

**УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

ФАКУЛЬТЕТ УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСАМИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Кафедра управління вантажною і комерційною роботою

**КОМЕРЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Конспект лекцій

Частина 1

Харків – 2022

Комерційне забезпечення міжнародних вантажних перевезень: Конспект лекцій / Г. С. Бауліна, Г. Є. Богомазова, О. О. Шапатіна, А. М. Киман. – Харків: УкрДУЗТ, 2022. – Ч. 1. – 56 с.

У конспекті лекцій розглянуто особливості організації міжнародних залізничних вантажних перевезень, їхнього документального оформлення; розрахунок провізних платежів, планування перевезень експортних, імпорتنих і транзитних вантажів; нормативні джерела, що регламентують міжнародні залізничні перевезення вантажів; порядок видачі вантажів, перевезення вантажів у супроводі провідників, організацію роботи прикордонних станцій.

Рекомендовано для здобувачів вищої освіти спеціальності 275.02 «Транспортні технології (на залізничному транспорті)» усіх форм навчання.

Табл. 2, бібліогр.: 8 назв.

Конспект лекцій розглянуто і рекомендовано до друку на засіданні кафедри управління вантажною і комерційною роботою 20 червня 2022 р., протокол № 13.

Рецензент

доц. Т. В. Головка

ЗМІСТ

Вступ.....	4
Лекція 1. Особливості організації міжнародних залізничних перевезень вантажів.....	5
Лекція 2. Договір міжнародного перевезення вантажу. Термін доставки вантажу.....	11
Лекція 3. Особливості документального оформлення міжнародних залізничних вантажних перевезень.....	19
Лекція 4. Розрахунок провізних платежів. Зміна договору перевезення.....	28
Лекція 5. Особливості планування перевезень експортних, імпорتنих і транзитних вантажів. Операції з вантажем на шляху прямування.....	33
Лекція 6. Нормативні джерела, що регламентують міжнародні залізничні перевезення вантажів.....	38
Лекція 7. Перевезення вантажів у супроводі провідників відправника. Порядок видачі вантажів.....	44
Лекція 8. Організація роботи прикордонних станцій.....	50
Список літератури.....	56

ВСТУП

Розширення міжнародного співробітництва, поглиблення інтеграційних процесів і збільшення обсягів міжнародної торгівлі вимагають сприятливих умов для безперешкодного пропускання вантажопотоків, пов'язаних із забезпеченням міждержавних економічних зв'язків. Уміння правильно скласти транспортну документацію та знання нормативно-правової бази – це запорука успіху при організації міжнародних вантажних перевезень. Міжнародні транспортні джерела досить докладно регулюють ключові питання здійснення міжнародних перевезень вантажів. Це насамперед питання договірною характеру перевезень, порядку приймання та видачі вантажів, комерційного забезпечення міжнародних перевезень, розрахунку провізних платежів, роботи прикордонних станцій при обробці міжнародного вагонопотоку, які саме розглянуті в цьому конспекті.

В основу побудови змісту конспекту лекцій покладено програму навчальної дисципліни «Комерційне забезпечення міжнародних вантажних перевезень». Конспект лекцій дає можливість отримати вміння та навички для самостійного вирішення питань у сфері міжнародних перевезень вантажів, а також узагальнює теоретичні, практичні та методичні положення щодо вирішення завдань у цій галузі.

Конспект лекцій може використовуватись здобувачами вищої освіти різних форм навчання за спеціальністю 275.02 «Транспортні технології (на залізничному транспорті)» для самостійного опрацювання матеріалу дисципліни «Комерційне забезпечення міжнародних вантажних перевезень».

ЛЕКЦІЯ 1. Особливості організації міжнародних залізничних перевезень вантажів

План

- 1.1 Загальні вимоги до організації міжнародних залізничних перевезень вантажів.
- 1.2 Приймання вантажу до перевезення.
- 1.3 Передача вантажу між перевізниками.

1.1 Загальні вимоги до організації міжнародних залізничних перевезень вантажів

Міжнародні залізничні перевезення вантажів – це перевезення між двома і більше державами, тобто місце приймання вантажу і місце, передбачене для видачі, розташовані у двох різних державах. Залізничні перевезення за відсутності міжнародної транспортної угоди мають національно-правовий характер. Такі перевезення оформляються кількома договорами: прямування до прикордонної станції – за законом держави місця відправлення, після перетину кордону – за національним правом відповідної іноземної держави.

Різновиди загального поняття міжнародного залізничного перевезення: пряме міжнародне сполучення, непряме, безперевантажувальні і перевантажувальні міжнародні перевезення та залізнично-поромне міжнародне сполучення.

Пряме міжнародне залізничне сполучення – перевезення вантажів за єдиним перевізним документом за участю залізниць двох і більше держав.

Непряме міжнародне залізничне сполучення – перевезення вантажів між залізницями України та іноземних держав з переоформленням перевізного документа на передавальних станціях.

Пряме міжнародне залізничне безперевантажувальне сполучення – це перевезення вантажу між залізницями України та залізницями інших держав без перевантаження і переоформлення перевізних документів.

Пряме міжнародне залізничне перевантажувальне сполучення – це перевезення вантажу між залізницями України та

залізницями інших держав з перевантаженням без переоформлення перевізних документів.

Пряме залізнично-поромне міжнародне сполучення – це перевезення вантажів за участю залізниць і порому України та інших держав без переоформлення перевізних документів.

Перевезення вантажів у прямому міжнародному залізничному сполученні виконуються між станціями, відкритими для виконання вантажних операцій відповідно до національного законодавства сторін Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) [1], а у прямому міжнародному залізнично-поромному сполученні – за участю водної ділянки колії, оголошеної сторонами для таких перевезень.

Специфіка організації міжнародних залізничних сполучень полягає в такому. *По-перше*, при міжнародних залізничних перевезеннях використовується залізниця не однієї держави. Це вимагає скоординованих дій залізниць суміжних держав, обліку незбіжних параметрів залізничної колії країн Західної та Східної Європи, розроблення нормативної бази, що регулює взаємовідносини залізниць різних країн.

По-друге, у таких перевезеннях перетин кордону пов'язаний з передачею вантажів іноземним залізницям.

Процес передачі може здійснюватися такими способами:

- а) разом з транспортом (вагонами та іншими перевізними пристосуваннями);
- б) без транспорту.

Залежно від способу передачі вантажів міжнародного залізничного перевезення на прикордонних станціях здійснюється:

- перевантаження вантажів з вагонів однієї ширини колії до вагонів іншої ширини колії;
- перестановка вагонів на візки іншої ширини колії;
- використання розсувних колісних пар.

Ці процедури досить складні і вимагають чіткої взаємодії залізниць, нормативної регламентації комплексу організаційно-технічних питань.

По-третьє, застосування найбільш оптимального способу передачі на прикордонних станціях вантажів разом з транспортом пов'язано з переходом вагонів залізниці однієї держави в тимчасове користування залізницею іншої держави. Реалізація

цього способу пов'язана з необхідністю регламентації ряду надзвичайно важливих питань, без вирішення яких неможливе здійснення передачі, – це питання, що стосуються порядку та умов передачі вагонів, їхнього раціонального використання, своєчасного повернення в цілості.

У рамках організаційних моментів перетину кордону на перше місце виходить визначення залізничних ліній, використовуваних для міжнародних перевезень, а також питання контролю компетентних органів порядку перетину кордону і наявності необхідних документів.

1.2 Приймання вантажу до перевезення

Відправник надає вантаж до перевезення після здійснення переддоговірного узгодження перевезення. Переддоговірне узгодження перевезень здійснюється до укладення договору перевезення в такому порядку:

- між відправником і договірним перевізником – відповідно до національного законодавства;

- між договірним і наступними перевізниками – відповідно до узгодженого ними порядку [1].

Договірний перевізник – перевізник, який уклав з відправником договір перевезення відповідно до УМВС.

Вагони можуть бути завантажені до їхньої вантажопідйомності з урахуванням допустимого статичного навантаження від колісної пари вагона на рейки. Статичне навантаження, що допускається, від колісної пари вагона на рейки при перевезеннях по залізницях наведено в додатку 5 «Інформаційне керівництво» до УМВС [1].

Розміщення та кріплення вантажів у вагонах колії 1520 мм проводиться відповідно до Технічних умов розміщення та кріплення вантажів (додаток 3 до УМВС) [2], якщо перевізниками не були погоджені інші умови. Розміщення та кріплення вантажів у критих вагонах колії 1435 і 1000 мм проводиться відповідно до національного законодавства, що діє в місці навантаження, якщо перевізниками не були погоджені інші умови, а на відкритому рухомому складі – відповідно до умов,

узгоджених між перевізниками, які здійснюють перевезення вантажів у вагонах цієї колії.

При пред'явленні до перевезення вантажу, розміщення та кріплення якого здійснюється з використанням багатооборотного засобу кріплення, відправник надає перевізнику акт останнього періодичного огляду, складений відповідно до посібника з експлуатації (паспортом) багатооборотного засобу кріплення.

Після завантаження вантажу перевізник чи відправник, залежно від того, ким проводиться навантаження, очищує від забруднення вантажем зовнішню частину кузова вагона, деталі вагона і написи на вагоні.

Перевірка стану, кількості місць, маси вантажу та маси тари вагона проводиться спільно перевізниками, що здають і приймають вантажі, до передачі та перевантаження вантажу у вагонах, що надаються перевізником, який здає вантаж. Якщо перевірка кількості місць вантажу без перевантаження є складною або стан упаковки вантажу без перевантаження не може бути оглянутий, перевірка здійснюється під час перевантаження. Перевірка маси вантажу, зазначеної в накладній, за погодженням між перевізниками може здійснюватися після перевантаження, про що робиться відмітка в передавальній відомості.

