

Тема 8. Міжнародно-правова регламентація автомобільних перевезень

1. Загальні положення
2. Міжнародні автотранспортні організації
3. Регламентація автомобільних перевезень вантажів згідно з Конвенцією КДПВ
4. Регламентація автомобільних перевезень вантажів згідно з Конвенцією МДП

1. Загальні положення

Зростання кількості автомобільних перевезень вантажів обумовило необхідність активного укладення відповідних міжнародних угод, особливо між країнами-сусідами. У них містяться положення про регулярні та нерегулярні перевезення вантажів автотранспортними засобами, визначається порядок розрахунків і платежів за міжнародні транспортні перевезення та послуги, пов'язані з ними, визначаються перевізники тощо.

На початку ХХ ст. Виникла необхідність в уніфікації норм міжнародних договорів, для полегшення правової регламентації автомобільних перевезень. Однією з таких угод стала *Конвенція про врегулювання автомобільного руху між країнами, встановлення технічних вимог до автомобілів у міжнародному сполученні, прав керування автомобілем, уніфікації сигналів на автошляхах*, укладена в 1926 р. в Парижі.

Слід зазначити, що правовий статус наземного транспортного середовища пов'язанні із правовим статусом державної території, якою здійснюється перевезення, заснованим, в свою чергу, на суверенітеті (сюзеренітеті) країни на її території. Разом з тим на правовий режим наземного перевезення поширюються норми міжнародного права в організації дорожнього руху.

Внаслідок поширення міжнародних автомобільних перевезень постало питання про розробку та прийняття *Конвенції про дорожній рух та Протоколу про дорожні знаки і сигнали*, Женева, 1949р.. За сучасних умов ці між-

народно-правові акти діють у редакції від 8 листопада 1968 р. і відомі як Конвенція про дорожній рух, яка в Україні чинна з 21 травня 1977 р. та Конвенція про дорожні знаки і сигнали — чинна у нашій державі з 6 червня 1978 р.

Європейські держави уніфікували норми про умови договору міжнародного автомобільного перевезення вантажів у *Конвенції про договір міжнародного перевезення вантажів*, підписаній у Женеві 19 травня 1956р. (діє у редакції від 5 липня 1978 р.). В ній уніфіковано умови, що регулюють міжнародне перевезення вантажним автомобільним транспортом, зокрема щодо застосовуваних документів, а також щодо відповідальності перевізника.

Певною мірою здійснення міжнародних автомобільних перевезень вантажів регламентують договори, пов'язані з митним оформленням проходження автомобільного транспорту територією конкретної держави. Наприклад, митний режим при перетині автомобільними транспортними засобами кордонів європейських держав регламентує *Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП* від 14 листопада 1975 р. Вона обов'язкова для України як однієї з правонаступниць СРСР і підтверджено нею у 1994 р.

В цій галузі Україна використовує значну кількість міжнародних договорів, укладених європейськими державами у 70-80-х рр.. Наприклад, *Європейську угоду, що доповнює Конвенцію про дорожні знаки і сигнали* (чинна для України з 3 серпня 1979 р.); *Європейську угоду про міжнародні автомагістралі* від 15 листопада 1975р. (діє в Україні з 29 березня 1983 р.); *Протокол про розмітку доріг* від 1 березня 1973р.; *Європейську угоду щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які здійснюють міжнародні автомобільні перевезення* (ЄСТР) від 1 липня 1970р. із змінами від 1973 р..

Для подальшого розвитку міжнародних автомобільних перевезень Україна укладає двосторонні міжнародні договори. Серед них можна зазначити такі: *Угода про міжнародні автомобільні перевезення з Польщею* (1992р.); *Угода про міжнародні автомобільні перевезення вантажів із*

Францією (1992р.); Угода про міжнародне автомобільне сполучення із Білоруссю (1992 р.) та Виконавчий протокол неї (1994р.); Угода про міжнародне автомобільне сполучення і Грузією (1993 р.); Угода про міжнародне автомобільне сполучення з Росією та Виконавчий протокол до неї (1995р.); Угода про міжнародне автомобільне сполучення з Вірменією (1998 р.) тощо.

У зазначених та інших міжнародних двосторонніх договорах вказано, що регулярні перевезення здійснюються на підставі дозволу — документа на проїзд, який дозволяє в'їзд/виїзд автомобільного транспортного засобу однієї договірної держави на/з територію(ї) іншої держави або надає право на проїзд транзитом через територію іноземної договірної держави. Дозволи видаються на підставі встановлених квот. Для нерегулярних перевезень наявність дозволу не обов'язкове.

