додаткові збори повинні розраховуватися відповідно до юридично чинних і належним чином опублікованих у кожній державі тарифів, дійсних на момент укладання договору перевезення, навіть якщо ця вартість перевезення розраховується окремо для різних відрізків маршруту.

Розрахунковою одиницею є Спеціальне право запозичення, яке визначено Міжнародним валютним фондом. Розрахункова одиниця дорівнює трьом золотим франкам. Золотий франк визначається як 10/31 грама золота проби 0,900.

Договір перевезення вважається укладеним, як тільки залізниця відправлення прийняла до перевезення вантаж разом із накладною

Прийом засвідчується додаванням до накладної і, у відповідному випадку, до кожного додаткового аркуша штемпеля станції відправлення чи відмітки облікової машини із зазначенням дати прийому.

Слід зауважити, що ця процедура повинна бути виконана негайно після здачі для перевезення всіх зазначених у накладній вантажів і, якщо цього вимагають чинні на станції відправлення приписи, після оплати взятих на себе відправником платежів або після надання гарантії.

Після додавання штемпеля до накладної або відмітки облікової машини ця накладна є доказом укладення і змісту договору перевезення.

Залізниця повинна засвідчити прийом вантажу і дату прийому для перевезення додаванням штемпеля з датою чи відміткою облікової машини на дублікаті накладної перед поверненням цього дублікату відправнику. Дублікат не має чинності ні накладної, що супроводжує вантаж, ні коносаменту.

Відправник повинен подати належним чином заповнену накладну.

Для кожного вантажу складається окрема накладна.

Одна накладна може складатися тільки щодо вантажу кожного окремого вагона. Додаткові положення можуть відхилятися від цих правил.

Залізниці встановлюють єдиний зразок накладної, який повинен містити дублікат для відправника.

Для певних сполучень, особливо між суміжними державами, залізниці можуть передбачати в тарифах застосування накладної спрощеного зразка. Для сполучень із державами, які не приєднались до Конвенції, тарифи можуть передбачати застосування спеціальної процедури.

Накладна повинна бути надрукована двома чи, у разі необхідності, трьома мовами (серед яких німецька, англійська, арабська, італійська, голландська), одна з яких — обов'язково — робоча мова Організації ОТПФ — французька. Дані вносяться відправником до накладної латинськими літерами, якщо додаткові положення або міжнародні тарифи не передбачають відхилень.

Зміст накладної

Накладна повинна містити:

- назву станції призначення;
- ім'я та адресу одержувача; як одержувач може бути зазначена тільки одна фізична особа чи інший суб'єкт права;
- назву вантажу;
- масу або, за відсутності маси, інші дані (відповідно до чинних на станції відправлення приписи);
- кількість місць і опис упакування дрібних і вагонних відправок, які становлять одне чи декілька місць і підлягають перевантаженню у разі залізнично-морського сполучення;
- номер вагона; для приватних вагонів — їх власну масу (тару), якщо завантаження є обов'язком відправника;
- докладний перелік документів, які вимагаються митницями й іншими адміністративними органами та долучаються до накладної чи, відповідно до відмітки в накладній, знаходяться в розпорядженні залізниці на зазначеній станції, митниці тощо;
- найменування й адресу відправника; як відправник може бути зазначена тільки одна фізична особа чи інший суб'єкт права. Якщо чинні на станції

відправлення приписи цього вимагають, відправник повинен додати до свого прізвища й адреси власний (друкований або штемпельний) підпис.

Чинні на станції відправлення приписи визначають для всього маршруту значення термінів *"вагонна відправка"* та *"дрібна відправка"*.

Накладна може містити всі інші відомості у тому разі, якщо це допускається законами та нормами держави, додатковими положеннями чи тарифами і не суперечить Єдиним правилам.

Проте відправник може внести до накладної у передбаченому для цього місці відмітки щодо відправки, які призначаються одержувачу і не покладають на залізницю жодних зобов'язань або відповідальності.

Не допускається заміна накладної іншими документами чи додавання до неї інших документів (крім передбачених або дозволених Єдиними правилами, додатковими положеннями чи тарифами).

Відправник може визначати в накладній маршрут перевезення, зазначаючи прикордонні пункти чи прикордонні станції та, у разі потреби, станції транзиту між залізницями. Можна зазначати тільки ті прикордонні пункти або прикордонні станції, які відкриті для перевезень у цьому сполученні.

