

УДК 339.168.6:338.47(447)

ПРАВОВИЙ АСПЕКТ ОРГАНІЗАЦІЇ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Кухарчик О.Г.

У роботі розглянуті питання правового регулювання мультимодальних перевезень. Визначено способи транспортування вантажів при організації міжнародних перевезень.

Мультимодальні вантажоперевезення - це внутрішньодержавні та міжнародні перевезення вантажу різними видами транспорту, коли перевезення вантажу до пункту призначення здійснюється двома або більше видами транспорту на підставі єдиного договору, а перевізник бере на себе відповідальність за весь процес перевозки. Види використовуваного транспорту можуть поєднуватися в будь-яких комбінаціях: автомобільні, залізничні, морські, авіаперевезення та інші.

Постановка проблеми. Правове регулювання мультимодальних перевезень є основа ефективного функціонування різноманітних видів транспорту.

Огляд останніх досліджень і публікацій. Правові аспекти мультимодальних перевезень розглянути у роботах Котлубая О.М., Лімонова Е.Л., Курганова В. М., Дмитриченко М. Ф. Постанова М. Я., Балабанова А. О. та інших авторів.[1,2,3,6,7]

Ціль статті. Дати класифікацію нормативно-правовим актам при організації мультимодальних перевезень, охарактеризувати способи транспортування вантажів.

Виклад основного матеріалу. Мультимодальні перевезення пов'язані з транспортно-експедиторською діяльністю.

Перший етап виникнення експедиторської діяльності охоплює період існування Венеціанської республіки, початок 13 століття. Торгівля з Європою здійснювалась через посередників – фрахтерів, які сплачували місцеві збори при перетині кордонів, були відповідальними за охорону людей вантажів тощо. На початку 17 століття фрахтер перетворився на незалежного підприємця, спеціаліста незалежних шляхів та маршрутів, він знав всі торгові центри та організовував каравани до них, забезпечував перевезення та зберігання вантажів, сплачував податки та збори, за що отримував комісію.

Другий етап припадає на 16-17 століття. Феодальний устрій поступово змінюють капіталістичні відносини. Ділова активність експедитора поширюється на морські перевезення. Фрахтер обирає маршрути перевезення, вид перевезення та ринок для певного товару. Тепер він має назву - експедитор от латинського «expedire» - прискорити, та діє на основі оплати своїх послуг у вигляді комісії. Експедитори почали відкривати свої контори у торгових центрах та морських портах.

Третій етап припадає на 19-20 століття. Активізація транспорту та виділення транспортно-експедиційної діяльності у самостійну частину транспортного процесу. Експедитор стає членом торгових палат, асоціацій,

тарифних комісій тощо. Почали виникати та розвиватися Союзи експедиторів. Правила, які вони розробили відокремили експедиторів у самостійну сферу транспортного процесу, що пояснювалось необхідністю у посередництві між відправником, перевізником та отримувачем вантажів.

31 травня 1926 р. 16 національних асоціацій експедиторів заснували Міжнародну федерацію експедиторських асоціацій (International Federation of Freight Forwarders Association - FIATA) як неурядову міжнародну некомерційну організацію. Головна її мета - забезпечення інтересів експедиторів на міжнародному рівні. У складі організації дев'ять комітетів: Комітет з юридичних питань, документації та страхування; Комітет з митних питань; Комітет зі спрощення торговельних процедур; Комітет з професійного навчання; Комітет по зв'язках з громадськістю; та чотири транспортних комітету - сприяють спрощенню процедур проїзду, транзиту, перетину кордонів, тарифної політики. Результатами практичної діяльності FIATA з'явилися розробка і впровадження експедиторських документів, отримали офіційне визнання в усьому світі: експедиторська розписка, транспортний сертифікат експедитора, складська розписка, декларація вантажовідправника на перевезення небезпечних вантажів, товаророзпорядчий мультимодальний транспортний коносамент.

Четвертий етап – Почався у 20 столітті і триває й досі. Бурхливе зростання експедиторської діяльності почалося у 60 роки : підвищення вантажопідйомності та спеціалізації транспортних засобів, створення потужних автоматизованих перевалочних комплексів для масових навалочних та генеральних вантажів забезпечило впровадження нових технологій перевезення вантажів спеціалізованим залізничним, морським та автомобільним транспортом. Виробникам товарів стало вигідно об'єднати в межах одного концерну як виробництво так і транспортування товарів (підприємства нафтохімії, маслоробної та інших галузей). Другим проявом науково-технічної революції на транспорті стала контейнеризація перевезень. Нині транспортно-експедиційне обслуговування вантажів включає велику кількість складних трудомістких операцій, кожна з яких є транспортною послугою, що надається клієнтом.