У міжнародних договорах можуть передбачатися випадки перевезень, наприклад, рухомого майна при переселенні, матеріалів і предметів, творів мистецтва, призначених для ярмарків, виставок, видовищ неторгового характеру, обладнання, предметів, тварин, призначених для театральних, музичних, спортивних, циркових заходів та ярмарків, на здійснення яких дозвіл не потрібний. Для виконання таких перевезень достатньо перевізного документа країни, де зареєстровано автомобільний транспортний засіб. Перевезення окремих видів вантажів, зокрема тих, загальна вага або розміри яких разом з автомобільним транспортним засобом перевищують допустимі норми, дозволяється за наявності спеціального дозволу.

Міжнародні договори можуть містити застереження про заборону перевезення чи транзит через територію держав, що домовляються, окремих вантажів, наприклад, зброї, боєприпасів, військового спорядження тощо.

Договори встановлюють вимога до перевізних документів та їхньої відповідності до загальноприйнятих міжнародних зразків, а також до прав водія та реєстраційних документів на автомобільний транспортний засіб. Норми цих договорів можуть визначати Порядок здійснення платежів чи умови звільнення від них або відсилати до національного законодавства. Напри-

клад, у договорах зазначено, що не сплачуються мито та інші платежі за паливе в ємкостях, встановлених на автомобільних транспортних засобах згідно з інструкцією заводу-виготовлювача; мастильні матеріали у кількості, необхідній для їхнього використання під час перевезення; запасні частини та інструменти, тимчасово ввезені з метою ремонту пошкодженого автомобільного транспортного засобу.

В угодах може бути зазначено, що перевізники та екіпажі автомобільних транспортних засобів під час перебування на території іншої договірної держави зобов'язані додержуватися її законів і правил, у тому числі правил перевезень та дорожнього руху. У разі порушення норм національного законодавства чи міжнародних договорів до перевізника вживають заходів покарання, передбачених у цих договорах. Можливе застосування санкцій, встановлених законодавством держави, на території якої сталося правопорушення.

Міжнародні автомобільні перевезення здійснюються перевізниками згідно з національним законодавством на підставі дозволів, що видаються уповноваженою на те організацією, по шосейних шляхах, відкритих для міжнародного автомобільного сполучення. Автотранспортні засоби, що використовуються в міжнародному сполученні, підлягають обов'язковому страхуванню на випадок заподіяння шкоди третім особам.

Норми міжнародних договорів про автомобільні перевезення доповнюють міжнародні угоди, які регламентують питання прикордонного, санітарного чи іншого контролю. Для вирішення питань, які не врегульовані цими договорами, застосовується національне законодавство.

Україна стала учасницею багатьох міжнародних договорів, норми яких регламентують більшість аспектів міждержавних автомобільних перевезень, але на міжнародній арені діють міжнародні договори, до яких наша держава ще не приєдналася. Це, зокрема, договори, що регламентують перевезення специфічних вантажів або таких, що вимагають спеціальних застережних заходів і додержання під час їх транспортування особливих ов. Наприклад, Єв-

ропейська конвенція про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів від 30 вересня 1957р., що набрала чинності 29 січня 1968 р.. її учасницями стали Австрія, Англія, Бельгія, Іспанія, Італія, Люксембург, - Нідерланди, Польща, Португалія, Німеччина, Франція, Швейцарія, Швеція. Слід згадати також *Угоду про міжнародні перевезення харчових продуктів, що швидко псуються, і про спеціальні транспортні засоби, призначені для їх перевезення*, від 1 вересня 1970р, яка чинна з 1976 р. До Угоди приєдналися Франція, Іспанія, ФРН, колишній СРСР та деякі інші держави. Україна поки що не підтвердила своєї участі в ній.

2. Міжнародні автотранспортні організації

З метою розвитку автомобільного транспорту, представлення інтересів автотранспортних об'єднань у міжнародних організаціях, сприяння дослідним роботам з технічного розвитку, експлуатації і економіки автомобільних перевезень у 1947 р. була створена *Міжнародна спілка автомобільного транспорту (IRU)*.