Оплата витрат

Витрати (вартість перевезення, додаткові збори, мито й інші, що виникають починаючи від прийому вантажу і до його видачі) оплачуються відправником або одержувачем.

Витрати, які відповідно до тарифу повинні додаватися під час розрахунку вартості перевезення до звичайних ставок або до спеціальних ставок, вважаються вартістю перевезення.

Відправник, який зобов'язується оплатити всі або частину витрат, повинен зазначити це в накладній, зробивши один із таких записів:

1) *"франко вартість перевезення"*, якщо він бере на себе оплату тільки вартості перевезення;

"франко вартість перевезення, включаючи ...", якщо крім оплати вартості перевезення він бере на себе оплату інших витрат. Ці витрати повинні

бути точно описані. Уточнення щодо додаткових зборів або інших витрат, які виникають починаючи від прийому вантажу та до його видачі, а також суми, що стягуються митницями чи іншими адміністративними органами, не повинні привести до поділу загальної суми будь-якої однієї і тієї самої категорії витрат (наприклад, загальної суми мита й інших сум, що сплачуються митницям; податок на додану вартість розглядається як окрема категорія);

"франко вартість перевезення до X" (X означає повну назву стикового тарифного пункту суміжних країн), якщо він бере на себе оплату вартості перевезення до X;

"франко вартість перевезення, включаючи ... до X", якщо крім оплати вартості перевезення він бере на себе оплату інших витрат до X (виключаючи витрати, що відносяться до наступної країни або залізниці).

2) *"франко всі платежі"*, якщо він бере на себе оплату всіх витрат (вартості перевезення, додаткових зборці, мита та ін.);

3) *"франко ..."*, якщо він бере на себе оплату визначеної суми.

Якщо тарифи не визначають інше, ця сума повинна бути виражена у валюті країни відправлення.

Витрати, які не зобов'язався оплатити відправник, вважаються покладеними на одержувача. Проте такі витрати завжди покладаються на відправника, якщо одержувач не забрав накладну.

4. Регламентация міжнародних залізничних перевезень згідно з національним законодавством України

Залізничний транспорт України сьогодні є найбезпечнішим для перевезення пасажирів за критерієм кількості потерпілих на одиницю транспортної роботи.

Охорона довкілля, раціональне використання природних ресурсів, забезпечення екологічної безпеки життєдіяльності людини є важливими складовими соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України.

В Україні питання, пов'язані з міжнародними залізничними перевезеннями, регулюються нормами розділу V Закону України *"Про залізничний транспорт"* від 4 липня 1996 р.

Відповідно до ст.18 цього Закону суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності, а отже і сторонами в договорах про міжнародні транспортні перевезення є Укрзалізниця, залізниці та інші підприємства, відомства й організації залізничного транспорту загального використання.

З метою забезпечення зовнішньоекономічної діяльності українські залізниці здійснюють міжнародні перевезення в прямих залізничних, прямих змішаних і непрямих міжнародних сполученнях.

Відповідно до ст.20 Закону здійснення співробітництва з організаціями залізничного транспорту іноземних держав правовий захист з питань залізничного транспорту і представлення інтересів України у відповідних міжнародних організаціях транспорту загального користування покладаються на Укрзалізницю.

Відповідно до ст.3 Закону України *"Про залізничний транспорт"* Кабінет Міністрів України постановою від 6 квітня 1998 р. № 457 затвердив *Статут залізниць України*.

Статут залізниць України визначає обов'язки, права та 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, вантажобагажу і пошти, основні положення експлуатації залізничних під'їзних колій, а також відносини залізниць з іншими видами транспорту.

Згідно з п. 4 Статуту перевезення залізницями вантажів, пасажирів, багажу та вантажобагажу у міжнародному сполученні здійснюється відповідно до угод про залізничні міжнародні сполучення. Прогностичні оцінки розвитку світової економіки свідчать про те, що у XXI ст. будуть значно збільшува-

тися товарні потоки між об'єднаною Європою та країнами Азіатсько-Тихоокеанського регіону.