Перевізник, який прийняв відправлення, негайно повідомляє перевізника, який здає вантаж, про порушення, виявлені державним адміністративним органом приймаючої сторони.

1.3 Передача вантажу між перевізниками

Передача вантажу між перевізниками здійснюється на передавальних станціях, що знаходяться на території держави перевізника, який приймає вантаж. За погодженням між перевізниками передача вантажу може здійснюватися на передавальних станціях, що знаходяться на території держави перевізника, який здає вантаж. Передача вантажу здійснюється щоденно та цілодобово. Передача вантажу оформляється передавальною відомістю.

При передачі вантажів у запломбованих вагонах, інтермодальній транспортній одиниці (ІТО) та автомобільному

транспортному засобі (АТЗ) перевіряються стан і знаки пломб і відповідність їх відомостям, зазначеним у передавальній відомості. У разі виявлення відсутності або пошкодження пломб перевізник, який здає вантаж, накладає нові пломби та вносить до накладної відповідні відомості. Після накладання пломб перевізник, який здає вантаж, викреслює відомості про старі пломби в передавальній відомості та вносить відомості про новонакладені пломби, а також складає акт загальної форми у двох екземплярах, з яких один екземпляр залишається в перевізника, який склав акт, а інший екземпляр додається до накладної та залишається в перевізника, який видає вантаж. Про складання акта загальної форми в накладній робиться позначка [1].

Автомобільний транспортний засіб – навантажений автомобіль, автопоїзд, причіп, а також автомобіль, автопоїзд, причіп у порожньому стані до або після їх використання для перевезення вантажу залізницею.

Інтермодальна транспортна одиниця – контейнер, знімний автомобільний кузов, напівпричіп, призначені для перевезення вантажів двома або більше видами транспорту без перевантаження самого вантажу при зміні виду транспорту.

При передачі вагонів з небезпечними вантажами слід дотримуватися такого порядку:

- про передбачувану передачу вагонів з небезпечними вантажами перевізник, який здає вантаж, інформує приймаючого перевізника не пізніше 12 год до передачі. В інформації повідомляється назва небезпечного вантажу, кількість, рід вагонів і станція призначення;

- при виявленні несправності вагонів або пломб, а також за наявності слідів розсипу, течі вантажу з вагонів тощо, а також у разі виявлення несправностей упаковки перевізник, у якого перебуває вантаж, вживає необхідних заходів, що забезпечують безпеку контролюючих осіб.

Перевізник, який приймає вантаж, може відмовити в прийманні вантажу, якщо:

- стан, упаковка або спосіб навантаження вантажу не допускають подальшого його перевезення;

- ввезення та перевезення вантажу заборонені відповідно до національного законодавства;

- не дотримані спеціальні умови перевезень окремих видів вантажів, передбачених Правилами перевезень вантажів, небезпечних вантажів або особливі договірні умови перевезень вантажів, погоджені сторонами договору перевезення, або такі умови не погоджені перевізниками, які беруть участь у перевезенні;

- відсутня накладна, окремі її номерні листи або додаткові листи, у тому числі у відповідних випадках Відомості вагонів і Відомості контейнерів;

- повністю або частково відсутні супровідні документи, додані відправником до накладної, а перевізник, який здає вантаж, не доклав до накладної акт загальної форми, що підтверджує цей факт;

- при спільній перевірці вантажу встановлено обставину, при якій необхідно скласти комерційний акт, а перевізник, який здає вантаж, відмовляється скласти комерційний акт або підписувати комерційний акт, складений приймаючим перевізником;

- вантаж, що має перевозитися з провідником, прибув без провідника;

- вантаж прибув не на ту прикордонну станцію переходу, що зазначена в накладній, якщо відхилення від шляху прямування не було викликане перешкодою до перевезення або якщо відхилення виникло з експлуатаційних причин і не було погоджено між перевізниками, які беруть участь у перевезенні;

- перевізник, який здає вантаж, відмовляється від заміни несправних пломб або накладання пломб на місця відсутніх; не зробив позначку в накладній про заміну несправних пломб або накладення пломб на місця відсутніх чи не додав до накладної акт загальної форми; відмовляється від спільної перевірки вантажу у випадках, коли вона має проводитись; вантаж на своїх осях передається без візків, призначених для його перестановки на колію іншої ширини, якщо приймаючим перевізником не було погоджено надання візків для його перевезення по залізницях іншої ширини колії [1].

Перевізник, який приймає, оформляє відмову від приймання відправки актом загальної форми з зазначенням причин відмови у прийманні, а в передавальній відомості викреслює відомості про неприйняту відправку.

ЛЕКЦІЯ 2. Договір міжнародного перевезення вантажу. Термін доставки вантажу

План

- 2.1 Договір міжнародного перевезення вантажу.
- 2.2 Термін доставки вантажу.

2.1 Договір міжнародного перевезення вантажу

Договір міжнародного перевезення вантажу і договір перевезення вантажу у внутрішньому сполученні не мають принципових відмінностей і належать до договорів одного типу. У своїй основі характеристики та структурні елементи цих договорів збігаються. Це стосується насамперед предмета, юридичних ознак, сторін, змісту.

Разом із тим між цими видами договорів є певні відмінності. На відміну від договору перевезення вантажу у внутрішньому сполученні, договір міжнародного перевезення вантажу регламентується в першу чергу міжнародно-правовими джерелами, а за їхньої відсутності або неврегульованості ними окремих питань – нормами внутрішнього (національного) законодавства.

Істотна особливість такого виду міжнародного договору стосується кола його учасників. Як правило, однією зі сторін у договорі виступає іноземна фізична або юридична особа.

Наступна особливість пов'язана з окремими параметрами договору міжнародного перевезення вантажу. Це стосується провізних платежів, термінів доставки, відповідальності сторін. Деякі з них суттєво відрізняються від умов договору у внутрішньому перевезенні, наприклад санкції, що застосовуються при невиконанні чи неналежному виконанні сторонами своїх зобов'язань, і розміри цих санкцій. Відмінності мають і питання про суперечки у зв'язку з перевезенням, у тому числі аспекти, пов'язані з претензією і позовом, термінами їх подання.

Ще одна особливість стосується транспортної документації, що оформляється при міжнародних перевезеннях. Договір міжнародного перевезення вантажів відрізняється від

аналогічного договору у внутрішніх перевезеннях формою і прикладеним до договору комплектом обов'язкових товарно-транспортних документів, необхідних для перетину кордону. Це документи подаються прикордонним, митним, санітарним та іншим державним органам, що здійснюють адміністративні функції. До таких документів належать, зокрема, дозвіл на проїзд по території іноземної держави, документи, що оформляються відповідно до митних правил (рахунок-фактура на товар, що перевозиться, гарантійне зобов'язання одержувача товару про оплату мита, зборів ПДВ і акцизів), документи, необхідні для проходження санітарного та фітосанітарного контролю та ін. Оформляє такі документи, як правило, вантажовідправник, а перевізник вирішує всі питання, пов'язані з перетином кордону.

Основні транспортні документи, що підтверджують укладення договору міжнародного перевезення вантажу:

- накладна, що застосовується при здійсненні автомобільних, залізничних і повітряних перевезень;

- коносамент, що застосовується при морських перевезеннях.

Накладній притаманні врегульовані в міжнародних актах певна форма, чіткий набір реквізитів і точний зміст. Що стосується коносамента, то відносно цього договору є лише вказівка на мінімальний перелік реквізитів.

Коносамент складається перевізником (капітаном морського судна), підписується тільки ним і вручається вантажовідправнику, а накладна складається, як правило, вантажовідправником (тільки окремі відомості вносяться до неї перевізником) і підписується обома сторонами.

Договір міжнародного перевезення вантажу можна визначити як угоду, за якою перевізник (згідно з УМВС) зобов'язується за плату перевезти довірений йому відправником вантаж до станції призначення за маршрутом, погодженим відправником і договірним перевізником, і видати його одержувачу [1].

Перевізник здійснює на умовах УМВС перевезення вантажу, якщо:

- перевізник або відправник має у своєму розпорядженні транспортні засоби, необхідні для здійснення перевезення;

- відправник виконує умови УМВС;

- здійсненню перевезення не перешкоджають обставини, яких перевізник не може запобігти та усунення яких від нього не залежить;

- перевезення погоджено перевізниками за маршрутом прямування вантажу [1].

Договір є реальним, взаємним і оплатним. Реальний характер договору проявляється в тому, що він вважається укладеним після досягнення сторонами згоди з усіх істотних умов з моменту передачі вантажу для перевезення перевізнику. Факт передачі вантажу і початок з цього моменту дії договору підтверджується або підписом перевізника на транспортній міжнародній накладній, або врученням ним вантажовідправнику відповідного документа про приймання вантажу.

Про це є прямі вказівки в міжнародних транспортних джерелах. Так, відповідно до УМВС договір перевезення вважається укладеним з моменту приймання станцією відправлення вантажу і накладної до перевезення; приймання засвідчується накладенням на накладну календарного штампа станції відправлення [1].

Сторонами договору є перевізник і вантажовідправник. При міжнародних перевезеннях вантажів, як правило, одна зі сторін – це іноземна фізична або юридична особа. Учасником транспортних відносин при перевезенні вантажів є також вантажоодержувач. Це особа, уповноважена на отримання вантажу.

Відносно одержувача і відправника УМВС підкреслює, що одержувачем або відправником вантажу може бути тільки одна фізична або юридична особа. Угода не допускає внесення до накладної даних, у яких нема найменування одержувача та його поштової адреси [1].