Для координації діяльності автотранспортних підприємств та об'єднань, що функціонують при залізницях, у 1950 р. у Берні була створена *Спілка автодорожніх служб*

Крім того, в розвитку міжнародних автоперевезень важлива роль належить таким спеціалізованим організаціям:

- *Міжнародна організація з попередження дорожніх пригод (МОПДП)*, створена в 1901 р.;
- *Міжнародна автодорожня федерація (ФІА)*, створена 1904 р.;
- *Постійна міжнародна асоціація дорожніх конгресів (ПМАДК)*, заснована в 1909р.;
- *Міжнародна федерація експедиторських асоціацій (ПАТА)*, заснована у Відні 31 травня 1926 р.. Всю технічну роботу в FІАТА виконують три інститути: інститут авіаперевезень (АFІ), інститут наземного транспорту (STI), інститут мультимодальних перевезень (MTI);
- *Міжнародна автотранспортна федерація (МАФ)*, створена в 1948р.;

- Міжнародна організація з перевезення продуктів, що швидко псуються, в умовах контрольованих температур (ТРАНСФІГОРУТ Європа), заснована в 1955 р.\

- Міжнародний союз водіїв вантажівок дальнього слідування, створений 1957 р.;

- Комісія з транспорту ЄЕС.

3. Регламентация автомобільних перевезень вантажів згідно з Конвенцією КДПВ

Міжнародні автомобільні перевезення вантажів регламентуються міжнародною Конвенцією про договір міжнародного перевезення вантажів (КДПВ), укладеною в Женеві 19 травня 1956 р. та чинною з 2 липня 1961 р., розглянемо більш детально її положення.

1.3.1. Галузь застосування Конвенції КДПВ Конвенція регулює відносини перевізника та вантажовласника, які уклали договір про перевезення вантажу, порядок прийому вантажу для перевезення та його видачу в пункті призначення.

Конвенція застосовується до будь-якого договору дорожнього перевезення вантажу за винагороду за допомогою транспортних ілсобів⁷⁷, якщо місце завантаження та видачі вантажу, зазначені в договорі, розташовані на території двох різних країн, з яких хоча б одна є учасницею Конвенції, а також у випадках, коли перевезення здійснюється державою або урядовими установами чи організаціями. Застосування Конвенції не залежить від місця проживання та національності сторін, що укладають договір.

Конвенція не застосовується:

- до перевезень, які здійснюються згідно з міжнародними поштовими конвенціями;
- до перевезень покійників;
- до перевезень обстановки і меблів при "переїздах";
- до перевезень між Сполученим Королівством Великобританії та Північної Ірландії та Ірландією;

- до тієї частини змішаного перевезення, яка стосується перевезень морем, залізницею, внутрішніми водними шляхами або повітряним транспортом без перезавантаження.

Автомобільні перевезення здійснюються на підставі договорів перевезення з транспортними підприємствами.

1.3.2. Укладення та виконання договору перевезення Договір перевезення встановлюється автотранспортною накладною (*Motor Waybill*), відсутність, неправильність чи втрата якої не відображається ні на існування, ні на чинності договору перевезення (до нього в цьому випадку застосовуються положення Женевської конвенції 1956 р. про договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом (КДПВ), винної від 2 липня 1961 р.). Накладна складається в трьох оригінальних екземплярах, підписаних відправником і перевізником. Перший екземпляр накладної передається відправнику, другий супроводжує вантаж, а третій залишається у перевізника. Покупець повинен зазначити час прибуття автомобіля для розвантаження та час відбуття після розвантаження, підписати накидну і поставити свою печатку.

У випадку, коли вантаж, що перевозиться, має бути завантажений на різні автомобілі чи коли йдеться про різного роду вантажі чи про різні партії вантажів, відправник або перевізник має право вимагати складання такої кількості накладних, яка відповідає кількості задіяних автомобілів або кількості належних до перевезення різних вантажів або партій вантажів. Накладна повинна містити такі відомості:

- місце і дата її складання;
- ім'я та адреса відправника;
- ім'я та адреса транспортного агента;
- місце і дата прийняття вантажу для перевезення, місце його призначення, а також, за необхідності, заборона перевантаження вантажу;
- ім'я та адреса одержувача;
- встановлене позначення характеру вантажу та тип його упаковки; у випадках перевезення небезпечних вантажів — їх звичайне позначення;

- кількість вантажних місць, їх особлива розмітка та номери;
- вага вантажу брутто чи визначена іншими одиницями виміру кількості вантажу;
- пов'язані із перевезенням витрати: вартість перевезення, додаткові витрати; якщо необхідно, витрати, які відправник бере на себе, митні стягнення, збори та інші витрати з моменту укладення договору до видачі вантажу;
- інструкції, необхідні для виконання митних формальностей;
- вказівка, що перевезення відбувається незалежно від будь-якого застереження згідно з вимогами, встановленими Конвенцією.

У разі необхідності накладна повинна містити ще й такі відомості:

- заборона перевантаження вантажу;
- витрати, які відправник бере на себе;
- сума накладеного на вантаж платежу, який необхідно відшкодувати у разі видачі вантажу;
- декларована вартість вантажу до додаткової цінності його для відправника;
- додатковий строк виконання перевезення;
- інструкції відправника перевізнику щодо страхування вантажу;
- перелік документів, переданих перевізнику'.