Правове регулювання міжнародних перевезень здійснюється:

нормами міжнародного публічного права, що визначають відносини між державами з питань їх прав і обов'язків щодо доступу на транспортні ринки, використання транспортних коридорів і комунікацій, організації міждержавних повідомлень; нормами міжнародного приватного права, що визначають договірні відносини між учасниками транспортного процесу під час перевезення, експедирування, агентуванні, використання транспортних засобів, виконання інших робіт і послуг; нормами адміністративного права, які регламентують правила експлуатації транспортних засобів, організацію руху, режим роботи фізичних осіб, податкові правила, митні процедури, паспортний контроль. Нормативними документами, які регламентують правила перевезення вантажів на певному виді транспорту, є:

на морському транспорті це Гагські правила 1921р.; Брюссельська конвенція про уніфікацію деяких правил про коносаменти 1924 р. (із змінами і доповненнями від 1968 р.) Правила Гаага-Вісбі 1968р.; . Гамбурзькі правила 1978р.; Конвенції ООН по морському праву; Кодекс торговельного мореплавання України.

на повітряному транспорті - Варшавська конвенція міжнародних повітряних перевезень 1929 р. (із змінами 1955 р.); Повітряний кодекс України; Постанова КМУ № 1017 «Про порядок повітряного сполучення через державний кордон України»;

на залізничному транспорті - Бернські міжнародні вантажні конвенції (остання ред. 1985 р.) та Угода про міжнародне залізничне вантажне повідомлення (СМГС) (остання ред. 1998 р), Статут залізничних доріг України, Угода про залізничне вантажне повідомлення, тощо.

на автомобільному транспорті - Женевська конвенція 1975 р. про договори міжнародної дорожньої перевезення вантажу з застосуванням книжки МДП (конвенція TIR); Європейська угода про міжнародне перевезення вантажів; Європейська угода, що стосується роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення; Міжнародна конвенція про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах; Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні.

для змішаних перевезень - Конвенція ООН про змішаної перевезення вантажів (Женева, 1980 р.) і Правила ЮНКТАД - МТП щодо документів змішаних перевезень (Женева, 1992 р.). І Конвенція, досі не вступила в силу, її Правила є факультативними нормами. Тому вони регулюють умови договору змішаного перевезення тільки в тому випадку, коли сторони договору визнали це за доцільне. На практиці найчастіше застосовуються Правила ЮНКТАД - МТП (МТП-Міжнародна торгова палата).

До правового забезпечення організації міжнародних перевезень також відносяться Угоди про міжнародні тарифи, які поділяються на союзні і транзитні.

Союзні угоди - угоди двох або кількох країн про узгоджені тарифи при перевезеннях вантажів по залізницях в прямому сусідському повідомленні, правила їх застосування та обчислення. Вони базуються на внутрішніх тарифах сусідніх країн, але, як правило, не збігаються з ними за рівнем.

Угоди про транзитних тарифах - нормативні акти, що нівелюють особливості національних правових систем, побудованих на різній основі. У них тарифи, збори і штрафи визначаються у вигляді наскрізних акордних ставок але кожній країні в якійсь твердій валюті.

Основним нормативним документом, що регламентує правила перевезень вантажів у середині країни, є Цивільний кодекс. Умови перевезень визначаються також транспортними статутами і кодексами країни, основними з яких є: Повітряний кодекс, Транспортний статут залізниць, Статут автомобільного транспорту, Статут внутрішнього водного транспорту, Кодекс торгового мореплавання та інші закони і постанови. Крім того на всіх видах транспорту діють положення загального транспортного законодавства.

Сучасна логістична практика транспортування пов'язана з усе більшою експансією перевезень, що здійснюються одним експедитором (оператором) з одного диспетчерського центру і за єдиним транспортним документом (мультимодальні, інтермодальні, унімодальні, комбіновані, сегментовані та ін.).

У табл. 1 наведено міжнародні конвенції зі змішаного перевезення вантажу.