Зміст договору визначається умовами договору міжнародного перевезення вантажу, які обумовлюють права та обов'язки сторін.

Перевізник. Його права та обов'язки пов'язані з забезпеченням своєчасної доставки вантажу в цілості. Перевізник зобов'язаний підготувати транспортний засіб до перевезення. Для перевезення надаються вагони, допущені до обігу в міжнародному сполученні. Перевізник повинен забезпечити

технічну придатність транспортного засобу для належного приймання й схоронності перевезеного вантажу, а також його комерційну справність. Комерційна справність транспорту – це придатність транспорту для перевезення певних вантажів (цементу, борошна, нафти, спирту тощо).

Наступний обов'язок перевізника полягає в подачі транспортного засобу під навантаження у встановлені терміни. Якщо навантаження покладено на перевізника, він зобов'язаний виконати вантажні роботи, здійснити розміщення, зберігання вантажу, опломбувати вантажні вагони.

Неправильні або неточні відомості, внесені до накладної, а також втрата накладної перевізником не впливають ні на існування, ні на дійсність договору перевезення.

Кожен наступний перевізник, приймаючи до перевезення вантаж разом з накладною, вступає тим самим у договір перевезення та бере на себе зобов'язання.

Основний обов'язок перевізника - доставка вантажу в пункт призначення. При виконанні цієї операції він повинен дотримуватися відповідного швидкісного режиму, якщо такий режим встановлений на цьому виді транспорту. Ідеться, зокрема, про залізничний транспорт, де перевезення вантажу може здійснюватися вантажною і великою швидкістю.

У процесі перевезення за наявності домовленості перевізник зобов'язаний направляти вантажоодержувачу у встановлені терміни попередню інформацію про підхід вантажу до пункту призначення. До його обов'язків входить інформування вантажоодержувача про прибуття вантажу. Зазвичай це робиться не пізніше 12 год дня, наступного за днем прибуття вантажу.

Вантажовідправник. До основних обов'язків вантажовідправника відносять насамперед підготовку вантажу до перевезення (пакування, маркування, пломбування вагонів). У міжнародних транспортних джерелах закріплені особливі вимоги до цих дій вантажовідправника. Відповідно до УМВС він зобов'язаний надати вантажі в справній тарі або упаковці, яка забезпечує їх збереження при перевезенні і перевалці.

Що стосується маркування, то вантаж має бути замаркований із зазначенням знаків вантажних місць, їхніх номерів, пунктів відправлення та призначення, найменування

відправника та одержувача. Особливі вимоги висуваються до пломбування вагонів. Мета вимог – забезпечення неможливості зняття пломб і запірно-пломбувальних пристроїв без їх пошкодження.

Комплекс обов'язків вантажовідправника стосується документаційного забезпечення перевезення, у тому числі набору необхідних документів і відомостей у них. Він повинен передати перевізнику всі документи, потрібні для здійснення міжнародного перевезення вантажу. Оскільки воно припускає перетин державного кордону, додатково до міжнародної транспортної накладної слід додати супровідні документи для виконання митних, санітарних, адміністративних та інших офіційних формальностей. Перевізник при цьому не зобов'язаний перевіряти правильність і достатність супровідних документів, що додаються відправником до накладної. Супровідні документи, що надаються відправником до накладної, мають бути вказані ним у накладній.

Якщо навантаження покладається на вантажовідправника, він повинен здійснити його відповідно до встановлених правил.

Наступний обов'язок вантажовідправника полягає у здійсненні плати за перевезення, а також інших належних платежів. Він повинен своєчасно і повністю розрахуватися з перевізником за надану йому послугу. Оплата здійснюється за правилами, встановленими міжнародними транспортними джерелами.

Ще один обов'язок вантажовідправника – це оголошення цінності вантажу при наданні його до перевезення. Цей обов'язок стосується не будь-якого вантажу, а лише зазначених у міжнародних транспортних джерелах. Наприклад, УМВС містить перелік таких вантажів:

- 1) золото, срібло і платина, а також вироби з них;
- 2) цінні хутра, наприклад бобра, блакитного песця, горностає, куниці, норки, видри, каракуля, тюленя, котика, чорно-бурої лисиці, скунса, соболя, а також вироби з цих хутр;
- 3) дорогоцінне каміння;
- 4) зняті фільми;
- 5) картини;
- 6) статуї;

- 7) художні вироби;
- 8) антикварні речі;
- 9) домашні речі [1].

Що стосується інших вантажів, то оголошення їхньої цінності є правом вантажовідправника.

Третій учасник договірних відносин – *вантажоодержувач* – також наділений певними правами. Він має право вимагати від перевізника з моменту прибуття вантажу в пункт призначення видачі йому вантажу після сплати належних платежів та виконання умов перевезення.

Якщо перевізником визнано факт втрати вантажу, вантажоодержувач має право вимагати відшкодування завданих збитків.

У деяких міжнародних транспортних джерелах обумовлено право одержувача відмовитися від приймання вантажу. Так, в УМВС закріплено положення, згідно з яким вантажоодержувач може відмовитися від приймання вантажу лише в тих випадках, коли якість вантажу внаслідок пошкодження, псування або з інших причин змінилась настільки, що виключає можливість часткового чи повного використання його за первісним призначенням. З цього правила випливає обов'язок вантажоодержувача у всіх інших випадках приймати вантаж, що надійшов на його адресу.

Вантажоодержувач зобов'язаний також здійснити розвантаження, якщо виконання цієї функції покладено на нього міжнародними транспортними джерелами.

Форма договору міжнародного перевезення вантажу. Договір укладається в письмовій формі і підтверджується видачею вантажовідправнику необхідних документів. Одним з таких документів є транспортна накладна.

Ціна договору міжнародного перевезення вантажу включає плату за перевезення вантажу, додаткові збори та інші витрати, що виникли за період від приймання вантажу до перевезення до його видачі одержувачу.

Плата за перевезення вантажу обчислюється за встановленими міжнародними транспортними джерелами або міждержавними транспортними організаціями, або транспортними компаніями тарифами. Тарифні ставки для кожного виду

транспорту свої. Так, на автомобільному транспорті це ставка за перевезення вантажу в одному автотранспортному засобі на 1 км шляху. На повітряному транспорті ставка обчислюється у вигляді вартості перевезення за 1 кг вантажу.

До розряду додаткових витрат міжнародні конвенції та угоди відносять, наприклад, витрати, пов'язані з перевантаженням вантажів у вагони іншої ширини колії або перестановкою візків вагонів на прикордонних станціях, станціях з наданням пристосувань і матеріалів для кріплення вантажу.

Термін договору міжнародного перевезення вантажу – це термін доставки вантажу в пункт призначення і вручення його вантажоодержувачу. В одних міжнародних транспортних джерелах цей термін базується на встановлених ними нормативах. Так, термін доставки вантажу на залізничному транспорті встановлений з урахуванням швидкісного режиму перевезення. УМВС закріплює нормативи для вантажів, що перевозяться великою і вантажною швидкістю. При цьому враховується характер відправок.

Передбачені випадки подовження терміну доставки вантажу. Вони пов'язані з такими факторами, як виконання митних та інших формальностей, перевантаження вантажу у вагони іншої ширини колії, перестановка вагонів на візки іншої ширини колії, поромна переправа вагонів.

2.2 Термін доставки вантажу

Якщо відправником і перевізником не погоджено інше, термін доставки визначається на весь шлях проходження вантажу і не має перевищувати термін, обчислений виходячи зі встановлених норм.

Термін доставки вантажу визначається з таких норм:

- для контейнерів – 1 доба на кожні розпочаті 150 км;
- решти відправок – 1 доба на кожні розпочаті 200 км [1].

Для вантажів, що вимагають обмеження швидкості за своїми технічними характеристиками, негабаритних або надходять у спеціальних поїздах з окремим локомотивом, терміни доставки встановлюються перевізником.

Для вантажів, що перевозяться у прямому міжнародному залізнично-поромному сполученні, термін доставки на водній ділянці шляху встановлює перевізник, який здійснює перевезення на цій ділянці шляху.

Термін доставки вантажу збільшується на 1 добу на операції, пов'язані з відправленням вантажу.

Термін доставки вантажу збільшується на дві доби:

- на кожне перевантаження вантажу у вагони іншої ширини колії;

- кожна перестановку вагонів, вантажу на своїх осях на візки іншої ширини колії;

- кожна передачу вантажу на водну ділянку шляху при перевезенні вантажу у прямому міжнародному залізнично-поромному сполученні [1].

Термін доставки вантажу подовжується на весь час затримки на шляху прямування з причин, що не залежать від перевізника.

Перебіг терміну доставки вантажу починається з 0.00 год дня, наступного за днем укладення договору перевезення, і закінчується в момент передачі одержувачу повідомлення про прибуття вантажу, при цьому неповну добу вважають за повну.

Термін доставки вважається виконаним, якщо вантаж прибув на станцію призначення до закінчення терміну доставки та перевізник повідомляє одержувача про прибуття вантажу і можливість передачі вантажу в розпорядження одержувача. Порядок повідомлення одержувача визначається національним законодавством, що діє в місці видачі вантажу.

ЛЕКЦІЯ 3. Особливості документального оформлення міжнародних залізничних вантажних перевезень

План

3.1 Загальні вимоги щодо документального оформлення міжнародних залізничних вантажних перевезень.

3.2 Накладна УМВС.

3.3 Оформлення накладної ЦІМ/УМВС.

3.1 Загальні вимоги щодо документального оформлення міжнародних залізничних вантажних перевезень

Залізничні вантажні перевезення в міжнародному сполученні здійснюються за перевізними документами, наведеними в таблиці 1.