Крім того, сторони можуть внести в накладну будь-яку додаткову умову, яку вважають за необхідною.

При прийнятті вантажу перевізник зобов'язаний перевірити:

- точність вказівок, зроблених у накладній щодо кількості місць, а також їх розмітки та номерів;
- зовнішній стан вантажу і його упаковки. Відправник має право вимагати перевірки перевізником ваги

брутто чи кількості вантажу, вираженої в інших одиницях виміру, також наявності вантажних місць. Перевізник, у свою чергу, може вимагати компенсації витрат, пов'язаних із перевіркою. Результати зазначених перевірок заносяться в накладну.

Автотранспортна накладна є доказом укладення договору перевезення, містить умови перевезення вантажу і засвідчує прийняття вантажу перевізником.

За відсутності в накладній обґрунтованих перевізником застережень існує презумпція, що вантаж і його упаковка були на момент прийняття вантажу перевізником зовні неушкоджені, а кількість вантажних місць, їхнє маркування та номери збігаються із казаними в накладні. Права перевізника

Перевізник може вимагати відшкодування витрат, пов'язаних перевіркою ваги належного до перевезення товару. Результати перевірок мають бути внесені в накладну.

Перевізник має право на відшкодування витрат, викликаних запитом інструкції або виконанням отриманих інструкцій, оскільки ці витрати не є наслідком його власної вини, тобто:

- негайно вивантажити вантаж за рахунок особи, правомірної договором;
- продати вантаж, не очікуючи інструкцій від правомірної за договором особи, якщо вантаж є таким, що швидко псується, або якщо того вимагає його стан, або якщо зберігання вантажу призводить до витрат, занадто високих порівняно з його вартістю, або якщо в належний строк перевізник не отримує від правомірної за договором особи протилежних за змістом інструкцій, виконання яких може справедливо вимагатися. Відповідальність перевізника

Перевізник несе відповідальність за повну або часткову втрату вантажу чи за його пошкодження в проміжок часу між прийняттям для перевезення та видачею, а також за перевищення терміну доставки.

Після такого вивантаження перевезення вважається закінченим, і перевізник має здійснювати зберігання вантажів.

Перевізник відповідає за дії та недогляди як свої власні, так і своїх агентів та всіх інших осіб, до послуг яких він звертається для здійснення перевезення (якщо вони діють в рамках покладених на них обов'язків).

Перевізник несе відповідальність за наслідки втрати або неправильного використання документів, згаданих у накладній, доданих до неї або переданих йому. Сума, яку він має відшкодувати, не повинна перевищувати необхідної у випадку втрати вантажу.

Вантаж визнається втраченим, якщо його не було доставлено впродовж тридцяти днів від встановленого строку, чи, якщо термін не встановлений, упродовж шістдесяти днів із дня прийняття вантажу перевізником.

При прийнятті вантажу перевізник зобов'язаний:

- перевірити точність записів, зроблених у накладній щодо кількості вантажних місць, а також їх маркування та номерів;

- перевірити зовнішній стан вантажу і упаковки; вписати в накладну обумовлені застереження, якщо вш не мав можливості перевірити правильність записів у накладній;

- обумовити всі зроблені ним застереження щодо зовнішнього стану вантажу та його упаковки.

Ці застереження не мають обов'язкової сили для відправника, якщо останній спеціально не вказав у накладній, що він їх приймає.

Перевізник несе відповідальність:

- за повну або часткову втрату вантажу;
- за пошкодження вантажу в проміжок часу між прийняттям вантажу для перевезення та його видачею;
- за запізнення доставки.

З метою уникнення відповідальності перевізник не може посилатися ні на дефекти транспортного засобу, яким він користується для перевезення, ні на вину особи (або її агентів), в якій було орендовано автомобіль.

Перевізник звільняється від відповідальності, якщо втрата вантажу, його пошкодження чи запізнення прибуття сталися:

- з вини правомірної за договором особи внаслідок її наказу;
- не з вини перевізника;
- через будь-які дефекти власне вантажу;

- через обставини, уникнути яких перевізник не міг і наслідки яких він не міг попередити.