Серед способів транспортування вантажів виділяють наступні:

- унімодальні перевезення(Unimodal Transport).Здійснюються одним видом транспорту одним (видає власний документ перевезення – коносамент,

транспортну накладну тощо) або декількома перевізниками (видається або узгоджений наскрізний документ на все перевезення, або тільки на ту частину перевезення, яка здійснюється окремим перевізником)

Таблиця 1

Міжнародні конвенції зі змішаного перевезення вантажу

| | |
|--|---|
| Бернська міжнародна конвенція про залізничні перевезення вантажів 1890 (МГК). | У МГК була передбачена спеціальна форма накладної, якою можна було оформити змішане перевезення вантажу. |
| Стокгольмська конференція Міжнародної торгової палати, яка відбулася в 1927 р .. | Підкреслена необхідність міжнародної уніфікації норм, що регулюють змішані перевезення вантажів |
| Токійська конференція 1969 р | Міжнародним морським комітетом був розроблений проект міжнародної конвенції про змішаних перевезеннях, так звані «Токійські правила». Ідеї, що містяться в токійських правилах, лягли в основу проформ транспортних документів, розроблених для оформлення змішаних вантажних перевезень такими міжнародними організаціями, як: ФІАТА, БІМКО. Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА) розробила нейтральну авіанакладну, в якій обмовляється можливість її застосування на наземних ділянках змішаного сполучення. |
| У 1973 р . Міжнародна торгова палата розробила Міжнародні правила, пов'язані з документами на змішане перевезення. | Вони також базуються на Токійській правилах. |
| 24 травня 1980 Женеви була підписана Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів | Вона не вступила до сих пір в силу, оскільки достатня кількість країн не висловилися за її ратифікацію |
| Конференція ООН з торгівлі і розвитку (ЮНКТАД), яка, як відомо, представляє в основному інтереси країн, що розвиваються, незадоволена затягуванням введення в дію Конвенції, зробила зусилля доопрацювання правил, що відносяться до документів на змішане перевезення, в результаті чого в 1991р. з'явився проект, схвалений потім Міжнародною торговою палатою. Нові Правила вступили в силу з 1 січня 1992, а з 1995 р. діє остання відома редакція таких Правил (Правила ЮНКТАД/МТП 95 UNCTAD/ICC Rules 95). | Правила ЮНКТАД / МТП - 95 підлягають застосуванню, тільки якщо сторони договору міжнародного змішаного перевезення вантажу згадують їх як норми, яким вони підкоряються при виконанні договору. |

- інтермодальні перевезення (Intermodal Transport). Здійснюються декількома видами транспорту. При цьому все перевезення від пункту відправлення до пункту призначення організовує один перевізник через усі проміжні пункти. Документи за перевезення видаються залежно від розподілу відповідальності за нього кожним із задіяних перевізників.

- мультимодальні перевезення(Multimodal Transport).Здійснюються різними видами транспорту, які належать одній юридичній особі (або вона ними управляє). Оператор, який організовує перевезення, бере на себе загальну відповідальність за усе перевезення, і саме він видає єдиний документ мультимодального перевезення.

- сегментовані перевезення(Segmented Transport).Перевізник, який організовує перевезення, бере на себе відповідальність лише за його частину роботи, і може виписати документ на інтермодальне чи комбіноване перевезення

- термінальні перевезення(TerminalTransport).Подібні до мульти- або інтермодальних перевезень, але передбачають використання у логістичних ланцюгах і каналах вантажних терміналів і термінальних комплексів, які є не тільки пунктами нагромадження дрібних відправок, але і відіграють роль великих вантажорозподільчих центрів і баз постачання.. У ролі організаторів виступають транспортно-експедиторські фірми чи оператори різних видів транспорту.

- комбіновані перевезення(Combined Transport).Реалізуються шляхом перевезення вантажу в одному перевізному місці чи транспортному обладнанні (контейнері, напівпричепі, фургоні тощо) послідовно різними видами транспорту (залізничним, автомобільним, водним). Використовується наскрізний документ (наприклад, коносамент FIATA).Значна частина рейсу приходиться на залізничний, внутрішній водний чи морський транспорт і будь-який первісний і/чи кінцевий відрізок шляху, на якому використовується автомобільний транспорт, є максимально коротким.