Таблиця 1 – Перевізні документи в міжнародному сполученні

Назва єдиного міжнародного перевізного документа	Нормативно-правові акти, якими врегульовано порядок видачі та оформлення цих документів
Накладна ЦІМ (CIM)	Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ)
Накладна УМВС (SMGS)	Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення
Накладна ЦІМ/УМВС (CIM/SMGS)	Додаток 6 «Керівництво щодо накладної ЦІМ/УМВС» Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення

ЦІМ – єдині правила до договору про міжнародні залізничні перевезення вантажів (додаток В до КОТІФ) [3].

Після розширення кордонів Європейського Союзу Україна опинилася в межах дії двох систем міжнародних залізничних перевезень. З одного боку, держави-члени Міжурядової організації міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ), що застосовують Конвенцію про міжнародні залізничні перевезення

(КОТІФ/ЦІМ); з іншого – держави-члени Організації співробітництва залізниць (ОСЗ), що застосовують Угоду про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС). Для подолання проблем, пов'язаних з дією двох систем міжнародних залізничних перевезень при підтримці Комітетів ОСЗ ОТІФ, ЄС була розроблена уніфікована накладна ЦІМ/УМВС – синтез накладних ЦІМ і УМВС. Рішення про впровадження єдиної накладної ЦІМ/УМВС було прийняте на 34-й сесії Наради Міністрів транспорту Організації співробітництва залізниць, що відбулася 13-15 червня 2006 р. в м. Софія. Офіційно накладна набрала чинності 1 вересня 2006 р. З цього моменту за бажанням будь-якого вантажовласника, який відправляє вантажі в держави Західної Європи, де застосовується інше транспортне право (КОТІФ), для оформлення перевезення вантажів стало можливим використання уніфікованої накладної ЦІМ/УМВС. Використання накладних ЦІМ/УМВС набуває особливого значення при перевезеннях призначенням у країни, залізниці яких не є учасниками УМВС.

3.2 Накладна УМВС

Укладення договору перевезення підтверджується *накладною*. Вантаж за однією накладною (відправка) приймається до перевезення від одного відправника на одній станції відправлення на адресу одного одержувача на одну станцію призначення.

Як одна відправка приймається:

- вантаж, завантажений у вагон (зчеп вагонів), якщо для наданого до перевезення вантажу потрібен окремий вагон або потрібно з'єднати два чи більше вагонів (зчеп вагонів);
- вантаж, завантажений в ІТО, АТЗ або ІТО, АТЗ у порожньому стані;
- вантаж на своїх осях (залізничний рухомий склад, крани на залізничному ходу, колійні та будівельні машини на залізничному ходу тощо).

За погодженням між відправником і перевізником може бути оформлений однією накладною від одного відправника з

однієї станції відправлення на адресу одного одержувача на одну станцію призначення:

- вантаж одного найменування, що перевозиться у двох або більше вагонах (крім зчепів);

- вантаж на своїх осях одного найменування в кількості більше однієї одиниці [1].

Однією накладною може бути оформлено перевезення:

- вантажу в декількох контейнерах або порожніх контейнерів, завантажених одним відправником в один вагон, що прямують з однієї станції відправлення на одну станцію призначення на адресу одного одержувача без перевантаження і перестановки на шляху прямування;

- вантажу в декількох контейнерах або порожніх контейнерів, незалежно від необхідної кількості вагонів, що прямують від одного відправника з однієї станції відправлення на одну станцію призначення на адресу одного одержувача, якщо це погоджено відправником і перевізником.

Накладна укладається відправником і надається договірному перевізнику.

У накладній мають міститися такі відомості:

- найменування відправника, одержувача та їхні поштові адресі;

- найменування договірного перевізника;

- найменування залізниці та станції відправлення;

- найменування залізниці та станції призначення;

- найменування прикордонних станцій переходів;

- найменування вантажу, його код і номер відправки;

- рід упаковки, кількість місць і маса вантажу;

- номер вагона (контейнера), ким надано вагон для перевезення вантажу (відправником або перевізником);

- перелік супровідних документів, прикладених відправником до накладної;

- оплата провізних платежів;

- кількість і знаки пломб;

- спосіб визначення маси вантажу;

- дата укладення договору перевезення.

За необхідності в накладній мають міститися такі відомості:

- найменування подальших перевізників;
- заяви відправника, що стосуються вантажу;
- припортові залізничні станції і порти передачі на водний транспорт.

Заповнення накладної виконується однією з робочих мов ОСЗ (китайською, російською). Бланки накладної, а також заповнення всіх або окремих граф накладної можуть мати переклад іншою мовою. За погодженням між учасниками перевезення заповнення накладної може проводитися будь-якою іншою мовою.

Накладна може бути оформлена у вигляді паперового (паперова накладна) або електронного (електронна накладна) документа. Електронна накладна виконує функції паперової накладної та являє собою набір даних в електронному вигляді, ідентичний набору даних паперової накладної.

Накладна УМВС є комплексним документом, що складається з шести пронумерованих аркушів і необхідної кількості примірників аркуша накладної «Дорожня відомість (додатковий екземпляр)»:

1 Оригінал накладної – супроводжує вантаж до станції призначення.

2 Дорожня відомість – супроводжує вантаж до станції призначення.

3 Аркуш видачі вантажу – супроводжує вантаж до станції призначення.

4 Дублікат накладної – видається відправнику після укладення договору перевезення.

5 Аркуш приймання вантажу – залишається в договірному перевізника (перевізник, який уклав з відправником договір перевезення відповідно до УМВС).

6 Аркуш повідомлення про прибуття вантажу – супроводжує вантаж до станції призначення.

Дорожня відомість (додатковий екземпляр, без номера) призначений для перевізників на шляху прямування вантажу (крім перевізника, який видає вантаж одержувачеві).

На станції відправлення виправлення відомостей, внесених до накладної, здійснюється відправником і перевізником шляхом закреслення і внесення нових відомостей. При цьому кожен з них

виправляє ті відомості, які він вносить до накладної. Відправник може зробити виправлення не більш ніж в одній графі або двох взаємопов'язаних графах, а в графі «Заяви відправника» проставляє позначку «Внесені виправлення в графу __». Перевізник свої виправлення засвідчує штампелем.

При нестачі місця для запису даних у відповідних графах накладної додаткові відомості вносяться по кожній графі на додатковий аркуш, кількість примірників якого відповідає кількості аркушів накладної, який прикріплюється до кожного аркуша накладної. Додаткові аркуші мають бути такого самого розміру, як і накладна. У відповідних графах накладної робиться відмітка «Дані дивись в додатковому аркуші».

Кількість прикріплених до кожного аркуша накладної додаткових аркушів вказується в накладній відправником – у графі «Заяви відправника», а перевізником – у графі «Відмітки перевізника».

При перевезенні вантажу у двох або більше вагонах за однією накладною відправник складає Відомість вагонів. При перевезенні декількох контейнерів, оформлених однією накладною, відправник складає Відомість контейнерів. Нумерація граф Відомості вагонів і Відомості контейнерів відповідає нумерації граф накладної.

По одному примірнику Відомості вагонів або Відомості контейнерів прикладається до кожного аркуша накладної, а в графі накладної «Вагон» і/або в графі «Найменування вантажу» проставляється позначка «Дивись прикладену відомість».

У разі перевантаження з вагонів однієї ширини колії у вагони іншої ширини колії вантажу, що перевозиться у двох або більше вагонах за однією накладною, перевізник складає нову Відомість вагонів, прикладає по одному екземпляру до кожного аркуша накладної та перекреслює відомості в первісній Відомості вагонів, що також прямує з накладною.

Додаткові аркуші, Відомість вагонів і Відомість контейнерів є невід'ємною частиною накладної.

Бланк накладної, а також додаткові аркуші, Відомість вагонів і Відомість контейнерів мають формат А4 і друкуються шрифтом чорного кольору на білому папері.

При друкуванні бланків накладної як захід захисту допускається застосування паперу з водяними знаками, мікрошрифту, голограми. Зазначені заходи захисту не мають ускладнювати заповнення накладної або її прочитання.

3.3 Оформлення накладної ЦІМ/УМВС

Єдині правила до договору про міжнародні залізничні перевезення вантажів (додаток В до КОТІФ) застосовуються до будь-якого договору залізничного перевезення вантажів за плату, якщо місце приймання вантажу і місце, передбачене для видачі, розташовані у двох різних державах-членах. Застосування не залежить від місцезнаходження або національної належності сторін, що укладають договір.

Накладна ЦІМ/УМВС є підтвердженням укладання договорів перевезення за ЦІМ та УМВС у сполученні між державами, що застосовують ЦІМ та УМВС.

Накладна ЦІМ/УМВС у сфері дії ЦІМ застосовується як накладна ЦІМ, а у сфері дії УМВС - як накладна УМВС. Це діє також і для застосування накладної ЦІМ/УМВС як митний документ.

Відомості в накладній заповнюються такими мовами:

а) графи, що стосуються договору перевезення за як ЦІМ, так і УМВС: російська + німецька або англійська, або французька;

б) графи, що стосуються тільки договору перевезення за ЦІМ: німецька або англійська, або французька;

в) графи, що стосуються тільки договору перевезення за УМВС: російська.

При відправках з держав, у яких застосовуються Єдині правові розпорядження ЦІМ, відправник у накладній є відправником договору перевезення за ЦІМ та одночасно одержувачем договору перевезення за ЦІМ та відправником договору перевезення за УМВС. При відправках з держав, у яких застосовується УМВС, відправник у накладній є відправником за договором перевезення УМВС та одночасно одержувачем за договором перевезення УМВС і відправником за договором перевезення ЦІМ.