Перевізник звільняється від відповідальності, покладеної на нього, якщо втрата чи пошкодження вантажу є наслідком особливого ризику, невідомо пов'язаного з однією чи декількома з перерахованих обставин:

- з використанням відкритих або некритих транспортних засобів, якщо воно було спеціально обумовлене і вказане в накладній;

- з відсутністю або пошкодженням упаковки вантажів, які за своєю природою підлягають псуванню і пошкодженню без упаковки чи у зіпсованій упаковці;

- з переміщенням, завантаженням, розташуванням або розвантаженням вантажу відправником або одержувачем чи особами, які діють від їх імені;

- з природою деяких вантажів, схильних до повної або часткової загибелі чи пошкодження, зокрема до поломки, ржавіння, раптового гниття, усущки, витоку, втрати від нападу паразитів та гризунів;

- з недостатнім або незадовільним маркуванням або нумерацією вантажних місць;

- з перевезенням живих тварин⁸⁰.

У випадках, коли, згідно з наведеним вище, перевізник не несе повної відповідальності, вона обмежується мірою його вини за обставин, що спричинили збитки.

Якщо перевізник доведе, що за умов, які виникли, втрата вантажу або його пошкодження могли статися внаслідок одного чи декількох ризиків, згаданих вище, припускається презумпція, що вони сталися саме внаслідок цього. Проте правомірна особа може доводити протилежне.

Коли перевізник зобов'язаний відшкодувати збитки, заподіяні повною або частковою втратою вантажу, розмір суми відшкодування визначається на підставі вартості вантажу в місці та під час завантаження. Вартість вантажу визначається на основі біржового квотування або, за відсутності такого, на основі поточної ринкової вартості, а за відсутності обох показників — на ос-

нові звичайної вартості товару такого ж роду та якості. Але розмір відшкодування не може перевищувати 25 франків за кілограм ваги брутто, якої не вистачає. У випадку оголошення цінності вантажу під час доставки може бути висунута вимога про відшкодування, що відповідає доведеним додатковим збиткам, в межах суми оголошеної цінності вантажу. Крім того, може вимагатися виплата відсотків на суму відшкодування з розрахунку 5% річних з дня передачі письмової рекламації чи, за відсутності такої, з дня висунення позову.

Також підлягають відшкодуванню:

- плата за перевезення;
- митні збори та мито;
- інші витрати, пов'язані з перевезенням вантажу: повністю — за втрати всього вантажу, і в пропорції, що відповідає розмірам збитків — за часткової втрати.

Небезпечні вантажі, якщо перевізник не був проінформований про точний характер небезпеки та застережні заходи, можуть бути в будь-який момент і в будь-якому місці вивантажені, знищені або знешкоджені перевізником без компенсації за них.

Перевізник не має права посилатися на положення Конвенції КДПВ, котрі виключають або обмежують відповідальність чи переносять тягар доказу на іншу сторону, якщо втрата була спричинена його зловмисним вчинком або виникла з його вини та згідно із законом прирівнюється до зловмисного вчинку.

Відповідальність і права відправника

Відправник несе відповідальність за всі витрати перевезення та збитки, заподіяні внаслідок неточності або недостатності вказівок, які він може зазначити в накладній, а також всіх інших вказівок або інструкцій, які надаються відправником при складанні накладної або для включення до неї.

Відправник має право вимагати перевірки перевізником ваги бруто або кількості вантажу, вираженої в інших одиницях виміру, а також вмісту вантажних місць.

Відправник має право розпоряджатися вантажем, зокрема вимагати від перевізника припинення перевезення, зміни місця, передбаченого для доставки вантажу, чи доставки вантажу не тому одержувачу, який зазначений у накладній. Він втрачає це право з того моменту, коли другий екземпляр накладної переданий одержувачу.

Відправник несе відповідальність перед перевізником за шкоду та пошкодження, заподіяні особам, устаткуванню чи іншим вантажам, а також за витрати, спричинені пошкодженням упаковки вантажу, якщо при наглядному або відомому перевізнику в момент прийняття вантажу пошкодженні ним не було зроблено з приводу цього належних застережень.

Відправник зобов'язаний до доставки вантажу додати до накладної чи передати в розпорядження перевізника необхідні документи та надати відомості щодо виконання митних та інших формальностей. Перевірка правильності та повноти цих документів не входить до обов'язків перевізника. Відправник відповідає перед перевізником за будь-яку шкоду, яка може бути заподіяна відсутністю, недостатністю чи неправильністю документів і відомостей (за винятком випадків вини перевізника).

Якщо відправник передає перевізнику небезпечні вантажі, він повинен точно вказати характер небезпеки і, якщо це необхідно, визначити належні для виконання застережні заходи. Права та обов'язки одержувача

Одержувач має право розпоряджатися вантажем з моменту складання накладної, якщо відправник залишив у ній відповідну вказівку. Якщо одержувач, користуючись своїм правом розпорядження вантажем, дає наказ видати вантаж іншій особі, вона не має права призначати інших одержувачів.