Інтенсивний розвиток і поглиблення інтеграційних процесів формують новий тип світових економічних відносин — інтеграційних, в яких врівноважуються і враховуються загальні потреби економічного розвитку всіх країн на Євразійському континенті. Головним фактором, що впливає на цей процес, є повна і всебічна системна взаємодія національних транспортних систем, ліквідація всіх можливих перепон економічного, політичного, правового, технологічного та іншого характеру щодо формування та розвитку єдиної інтегрованої транспортної системи на Євразійському континенті.

З метою реалізації стратегічного курсу України на інтеграцію Європейський союз, забезпечення всебічного входження України в європейський політичний, економічний і правовий простір та створення передумов для набуття Україною членства в Європейському союзі Указом Президента України №615/98 від 11. 06. 1998р. затверджена *Стратегія інтеграції України в Європейський союз*. 21 листопада 2002 р. за №228-ІУ прийнято Закон України *"Про Концепцію загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського союзу"*. В січні 2003 р. Кабінетом Міністрів України затверджено план реалізації пріоритетно положень *"Програми інтеграції України в ЄС в 2003році"* і план роботи з адаптації законодавства України до європейських стандартів.

Указом Президента України №49/2003 від 30.01.2003р. затверджено *Положення про Державну Раду з питань європейської і євроатлантичної інтеграції*. З метою реалізації Програми інтеграції України в Європейський союз, затвердженої Указом Президента України від 14. 09. 2000 р. №1072/2000, а також адаптації законодавства України до законодавства Європейського союзу, на 56-й сесії Верховної Ради України від 5 червня 2003р. прийнято Закон України *"Про приєднання до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ)"* ділянками залізничної мережі з шириною колії 1435мм. загальною довжиною 172 км, а саме: Дьяков/Халмеу — Чоп/Чиєрна

над Тисою і Чоп — Захонь — 112 км; Ужгород/Матевце — Чоп — 35 км; Батєво — Мукачево — 25 км. Згідно із Законом України *"Про міжнародні договори"* і положеннями Конвенції КОТІФ 15 серпня 2003 р. від імені уряду України уряду-депозитарію (Швейцарія) направлена на зберігання Ратифікаційна грамота про приєднання України до Конвенції.

Для створення сприятливого клімату у сфері розвитку транспортного співробітництва Верховною Радою України прийнято Закон України *"Про ратифікацію Договору про порядок транзиту через територію держав-учасниць Співдружності незалежних держав"* №2283-111 від 22. 02. 2001 р.

Особливу увагу приділяється створенню та функціонуванню міжнародних транспортних коридорів. Розвиток МТК, що проходять територією України, є головним напрямком інтеграції українських залізниць у глобальну транспортну систему. Територією України проходять три міжнародних паневропейських коридори — №№3, 5, 9 і чотири коридори ОСЗ — №№3, 5, 8 і 9. Загальна довжина мережі міжнародних залізничних коридорів на території України — 3162 км. Із використанням міжнародних транспортних коридорів залізничним транспортом перевозиться до 60% зовнішньоторговельних вантажів.

Постановою уряду №965 від 11. 07. 2002 р. створена *Міжвідомча комісія з питань транспортних коридорів і транзитної політики*. В 2003 р. організовані і функціонують поїзди комбінованого транспорту "Вікінг" в напрямку Південь-Північ в сполученні Іллічівськ-Паромна — Драугісте (Литовська Республіка) і в напрямку Схід-Захід "Ярослав" в сполученні Київ — Славкув (Польща). На черзі — організація комбінованого поїзда "Русич" в напрямку 9-го коридору за маршрутом Іллічівськ — Санкт-Петербург.

В Україні продовжується формування нормативно-правової бази з регулювання правових відносин, пов'язаних із міжнародним транзитом вантажів. У 2002 р. Верховною Радою України прийнята *"Комплексна програма затвердження України як транзитної держави в 2002-2010 роках"*. Розроблено проект Закону України "Про єдиний збір". Постановою Кабінету Мініс-

трів України від 24. 10. 2002 р. №1569 набув чинності *Порядок стягування збору в пунктах пропуску через державний кордон*. Розробляється і погоджується нова редакція Закону України *"Про змішані (комбіновані) перевезення"*. На розгляд Верховній Раді України у вересні 2003 р. направлено проект Закону України *"Про транспортно-експедиційну діяльність"*.