Для відправок з держав, які застосовують Єдині правила ЦІМ, діють такі особливі положення:

а) криті вагони, неопломбовані пломбами митниці або інших адміністративних відомств, пломбуються або відправником, або перевізником відправлення, залежно від угоди між ними;

б) відправник повинен накласти пломби на ІТО закритої конструкції, що передаються для перевезення в завантаженому вигляді;

в) кількість і знаки пломб заносяться до накладної (у графу 26 - пломби митниці та інших адміністративних відомств, а в графу 20 - пломби відправника або перевізника відправлення).

Накладна ЦІМ/УМВС складається з шести пронумерованих аркушів формату А4 (таблиця 2).

Таблиця 2 – Аркуші накладної ЦІМ/УМВС

Аркуш		Одержувач аркуша
Номер з/п	Найменування	
1	Оригінал накладної	Одержувач
2	Дорожня відомість	Перевізник, який видає вантаж одержувачу/Перевізник призначення
3	Аркуш видачі вантажу (УМВС)	Перевізник, який видає вантаж одержувачу/Перевізник призначення + Митниця
4	Дублікат накладної	Відправник
5	Аркуш приймання вантажу (УМВС)	Договірний перевізник/Перевізник відправлення
6	Аркуш повідомлення про прибуття вантажу (УМВС)	Одержувач

Кілька вагонів, контейнерів за наявності попереднього узгодження між відправником і перевізниками, які брали участь у перевезенні, можуть перевозитися за однією накладною

ЦІМ/УМВС з додатком відомості вагонів/контейнерів ЦІМ/УМВС при виконанні таких умов:

- один відправник і один одержувач;
- одне місце приймання/одна станція відправлення;
- одне місце видачі/одна станція призначення;
- однорідний вантаж (якщо нема іншої домовленості).

Договір перевезення може бути оформлений електронною накладною. Електронна накладна виконує функції паперової накладної та являє собою набір даних в електронному вигляді, ідентичний набору даних паперової накладної. За необхідності електронна накладна та її додаткові аркуші можуть роздруковуватися на папері за формою додатка 5 до Керівництва з накладної ЦІМ/УМВС. Якщо відповідно до приписів УМВС до електронної накладної вносяться зміни, то початкові дані зберігаються.

Перевізники і клієнти (відправники/одержувачі) на договірній основі визначають повідомлення, якими необхідно обмінюватися, а також вид і спосіб обміну даними електронної накладної.

Якщо нема іншої домовленості, відправник складає відомість вагонів ЦІМ/УМВС і передає її перевізнику при відправленні разом з накладною ЦІМ/УМВС. Відомість вагонів ЦІМ/УМВС додається до накладної в тій самій кількості примірників, скільки аркушів має накладна ЦІМ/УМВС, включаючи додаткові екземпляри дорожньої відомості. До графи 19 накладної ЦІМ/УМВС вноситься така відмітка: «Дивися прикладену відомість».

Якщо нема іншої домовленості, відправник складає відомість контейнерів ЦІМ/УМВС і передає її перевізнику при відправленні разом з накладною ЦІМ/УМВС. Відомість контейнерів ЦІМ/УМВС додається до накладної в тій самій кількості примірників, скільки аркушів має накладна ЦІМ/УМВС, включаючи додаткові екземпляри дорожньої відомості. До графи 19 накладної ЦІМ/УМВС вноситься така відмітка: «Дивися прикладену відомість».

Для перевезення відправок договірний перевізник УМВС повинен провести попереднє узгодження перевезення з перевізником ЦІМ на місці перевідправлення.

Заявки на таке узгодження подаються на кожен маршрут прямування і на певний період часу не пізніше семи днів до початку перевезення або за один місяць, якщо йдеться про незвичайну відправку за ЦІМ (також на ділянках колії). Вони мають містити щонайменше такі дані: маршрут прямування, найменування вантажу. Після розгляду заяви з перевізниками ЦІМ перевізник ЦІМ на місці перевідправлення повідомляє договірному перевізнику УМВС номер узгодження і про особливі умови, яких слід дотримуватися вже починаючи зі станції відправлення. Номер узгодження слід вносити до графи 64 «Заяви перевізника» накладної.

Відправлення вантажу вважається незвичайним, якщо вантаж через свої зовнішні розміри, масу або якості, беручи до уваги залізничні споруди, пристрої або вагони, стає причиною особливих труднощів для задіяних перевізників і тому може бути допущений до перевезення тільки за особливих технічних або виробничих умов.

Для відправлень, які у сфері ЦІМ, а також і на окремих ділянках шляху, вважаються незвичайними відправленнями, на місці перевідправлення перевізник ЦІМ повідомляє договірному перевізнику УМВС відповідний номер узгодження, який заноситься до графи 7 накладної ЦІМ/УМВС під кодом 11.

Якщо окремі відправлення мають відхилення від заявлених і схвалених відомостей, договірний перевізник УМВС робить запит у перевізника ЦІМ на місці перевідправлення про можливість відповідним чином розширити сферу застосування дозволу, або необхідний новий дозвіл. Після обробки запиту перевізник ЦІМ на місці перевідправлення повідомляє результат договірному перевізнику УМВС.

ЛЕКЦІЯ 4. Розрахунок провізних платежів. Зміна договору перевезення

План

- 4.1 Розрахунок провізних платежів.
- 4.2 Зміна договору перевезення.

4.1 Розрахунок провізних платежів

Провізні платежі обчислюються за тарифами, що застосовуються перевізниками, які здійснюють перевезення. Провізні платежі обчислюються окремо кожним перевізником, який бере участь у перевезенні, за відстані перевезення і у валюті. Платежі визначаються згідно з чинними тарифами для певного перевезення в міжнародному сполученні [1].

Провізні платежі за водну ділянку шляху обчислюються відповідно до тарифу, що застосовується для певного перевезення. Платежі обчислюються за тарифами, що діють на день укладення договору перевезення.

При виявленні вагона, завантаженого понад його вантажопідйомність або з перевищенням допустимого статичного навантаження від колісної пари вагона на рейки, провізні платежі за перевезення надлишку маси вантажу, відвантаженого в окремий вагон, обчислюються як за самостійну відправку за тарифами, що діють на день виявлення.

При виявленні неправильних, неточних або неповних відомостей у накладній перевізник, який знайшов цю невідповідність, і наступні перевізники обчислюють провізні платежі для дійсно перевезеного вантажу.

Якщо при виникненні перешкод до перевезення вантажу з причин, не залежних від перевізника, був змінений маршрут вантажу, провізні платежі обчислюються за перевезення за зміненим шляхом прямування.

Якщо для перевантаження відправки з одного вагона на шляху прямування з причин, не залежних від перевізника, будуть потрібні два або більше вагонів тієї самої ширини колії, то

провізні платежі за вантаж, завантажений у кожен з вагонів, обчислюються окремо як за самостійну відправку.

Якщо для перевантаження відправки на станції примикання залізниць різної ширини колії з одного вагона однієї ширини колії буде потрібно два або більше вагонів іншої ширини колії, перевізник має право обчислити провізні платежі за вантаж, завантажений у кожен з вагонів, окремо як за самостійну відправку [1].

У разі зміни договору перевезення обчислення провізних платежів проводиться окремо за відстань перевезення до станції, на якій було проведено зміну договору перевезення, і від цієї станції до нової станції призначення.

Якщо угодою між учасниками перевезення не передбачено інше, сплата провізних платежів є обов'язком:

- відправника – перевізникам, які беруть участь у перевезенні вантажу, за винятком перевізника, який видає вантаж, за здійснене ними перевезення;

- одержувача - перевізнику, який видає вантаж, за здійснене ним перевезення.

Якщо відправник або одержувач виконання своїх обов'язків покладає на третю особу, то ця особа повинна бути вказана відправником у накладній як платник і договір з відповідним перевізником.

У випадку неправильного обчислення провізних платежів недобір підлягає сплаті, а перебір - поверненню.

Провізні платежі та неустойки сплачуються перевізнику в порядку, передбаченому національним законодавством держави, у якому проводиться оплата.

Перевізник має право вимагати оплату провізних платежів до початку перевезення. Перевізнику мають бути відшкодовані всі витрати, пов'язані з перевезенням вантажу, не передбачені тарифами і викликані причинами, не залежними від перевізника. Такі витрати встановлюються на дату їх виникнення окремо для кожної відправки і підтверджуються відповідними документами.

Перевізник, який отримав чи мав отримати належні іншим перевізникам, які беруть участь у перевезенні, провізні платежі, обумовлені договором перевезення, зобов'язаний сплатити їх зазначеним перевізникам.

Розрахунки між перевізниками, що виникають у результаті застосування УМВС, здійснюються відповідно до договору про порядок розрахунків, що укладається між перевізниками.

4.2 Зміна договору перевезення

Право давати вказівки перевізнику щодо вантажу і таким чином змінювати договір перевезення належить відправнику й одержувачу. Відправник звертається до договірного перевізника, а одержувач - до перевізника, який видає вантаж [1].

Відправник може провести такі зміни договору перевезення: змінити станцію призначення вантажу, змінити одержувача вантажу.

Право вантажовідправника на зміну договору перевезення припиняється з моменту видачі накладної одержувачу або прибуття вантажу на вхідну прикордонну станцію країни призначення, якщо в перевізника вже є письмова заява одержувача про зміну договору перевезення [1].

Одержувач може змінити договір перевезення тільки в межах країни призначення:

- змінити станцію призначення вантажу;
- змінити одержувача вантажу.