Після прибуття вантажу на місце, передбачене для його видачі, одержувач має право вимагати передати йому другий екземпляр накладної та видати вантаж на підставі розписки щодо прийняття.

При цьому одержувач зобов'язаний компенсувати боргові обов'язки, що виникли на підставі накладної, або внести задаток.

Якщо одержувач відмовляється прийняти вантаж, відправник має право розпоряджатися ним, не пред'являючи першого екземпляра накладної.

Одержувач, навіть якщо він відмовився від прийняття вантажу, може у будь-який момент вимагати його видачі доти, доки перевізник не отримає від відправника інструкцій про протилежне. Право розпорядження вантажем здійснюється за таких умов:

- відправник або одержувач, який бажає скористатися правом, повинен надати перший екземпляр накладної, в який мають бути внесені нові інструкції для перевізника, а також відшкодувати витрати та збитки, пов'язані з виконанням цих інструкцій;

- інструкції повинні виконуватися в той момент, коли їх отримує особа, що має їх виконати; воно не може порушувати хід нормальної роботи підприємства перевізника та заподіювати збитки відправникам або одержувачам інших вантажів;

- згадані інструкції в жодному раз не повинні призводити до поділу вантажів.

1.3.3. Претензії та позови, позовна давність

Якщо одержувач прийняв вантаж, але не встановив:

- при прийнятті помітних втрат чи пошкоджень вантажу в присутності перевізника або

протягом семи днів із дня прийняття вантажу (не враховуючи неділі чи інших неробочих днів) — непомітних зовні втрат або пошкоджень і не зробив перевізнику застережень (в письмовій формі) з цього приводу, є підстава для презумпції, оскільки не доведено інше, що вантаж був прийнятий одержувачем в стані, зазначеному в накладній.

В разі прострочення доставки вантажу перевізник сплачує компенсацію в тому випадку, якщо буде зроблено письмове застереження протягом 21 дня з моменту надання вантажу в розпорядження одержувача.

Позивач може звернутися зі спірними питаннями як до компетентних судів країн-учасниць Конвенції, так і до суду країни, на території якої розташовані:

- звичайне місце проживання відповідача, його головна контора чи відділення або агентство, за участю яких було укладено договір перевезення, або
- місце прийняття вантажу для перевезення чи зазначене для його видачі, і може звернутися тільки до цього суду.

Термін позовної давності становить один рік. У разі зловмисного вчинку — три роки.

Термін позовної давності відраховується:

- в разі часткової втрати вантажу, пошкодження або затримання його доставки — із дня видачі вантажу;
- в разі втрати всього вантажу — з тридцятого дня після закінчення встановленого дня перевезення; або, якщо такий день не був встановлений, із шістдесятого дня після прийняття вантажу для перевезення перевізником;
- в усіх інших випадках — після закінчення трьохмісячного терміну з дня укладення договору перевезення.

Вищезазначений день як початковий день відліку позовної давності у разі встановлення її терміну не береться до уваги.

Висунута в письмовій формі претензія призупиняє відлік давності до того дня, коли перевізник у письмовій формі її відхилить і поверне додані до неї документи. У разі часткового визнання висунутої претензії відлік давності поновлюється щодо тієї її частини, котра запишається предметом спору. Доказ факту одержання рекламації чи відповіді на неї, а також повернення документів щодо справи, лежить на стороні, що посилається на цей факт. Висування подальших претензії на тих же підставах не перериває відліку позовної давності.

4. Регламентація автомобільних перевезень вантажів згідно з Конвенцією МДП

Митна конвенція про перевезення вантажів з використанням книжки МДП (Конвенція МДП)¹² була прийнята в 1959р. 14 листопада 1975 р. в Женеві була укладена нова її редакція, що стала чинною 20 березня 1978 р., Україна приєдналася до неї 8 грудня 1982 р..

Метою укладення Конвенції МДП було сприяння полегшенню міжнародного перевезення вантажів дорожніми транспортними засобами, спрощенню адміністративних, зокрема прикордонних, формальностей в галузі міжнародних перевезень.

Конвенція має вісім додатків — невід'ємних її частин.