Висновки. Розвиток мультимодальних перевезень ґрунтується на контейнеризації системи руху товарів. Повинен бути встановлений єдиний порядок введення в дію міжнародних технічних вимог на території України це торкається Правил Європейської Комісії ООН і Міжнародних Конвенцій. Створення вільних економічних зон в портах для залучення основних контейнерних потоків. Створення в Україні національних контейнерних операторів, націлених на забезпечення транзиту контейнерів через українську територію. Вдосконалення транспортно- митних технологій для скорочення часу проходження контейнерів через українську територію по основних транспортних магістралях. Необхідна розробка і введення в дію комплексу національних стандартів, державного регулювання в технічній, фінансово-економічній і інших сферах.

Література

1. Дмитриченко М. Ф. Транспортні технології в системах логістики: підр. / М. Ф. Дмитриченко, П. Р. Левковець, А. М.Ткаченко, О. С. Ігнатенко, Л. Г. Зайончик, І. М. Статник. – Київ: ІНФОРАВТОДОР, 2007. – 676 с.

2. Котлубай О.М.Теорія і методологія розвитку транспортно-технологічних систем перевезення вантажів – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2012.- 200с.

3. Курганов В. М. Логистика. Транспорт и склад в цепи поставок товаров : учебно-практическое пособие / В. М. Курганов. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Книжный мир, 2009. – 512 с.

4. Никифоров В. В. Логистика. Транспорт и склад в цепи поставок / В. В. Никифоров. – М.: ГроссМедиа, 2008. – 192 с.

5. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 - № 232/94-ВР. [Електронне издание] – Режим доступу: [http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=232 %2F94-%E2%F0](http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=232%2F94-%E2%F0)

6. Сокур І. М. Транспортна логістика : навч. посібник / І. М. Сокур, Л. М. Сокур, В. В. Герасимчук. – К.: Центр навчальної літератури, 2009. – 222 с.

7. Транспортная логистика и интермодальные перевозки: уч. пособие / Под. ред. проф. А. О. Балабанова, проф. И. В. Морозовой, проф. М. Я. Постанова. – Одесса: Астропринт, 2004. – 67 с.

Abstract

The main regulatory document that regulates transport of goods in the country, is the Civil Code. Conditions of Carriage also determined by transport charters and codes of the country, the main ones are: Air Code, transport charters railways, road transport Charter, the Charter of inland waterway transport, Merchant Shipping Code and other laws and regulations.

Regulations that govern the rules of cargo on a particular type of transport is:

in maritime transport rules it Hague 1921 .; Brussels Convention for the Unification of Certain Rules of lading 1924 (as amended by 1968) Hague-Visby Rules 1968 .; . Hamburg Rules 1978 .; UN Convention on the Law of the Sea; Code of trading navigation of Ukraine.

on air transport - the Warsaw Convention International Carriage by Air 1929 (amended in 1955); Air Code of Ukraine; CMU № 1017 "On the order povitryanno traffic across the state border of Ukraine";

in rail transport - international cargo Bern Convention (latest ed. 1985) and the Agreement on international railway cargo message (SMGS) (latest ed. 1998), the Charter of railways of Ukraine agreement on rail freight messages and more.

road transport - Geneva Convention 1975 on Contracts for the International Carriage of cargo with TIR Carnets (convention TIR); The European Agreement concerning the international carriage of goods; The European agreement that stasuyetsya work of crews of vehicles engaged in international road transport; International Convention on the Harmonization of Frontier Controls of Goods; Rules of transportation of goods by road in Ukraine.

Multimodal transport - UN Convention on the mixed freight (Geneva, 1980) and Regulations UNCTAD - ICC documents on multimodal transport (Geneva, 1992). And the Convention has not yet entered into force, its rules are optional standards. Because they regulate multimodal transport contract terms only when the parties to the agreement recognize it appropriate. In practice, most commonly used rules UNCTAD - ICC (ICC-International Chamber of Commerce).

The development of multimodal transport containerization system based on movement of goods. There should be a unified procedure for the introduction of international technical requirements in Ukraine it concerns the European Commission Rules of the United Nations and the International Conventions. Creation of free economic zones in ports to attract major container flows. Create a Ukraine national container operators targeting transit containers through the Ukrainian territory. Improving transport and customs technologies to reduce travel time containers through the Ukrainian territory on major highways. The necessary development and introduction of complex national standards, government regulation of the technical, financial, economic and other spheres.