Одержувач може змінити договір перевезення відповідно до умов УМВС тільки поки вантаж перебуває на вхідній прикордонній станції країни призначення. Якщо вантаж уже пройшов вхідну прикордонну станцію країни призначення, зміна договору перевезення одержувачем проводиться відповідно до національного законодавства, що діє в країні призначення. З моменту зміни договору перевезення одержувачем на нього поширюються обов'язки відправника за договором перевезення [1].

Не допускається зміна договору перевезення, що призводить до поділу відправки.

Перевізник має право відмовити в зміні договору перевезення або затримати здійснення цієї зміни тільки у випадках, якщо:

- це нездійсненно для перевізника в момент отримання заяви про зміну договору перевезення;
- це може порушити експлуатацію залізниці;

- при зміні станції призначення вартість вантажу не покриває всіх передбачуваних витрат з перевезення до нової станції призначення, крім випадків, коли сума цих витрат вноситься негайно або гарантується її оплата;

- зміні станції призначення змінюються зазначені в накладній перевізники, і нові перевізники не погодили перевезення.

Перевізник має право вимагати оплату додаткових провізних платежів і витрат, що виникли у зв'язку з виконаною ним зміною договору перевезення.

Зміна договору перевезення проводиться на підставі письмової заяви відправника або одержувача.

У заяві про зміну договору перевезення вказуються:

- відомості відповідно до даних накладної: номер відправки, номер вагона/контейнера, відправник і одержувач, станція відправлення і станція призначення, назва вантажу;

- вказівка перевізнику про зміну договору перевезення:

а) нова станція призначення, а також прикордонні станції переходів, через які після зміни договору перевезення має прямувати вантаж, якщо вони будуть змінюватися, а також їхні коди і найменування залізниць;

б) скорочені найменування і коди перевізників, якщо в подальшому перевезенні беруть участь нові перевізники, а також ділянки шляху, по яких вони здійснюють перевезення;

в) новий одержувач, його код і поштова адреса;

- інші відомості, необхідні для виконання зміни договору перевезення, у тому числі найменування та код платника провізних платежів [1].

Заява подається відправником договірному перевізнику, а одержувачем - перевізнику, який видає вантаж.

Одночасно з заявою відправник надає договірному перевізнику аркуш 4 накладної «Дублікат накладної» з внесеним до графи «Заяви відправника» текстом заяви про зміну договору перевезення. Запис у накладній договірний перевізник підтверджує проставленням відбитка календарного штампа.

У разі зміни договору перевезення перевізник закреслює в накладній початкові відомості так, щоб їх можна було прочитати, вносить нові, у графі «Відмітки перевізника» накладної

проставляє відмітку «Переадресував на станцію _____
(найменування станції) одержувачу _____
(найменування одержувача) на підставі _____
(найменування документа і дата)» і відбиток штемпеля
перевізника, у графі «Найменування вантажу» проставляє
відмітку «Договір перевезення змінений» і відбиток штемпеля
перевізника.

Про зміну договору перевезення або відмову в зміні
договору перевезення перевізник, який прийняв заяву, сповіщає
відправника або одержувача.

Якщо на час отримання заяви відправника про зміну
договору перевезення відправка передана для подальшого
перевезення наступному перевізнику, договірний перевізник
негайно надсилає повідомлення зі змістом заяви відправника
наступному перевізнику, у віданні якого перебуває вантаж на
момент надходження заяви відправника [4].

Наступний перевізник, у віданні якого перебуває вантаж:

- приймає рішення щодо можливості зміни договору
перевезення відповідно до вказівок відправника;
- інформує договірного перевізника для повідомлення
відправнику про зміну договору перевезення або відмову у зміні
договору перевезення;
- затримує вантаж;
- вносить зміни до накладної;
- оформляє відсутні додаткові екземпляри дорожньої
відомості для подальших перевізників, які беруть участь у
подальшому перевезенні [4].

Якщо при зміні станції призначення змінюються зазначені в
накладній перевізники, договірний перевізник погоджує таке
перевезення з новими перевізниками.

Якщо при отриманні заяви одержувача про зміну договору
перевезення перевізник констатує, що вантаж ще не пройшов
вхідну прикордонну станцію, він діє відповідно до умов УМВС.

ЛЕКЦІЯ 5. Особливості планування перевезень експортних, імпорتنих і транзитних вантажів. Операції з вантажем на шляху прямування

План

5.1 Особливості планування перевезень експортних, імпорتنих і транзитних вантажів.

5.2 Операції з вантажем на шляху прямування.

5.1 Особливості планування перевезень експортних, імпорتنих і транзитних вантажів

Планування перевезень експортних, імпорتنих і транзитних вантажів здійснюється залізницями відправлення відповідно до Правил перевезення вантажів залізничним транспортом України [5].

Експортні вантажі – це вантажі, що вивозяться з території України за її межі, у тому числі через морські (річкові) порти, термінали.

Імпорتنі вантажі – це вантажі, що ввозяться на територію України чи надходять з під'їзних колій, розташованих на території іншої держави, або через морські (річкові) порти, термінали.

Транзитні вантажі – це вантажі, перевезення яких (у тому числі за участю інших видів транспорту) розпочинається і закінчується за межами території України.

Відправники *експортних вантажів* за 16 днів до початку місяця, у якому передбачається перевезення, надають залізницям відправлення замовлення на перевезення вантажів.

У замовленні на перевезення, що будуть здійснюватися транзитом через країни СНД і Балтії, крім загальних відомостей, вказуються найменування експедиторів, які сплачують вартість перевезення транзитним залізницям.

Управління залізниці на підставі цих проєктів складає проєкт місячного плану перевезень експортних вантажів за номенклатурою (із зазначенням роду вантажу) і за 14 днів до

початку місяця надсилає АТ «Укрзалізниця» для погодження з портами та залізницями іноземних держав.

Залізниці, що передають експортні вантажі з залізничного на морський (річковий) транспорт, погоджують з відповідними портами місячні обсяги перевантаження вантажів з урахуванням вагонів, що очікують вивантаження, і не пізніше восьми днів до початку планового місяця повідомляють АТ «Укрзалізниця» пропозиції щодо проєкту плану.

АТ «Укрзалізниця» погоджує план перевезень експортних вантажів з морськими та річковими портами, а в разі перевезення через порти іноземних держав - із залізничними адміністраціями цих держав і не пізніше чотирьох днів до початку планового місяця доводить його до залізниць відправлення [5].

План перевезень експортних вантажів через прикордонні залізничні станції узгоджується АТ «Укрзалізниця» із залізницями іноземних держав і повідомляється залізницям відправлення за чотири дні до початку планового місяця.

У разі виникнення потреби в перевезенні експортного вантажу понад план відправник оформляє замовлення і надає його залізниці відправлення.

Перевезення вантажів у порти і треті країни погоджуються з залізницями, що передають ці вантажі в порти і треті країни, і портами.

Начальники припортових і прикордонних залізниць і Дирекцій на прохання відправників і за погодженням з АТ «Укрзалізниця» дозволяють додаткові перевезення експортних вантажів із своїх станцій відправлення через морські (річкові) порти і прикордонні станції, розташовані в межах залізниці, дирекції, за згодою відповідно портів або залізничних адміністрацій іноземних держав.

Зазначені у Правилах перевезення вантажів положення не стосуються перевезень вантажів, які, за Угодою про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС), потребують особливих умов перевезення та узгодження з іноземними залізницями, а також перевезення великовагових, негабаритних, отруйних, хімічних та інших вантажів, для яких необхідне окреме узгодження з морськими (річковими) портами та іноземними залізницями.

Для планування перевезень *імпортних і транзитних вантажів*, що надходять із третіх країн через прикордонні станції України, іноземні залізниці в узгоджені терміни надсилають АТ «Укрзалізниця» і залізничним адміністраціям країн-учасниць перевезень місячні заявки на перевезення вантажів за загальними обсягами в тоннах і вагонах згідно з узгодженою номенклатурою з зазначенням прикордонного переходу та способу передачі вантажів. АТ «Укрзалізниця» розглядає можливість здійснення перевезення і в узгоджені терміни інформує іноземну залізницю про прийняте рішення.

Для здійснення перевезень транзитних вантажів із країн СНД і Балтії через прикордонні станції України у треті країни залізничні адміністрації відправлення надають замовлення. АТ «Укрзалізниця» розглядає можливість приймання та пропускання вантажів і в узгоджені терміни інформує іноземну залізницю про прийняте рішення.

Перевезення імпортних і транзитних вантажів у контейнерах і швидкопсувних вантажів, що надходять через морські (річкові) порти, здійснюються за наданням за заявками, наданими станції відправлення за три дні до дня навантаження; інших вантажів - за заявками відправників (вантажовласників, експедиторів), наданими залізниці відправлення за 10 днів до прибуття судна. Замовлення на перевезення у треті країни транзитних вантажів, що надходять через морські (річкові) порти України, приймаються в терміни та порядку, встановлених для планування перевезень на експорт [5].

За необхідності перевезення імпортних і транзитних вантажів через прикордонні станції понад узгоджені місячним планом обсяги іноземні залізниці надсилають АТ «Укрзалізниця» і залізничним адміністраціям країн-учасниць перевезень заявки на додаткові перевезення. Після розгляду заявки АТ «Укрзалізниця» інформує іноземну залізницю про прийняте рішення.