Додаток 1 — *Зразок книжки МДП,*

Додаток 2 — *Правила, що стосуються технічних вимог, пред'явлених дорожнім транспортним засобам, які можуть бути допущені до міжнародного перевезення вантажів під митними печатками і пломбами.*

Додаток 3 — *Правила, що стосуються технічних вимог, які ставляться до контейнерів, що можуть бути допущені до міжнародного перевезення вантажів під митними печатками та пломбами дорожніх транспортних засобів.*

Додаток 4 — *Свідоцтво про допущення до перевезення дорожнього транспортного засобу.*

Додаток 5 — *Свідоцтво про допущення контейнера до перевезення.*

Додаток 6 — *Протоколи про події або нещасні випадки.*

Додаток 7 — *Журнал обліку дорожніх транспортних засобів, що оформляються із застосуванням книжки МДП.*

Додаток 8 — *Склад і порядок роботи адміністративного комітету.*

1.4.1. Галузь застосування Конвенції МДП та її основні положення

Ця Конвенція стосується перевезення вантажів, що здійснюється без їхнього проміжного перевантаження в дорожніх транспортних засобах, їх складах або контейнерах з перетинанням одного чи декількох кордонів від митниці місця відправлення однієї з договірних сторін до митниці місця призначення іншої чи тієї ж договірної сторони за умови, що якась частина опе-

рації МДП⁸⁵ між її початком і кінцем проводиться автомобільним транспортом.

Вантажі, що перевозяться з дотриманням процедури МДП, звільняються від сплати чи депозиту ввізних або вивізних мита та зборів на проміжних митницях.

Вантажі, що перевозяться з дотриманням процедури МДП у запломбованих дорожніх транспортних засобах, їх складах або контейнерах, як правило, звільняються від митного огляду на проміжних митницях.

Проте з метою запобігання зловживанням митні органи можуть у виняткових випадках і, зокрема, у разі виникнення підозри щодо порушень проводити на цих митницях огляд вантажів.

1.4.2. Видача Книжок МДП. Відповідальність гарантійних об'єднань.

Книжка міжнародного дорожнього перевезення (Книжка МДП (*Carnet TIR*)) — міжнародний документ, що застосовується при автодорожніх перевезеннях вантажів без їх проміжного перевантаження через митні кордони декількох держав.

. Видається уповноваженими на це державами-учасницями Конвенції МДП об'єднаннями, що надають гарантії.

Об'єднання може бути визнано у такій країні тільки за умови, що надана гарантія покриває також відповідальність, взяту ним на себе в цій країні у зв'язку з операціями, що проводяться із застосуванням книжок МДП, виданих іноземними об'єднаннями, що входять до міжнародної організації, в склад якої входить і таке об'єднання.

Гарантійне об'єднання бере на себе зобов'язання сплачувати належні ввізні чи вивізні мито і збори, а також будь-які відсотки за прострочення, які можуть стягуватися 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.

Гарантійне об'єднання несе відповідальність перед компетентними органами країни, в якій знаходиться митниця місця відправлення, з моменту прийняття цією митницею книжки МДП для оформлення. Для інших країн, територіями яких продовжується перевезення вантажів з додержанням процедури МДП, ця відповідальність починається з моменту ввезення вантажу або, якщо операція МДП призупиняється, з моменту прийняття книжки МДП для оформлення митницею, на якій операція МДП поновлюється.

Гарантійне об'єднання несе відповідальність не тільки за вантажі, перелічені у книжці МДП, а й за будь-які вантажі, які не були вказані у цій книжці, але знаходяться у запломбованій частині дорожнього транспортного засобу чи у запломбованому контейнері. Об'єднання не несе відповідальності ні за які інші вантажі.

Гарантійне об'єднання встановлює термін дії книжки МДП, зазначаючи дату його закінчення, після якої книжка не може бути подана для оформлення на митницю місця відправлення.

Митне оформлення книжки МДП може бути проведено із застереженнями чи без застережень; зроблені застереження повинні стосуватися фактів, пов'язаних із самою операцією МДП. Ці факти мають бути відзначені у книжці МДП.

У разі неоформлення книжки МДП або якщо оформлення було проведено із застереженням компетентні органи не матимуть права вимагати від гарантійного об'єднання сплати сум, якщо упродовж річного терміну, починаючи із дати прийняття книжки МДП для оформлення, вони не повідомили гарантійне об'єднання письмово про відмову в митному оформленні чи про оформлення із застереженням. Це положення застосовується також у разі митного оформлення, що відбулося протизаконним або обманним шляхом, однак у такому випадку термін становить два роки.

Вимога про сплату сум 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, здійснене протизаконним чи обманним шляхом, і не пізніше як через два роки починаючи з того ж самого дня. Проте щодо справ, переданих на розгляд суду впродовж зазначеного вище дворічного терміну, вимога про сплату надсилається упродовж одного року з дня набуття судовим рішенням чинності.

Сплатити потрібні суми гарантійне об'єднання повинне у тримісячний строк починаючи з дати надісланої йому вимоги про сплату. Сплачені суми будуть повернені об'єднанню, якщо упродовж двох років після дати предявленої йому вимоги про сплату митним органам нададуться переконливі докази відсутності порушень щодо перевезення.