5.2 Операції з вантажем на шляху прямування

Якщо на шляху прямування через незалежні від перевізника причини:

- відбувається затримка перевезення вантажу;
- проводиться відчеплення вагона від групи вагонів;
- виявлено, що при завантаженні вантажу відправником було допущено перевантаження вагона понад його вантажопідйомність або перевищення статичного навантаження від колісної пари вагона на рейки;
- проводиться перевантаження вантажу з одного вагона в інший вагон тієї самої ширини колії;
- перевізник виявив допущені відправником порушення положень УМВС;
- перевізник здійснює заміну пломб або накладає нові пломби замість відсутніх або пломб з нечіткими чи невідповідними запису в накладній знаками;
- перевізник виявив втрату супровідних документів, зазначених у накладній, то перевізник складає документ, у якому констатує перераховані вище обставини, а також вказує тривалість затримки, якщо вона сталася, прикладає його до накладної та у графі «Позначки перевізника» накладної проставляє позначку «_____ (найменування документа, складеного перевізником на шляху прямування для посвідчення обставин, що впливають або можуть вплинути на перевезення вантажу, його номер, дата складання, найменування станції та найменування залізниці)» [1].

Якщо перевізник здійснює заміну пломб або накладає нові пломби замість відсутніх, то перевізник у графі «Відмітки перевізника» накладної також проставляє позначку «__(кількість) пломби/ЗПП зі знаками _____ замінені __(кількість) пломбами/_____ зі знаками (кількість) пломби/ЗПП зі знаками _____ накладено замість відсутніх».

При перевантаженні вантажу на станції примикання залізниць різної ширини колії перевізник до графі «Відмітки перевізника» накладної вносить відомості про кількість і знаки пломб, накладених на вагон, до якого перевантажено вантаж.

Якщо на шляху прямування склався комерційний акт, перевізник один екземпляр цього комерційного акта прикладає до накладної, решта екземплярів комерційного акта з усіма додатками залишаються в нього.

Якщо перевезення вантажу не може бути продовжено або видача вантажу не може бути виконана з використанням електронної накладної, перевізник, у віданні якого знаходиться вантаж, здійснює перехід на паперову накладну та переведення в паперовий вигляд доданих до неї документів з дотриманням вимог щодо форми та кількості примірників.

У графі «Відмітки перевізника» електронної та паперової накладних перевізник проставляє позначку «Перехід з електронної накладної на паперову» і відбиток календарного штампеля перевізника.

Якщо на шляху прямування від групи вагонів, що прямують за однією накладною, відчіпляють один або кілька вагонів, то перевізник на кожен відчеплений вагон оформляє документ, яким вагон буде відправлено на станцію призначення.

У графі «Відмітки перевізника» накладний перевізник проставляє позначку «Вагон № _____ надсилається по _____ (найменування документа, його номер)», що засвідчує своїм штампелем.

У графі «Відмітки перевізника» Відомості вагонів або Відомості контейнерів навпроти даних про відчеплений вагон або у графі «Вагон» накладної перевізник робить позначку «Вагон відчеплений».

ЛЕКЦІЯ 6. Нормативні джерела, що регламентують міжнародні залізничні перевезення вантажів

План

- 6.1 Конвенція про міжнародні залізничні перевезення.
- 6.2 Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення.
- 6.3 Службова інструкція до Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення.

6.1 Конвенція про міжнародні залізничні перевезення

Правове регулювання міжнародних залізничних вантажних перевезень здійснюється за допомогою таких міжнародних договорів:

- Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) від 9 травня 1980 р.;
- Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС), чинної з 1 листопада 1951 р. із змінами та доповненнями на 1 липня 2021 р.;
- Службової інструкції до Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СІ до УМВС), чинної з 1 листопада 1951 р. із змінами та доповненнями на 1 липня 2021 р.

У 1980 р. була прийнята Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ). У червні 2003 р. Україна приєдналася до КОТІФ, учасницями якої є здебільшого країни Західної Європи та інші держави (наприклад Австрія, Бельгія, Данія, Литва, Марокко, Норвегія, Польща, Португалія, Франція, Фінляндія, Туреччина, Туніс). Сторони, що приєдналися до цієї Конвенції як держави-члени, утворюють Міжурядову організацію з міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ). Штаб-квартира Організації знаходиться в місті Берн. Організація є юридичною особою. Вона може укладати договори, набувати і продавати рухоме і нерухоме майно, а також подавати позов і нести відповідальність у судовому порядку.

Метою ОТІФ є сприяння, поліпшення і полегшення з будь-якого погляду міжнародного залізничного сполучення, зокрема:

- а) шляхом встановлення єдиного правопорядку в таких правових галузях:

- договір про перевезення пасажирів і вантажів у транзитному міжнародному сполученні, зокрема додаткові перевезення, що використовують інші транспортні засоби і є предметом одного договору;

- договір про використання вагонів як транспортного засобу в міжнародному залізничному сполученні;

- договір про використання інфраструктури в міжнародному залізничному сполученні;

- перевезення небезпечних вантажів у міжнародному залізничному сполученні;

б) сприяти, з врахуванням особливих державних інтересів, подоланню в найкоротший термін ускладнень щодо перетину кордонів під час міжнародного залізничного перевезення, якщо лише причини цих ускладнень належать до компетенції держав;

в) сприяти інтегрованості і технічній гармонізації в залізничному секторі шляхом затвердження технічних стандартів і прийняття єдиних технічних приписів;

г) шляхом встановлення єдиної процедури з технічного допуску залізничного обладнання, призначеного для використання в міжнародному сполученні;

д) слідкувати за дотриманням усіх правил і рекомендацій, прийнятих у рамках організації;

е) сприяти розвитку режиму єдиного правопорядку, враховуючи при цьому юридичні, економічні і технічні зміни.

Держави-члени домовляються про вживання всіх необхідних заходів для полегшення і прискорення міжнародного залізничного сполучення. Для цього кожна держава-член зобов'язується по можливості:

а) виключати будь-яку непотрібну процедуру;

б) спрощувати і уніфікувати формальності, які ще вимагаються;

в) спрощувати прикордонні контрольні перевірки.

З метою полегшення і поліпшення міжнародного обміну держави-члени домовляються про надання допомоги з питань найбільшої уніфікації приписів, стандартів, процедур і організаційних методів, що стосуються залізничних вагонів, залізничного персоналу, залізничної інфраструктури і допоміжних служб.

Держави-члени домовляються про сприяння укладанню договорів між органами управління інфраструктурою з метою оптимізації міжнародного залізничного сполучення.

У Конвенції визначено такі Єдині правила, що стосуються міжнародного залізничного сполучення і допуску залізничного обладнання для використання в міжнародному сполученні:

- «Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення пасажирів (ЦІВ)» (додаток А до Конвенції);
- «Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення вантажів (ЦІМ)» (додаток В до Конвенції);
- «Регламент про міжнародне перевезення небезпечних вантажів (РІД)» (додаток С до Конвенції);
- «Єдині правила до договорів про використання вагонів у міжнародному залізничному сполученні (ЦУВ)» (додаток D до Конвенції);
- «Єдині правила до договору про використання інфраструктури в міжнародному залізничному сполученні (ЦУІ)» (додаток Е до Конвенції);
- «Єдині правила про затвердження технічних стандартів і прийняття єдиних технічних приписів, що застосовуються до залізничного обладнання, призначеного для використання в міжнародному сполученні (АПТУ)» (додаток F до Конвенції);
- «Єдині правила про допуск залізничного обладнання, що використовується в міжнародному сполученні (АТМФ)» (додаток G до Конвенції).

Перевезення вантажів регулюється Конвенцією в доданих до неї «Єдиних правилах до договору про міжнародне залізничне перевезення вантажів», що застосовуються до будь-якого договору залізничного перевезення вантажу за плату, якщо місце приймання вантажу і місце, передбачене для видачі, розташовані у двох різних державах-членах Конвенції [3].

Ці Єдині правила застосовуються також до договорів платного залізничного перевезення вантажів, якщо місце приймання вантажу до перевезення і місце, передбачене для видачі вантажу, розміщені у двох різних країнах, принаймні одна з них є державою-членом, і якщо сторони, що домовляються про перевезення, погодилися з тим, що договір підпадає під дію цих Єдиних правил.

ЦІМ також застосовуються до міжнародного перевезення, що є предметом єдиного договору, що включає, по-перше, крім залізничного перевезення через кордон, ще й автомобільні

перевезення або перевезення внутрішніми судноплавними лініями всередині держави-члена Конвенції і, по-друге, крім залізничного перевезення, морське перевезення або міждержавне перевезення внутрішніми судноплавними лініями [3].

Разом з тим у ЦІМ вказується, що правила не розповсюджуються на перевезення між станціями сусідніх держав, якщо інфраструктура цих станцій знаходиться в управлінні одного або кількох підприємств, які управляють інфраструктурою і належать до однієї держави.

ЦІМ містять п'ять розділів, викладених у 52 статтях.

Перевезення, до яких застосовуються Єдині правила, підпорядковуються вимогам цивільного права, зокрема вимогам, що стосуються перевезень небезпечних вантажів, а також вимогам митного права і вимогам про захист тварин.

Держави-члени можуть укласти угоди, що передбачають відхилення від Єдиних правил для перевезень, які здійснюються виключно між двома станціями, розташованими по різні сторони кордону, якщо між ними та кордоном нема іншої станції.

Як основоположний нормативний документ, що регулює перевезення вантажів, ЦІМ закріплюють найважливіші положення, що стосуються вантажних перевезень, у тому числі укладання і виконання договору перевезення, розрахунки за перевезення, видачі вантажу, встановлення відповідальності.

6.2 Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення

Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) була розроблена 1 листопада 1951 р. Її учасниками є країни СНД, Прибалтики, Албанія, Польща, Китай, КНДР, Монголія, В'єтнам, Болгарія, Іран – разом 25 країн [1]. До цього міжнародного документа постійно вносяться зміни та доповнення.