1.4.3. Перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП

Кожний дорожній транспортний засіб, а також контейнери, що використовуються у міжнародних перевезеннях вантажів, мають відповідати своїми конструкцією та обладнанням умовам, наведеним відповідно у Додатках 2 та 3 до цієї Конвенції і повинні бути допущені до перевезення згідно з процедурами, передбаченими відповідно у Додатках 3 та 5. Свідоцтво про допущення має відповідати зразку, наведеному в Додатку 4.

Перед новим використанням для переміщення вантажів під митними печатками та пломбами будь-який дорожній транспортний засіб або контейнер, що не відповідає більше умовам допущення, має бути або приведеним до первинного стану чи знову підданим процедурі допущення.

У разі тимчасового ввезення дорожнього транспортного засобу, складу транспортних засобів або контейнера, що використовуються для перевезення вантажів з додержанням процедури МДП, не потрібні спеціальний митний документ і ніякі гарантії. Після закінчення операції МДП дорожній транспортний засіб, склад транспортних засобів або контейнер повинні бути вивезені.

Під час проведення операції МДП на дорожні транспортні засоби або склад транспортних засобів спереду та ззаду має бути прикріплено по одній прямокутній знімній табличці з написами "TIP".

На кожний дорожній транспортний засіб або контейнер складається одна книжка МДП. Проте єдина книжка МДП може складатися на состав транспортних засобів або на декілька КОНТЕЙНЕРІВ, навантажених на один транспортний засіб або на состав транспортних засобів. У цьому разі у вантажному маніфесті книжки МДП має зазначатися окремо вміст кожного транспортного засобу, що входить до составу транспортних засобів, або кожного контейнера.

Книжка МДП дійсна для виконання тільки одного перевезення. Кількість відривних листків для прийняття книжки до митного оформлення та її оформлення повинна бути достатньою для здійснення цього перевезення.

Операція МДП може проводитись через декілька митниць місця відправлення та місця призначення. Однак, з дозволу зацікавленої Договірної Сторони чи Договірних Сторін, можливі випадки, коли:

- митниці місця відправлення повинні знаходитися тільки в одній країні;
- митниці місця призначення повинні знаходитися не більше як у двох країнах;
- загальна кількість митниць місця відправлення та призначення становить не більше чотирьох.

Митні органи можуть встановити для перевезень, що проводяться територією їхньої країни, визначений термін і вимагати, щоб дорожній транспортний засіб, состав транспортних засобів або контейнер прямували за визначеним маршрутом.

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 цього вантажу.

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, територією якої продовжується перевезення, приймають книжку МДП для поновлення операції МДП за умови, що митні печатки та пломби і/або розпізнавальні знаки не пошкоджені.

У разі прибуття вантажу в митницю місця призначення і переведення їх в умови іншого митного режиму або звільнення від мита з метою внутрішнього споживання митне оформлення книжки МДП проводиться негайно.

Перевезення великовагових або громіздких вантажів може за рішенням митних органів місця відправлення здійснюватися за допомогою не опечатаних транспортних засобів або контейнерів. На обкладинці та на всіх відривних листках книжки МДП має бути зроблений жирним шрифтом напис: *"Великовагові вантажі"* або *„Громіздкі вантажі"* англійською чи французькою мовою.

Митні органи місця відправлення можуть вимагати, щоб пакувальні листи, фото, креслення тощо, які є необхідними для розпізнавання вантажів, були додані до книжки МДП. У такому разі вони завіряють ці документи; один примірник зазначених документів прикріплюється до внутрішнього боку обкладинки книжки, і в усіх її маніфестах робиться позначка про наявність цих документів.

Якщо у дорозі чи на проміжній митниці працівники, які оглядають вантаж, змушені 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, що залишаються.

1.4.4. Порушення положень Конвенції

Будь-яке порушення положень цієї Конвенції тягне за собою застосування до винного санкцій, передбачених законодавством країни, в якій порушення було вчинено.

У тих випадках, коли неможливо встановити, на якій території сталося порушення, вважається, що воно сталося на території Договірної Сторони, де його виявили.

Якщо будь-яка особа серйозно порушила митні закони чи правила міжнародного перевезення вантажів, вона може тимчасово чи остаточно бути позбавленою права користуватися приписами Конвенції МДП. Про таке позбавлення права негайно повідомляється митним органам Договірної Сторони, на території якої ця особа перебуває або має постійне місце перебування, а також гарантійному об'єднанню у країні, в якій вчинено порушення.