УМВС містить чотири розділи та шість додатків, у яких розглядаються такі питання:

- загальні положення (визначення термінів, застосування угоди, спосіб перевезення, правила перевезень вантажів та ін.);
- договір перевезення (оформлення накладної, навантаження вантажу та визначення його маси, пломбування, перевірка вантажу, термін доставки вантажу, зміна договору перевезення,

видача вантажу, оформлення комерційного акта, обчислення провізних платежів, додаткові витрати, пов'язані з перевезенням вантажу, відповідальність перевізника, оформлення претензій та ін.);

– використання вагонів, що не належать перевізнику, як транспортний засіб (перевезення вагона, відповідальність при втраті або пошкодженні вагона, претензії та позови про відшкодування за втрату або пошкодження вагона та ін.);

– заключні положення (службова інструкція до угоди, термін дії угоди та ін.);

– Правила перевезення вантажів (додаток 1), Правила перевезень небезпечних вантажів (додаток 2), Технічні умови розміщення та кріплення вантажів (додаток 3), Правила перевезення вагона, що не належить перевізнику, як транспортного засобу (додаток 4), Інформаційне керівництво (додаток 5), Керівництво з накладної ЦМ/УМВС (додаток 6).

УМВС встановлює єдині правові норми договору перевезення вантажу в прямому міжнародному залізничному сполученні і прямому міжнародному залізнично-поромному сполученні. Перевезення вантажів у прямому міжнародному залізничному сполученні здійснюються між станціями, відкритими для виконання вантажних операцій відповідно до національного законодавства сторін УМВС, а в прямому міжнародному залізнично-поромному сполученні – за участю водної ділянки шляху, оголошеного сторонами для таких перевезень [1].

Якщо сторони угоди є одночасно учасниками інших міжнародних угод, що встановлюють правові норми про договір перевезення вантажів залізничним транспортом, то перевезення між станціями залізниць цих сторін можуть здійснюватися за умов цих угод.

Додаток 1 до УМВС «Правила перевезення вантажів» містить дев'ять розділів і сім додатків:

- розділ 1 «Приймання вантажу до перевезення» визначає загальні положення, маркування вантажних місць, передачу вантажу перевізнику тощо;

- розділ 2 «Накладна» встановлює пояснення щодо заповнення накладної;

- розділ 3 «Пломбування»;

- розділ 4 «Спеціальні умови перевезень окремих видів вантажів» визначає умови перевезення вантажів у супроводі провідників відправника, швидкопсувних вантажів, автотракторної техніки, контейнерів, тварин, довгомірних вантажів, домашніх речей тощо;

- розділ 5 «Операції з вантажем на шляху прямування» встановлює дії перевізника під час проведення адміністративного контролю уповноваженими органами, при виявленні вагона, завантаженого понад вантажопідйомність, виявленні вантажу без накладної, втраті вантажу тощо;

- розділ 6 «Зміна договору перевезення»;

- розділ 7 «Комерційний акт»;

- розділ 8 «Видача вантажів» визначає порядок видачі вантажу, перевірку стану вантажу, визначення кількості місць вантажу та маси вантажу, порядок дій у разі виникнення перешкоди до видачі вантажу;

- розділ 9 «Претензії»;

- додатки: зразок накладної УМВС, зразок відомості вагонів, зразок відомості контейнерів, зразок посвідчення провідника вантажу, перелік легкогорючих вантажів, зразок акта розкриття для проведення адміністративного контролю, зразок комерційного акта.

6.3 Службова інструкція до Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення

Службова інструкція (СІ) до Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення служить для регулювання взаємовідносин перевізників, що беруть участь у перевезенні вантажу на умовах УМВС, і не регулює правових взаємовідносин між відправниками та одержувачами вантажів, з одного боку, і перевізниками – з іншого [4].

Положення СІ до УМВС застосовуються в тому випадку, якщо між перевізниками, що беруть участь у перевезенні вантажу на умовах УМВС, нема іншої домовленості [4].

СІ до УМВС містить основні положення про порядок оформлення акта загальної форми, комерційного акта, розшук вантажу, перевантаження вантажу при зміні ширини колії, розгляд претензій тощо.

ЛЕКЦІЯ 7. Перевезення вантажів у супроводі провідників відправника. Порядок видачі вантажів

План

7.1 Перевезення вантажів у супроводі провідників відправника.

7.2 Порядок видачі вантажів.

7.1 Перевезення вантажів у супроводі провідників відправника

У супроводі провідників відправника перевозяться:

- вантажі, що вимагають обслуговування на шляху прямування;

- швидкопсувні вантажі, що вимагають обслуговування при перевезенні, за винятком перевезення цих вантажів у рефрижераторних вагонах перевізника та рефрижераторних контейнерах, ІТО або АТЗ, що обслуговуються перевізником, якщо при цьому потрібна лише підтримка температурного режиму та вентилявання; якщо обладнання рефрижераторних вагонів, рефрижераторних контейнерів, ІТО або АТЗ обслуговується особами, які не є працівниками перевізника, то ці особи вважаються провідниками і на них оформляються передбачені для провідника документи;

- тварини;

- вантаж на своїх осях: локомотиви, вагони моторвагонних поїздів, крани на залізничному ході, колійні та будівельні машини на залізничному ході [1].

Відправник має право надати до перевезення інші вантажі в супроводі провідника.

Для супроводу кожного вагона з вантажем допускається не більше двох провідників. При перевезенні вантажу у двох і більше вагонах, оформлених однією накладною, необхідну кількість провідників на групу вагонів визначає відправник. Відправник має право замінити провідників під час перевезення вантажу.

Провідник повинен мати відповідну кваліфікацію, виконувати правила, зазначені в УМВС, а також дотримуватися адміністративних правил, правил безпеки на залізничному транспорті, мати необхідні документи, засоби, матеріали та інструменти, а при супроводі тварин – вести журнал обліку обслуговування тварин [1].

Кожному провіднику на підставі зазначених у накладній відомостей відправника про провідників перевізник оформляє «Посвідчення провідника вантажу», що надає право на супровід вантажу. Перевізник може внести в посвідчення додаткові дані щодо провідника відповідно до національного законодавства.

Провідник на шляху прямування повинен мати при собі посвідчення та надавати його на вимогу працівників перевізника, керуючого інфраструктурою чи органів адміністративного контролю. Провідник повертає посвідчення перевізнику на станції, на якій закінчується супровід вантажу.

У графі «Найменування вантажу» накладної:

- відправник проставляє позначку «У супроводі провідників відправника». Якщо провідники перебувають в окремому вагоні чи супроводжують кілька вагонів із вантажем, він додатково проставляє позначку: «Провідники перебувають у вагоні № _____»;

- відправник вносить імена та прізвища провідників, а також номери їхніх документів, необхідних для перетину державного кордону. Якщо провідники супроводжують кілька вагонів з вантажем в окремому вагоні, то відправник ці відомості вказує в накладній на той вагон, у якому перебувають провідники;

- у разі заміни провідників на шляху прямування відправник вносить позначку «Заміна провідників на _____ (найменування станції та залізниці, на якій проведитиметься заміна провідників)»;

- перевізник при заміні на шляху прямування провідників закреслює в накладній відомості про провідників, внесені відправником, і записує відповідні відомості про інших провідників.

Якщо провідники прямують в окремому вагоні, то на цей вагон оформляється окрема накладна.

Відправник має право уповноважити провідника виконувати обов'язки та здійснювати права відправника в разі виникнення

перешкод до перевезення чи видачі вантажу. Обсяг повноважень провідника відправник вказує у графі «Заяви відправника» накладної.

7.2 Порядок видачі вантажів

Перевізник відповідно до порядку, встановленого національним законодавством, повідомляє одержувача про прибуття вантажу на станцію призначення.

Після прибуття вантажу на станцію призначення перевізник зобов'язаний видати накладну і вантаж одержувачу, а одержувач зобов'язаний прийняти вантаж і накладну. Одержувач може відмовитися від приймання вантажу лише в тих випадках, коли якість вантажу з вини перевізника змінилася настільки, що виключається можливість часткового або повного використання його за первісним призначенням [1].

Видача накладної та вантажу проводиться після сплати одержувачем перевізнику всіх належних провізних платежів, якщо угодою між ними не передбачено інше. Одержувач зобов'язаний сплатити провізні платежі за весь вантаж, зазначений у накладній, навіть якщо частина зазначеного в накладній вантажу відсутня.

У випадках, коли вантаж вивантажується одержувачем, перевізник зобов'язаний брати участь у перевірці кількості місць, стану або маси вантажу, якщо:

- вантаж прибув на станцію призначення з ознаками, що свідчать про можливість доступу до вантажу, що знаходиться у вагоні, ІТО або АТЗ з непошкодженими пломбами відправника, знаки яких відповідають зазначеним у накладній;

- вантаж прибув на станцію призначення у вагоні, ІТО або АТЗ з втраченими пломбами, пошкодженими пломбами або пломбами, знаки яких не відповідають зазначеним у накладній; при цьому перевізник має право відмовитися від участі в перевірці вантажу, якщо збереглася хоча б одна неушкоджена пломба відправника, що виключає доступ до вантажу, знаки якої відповідають зазначеним у накладній;

- вантаж, який перевозився на відкритому рухомому складі, має ознаки нестачі, пошкодження (псування), що можна визначити за зовнішнім оглядом;

- швидкопсувний вантаж прибув з порушенням терміну доставки;

- перевізником не дотримано температурний режим перевезення в рефрижераторних вагонах, що ним обслуговуються;

- вантаж завантажений перевізником.

При поверненні вагона, контейнера перевізнику після вивантаження вантажу одержувач зобов'язаний повернути їх перевізнику в чистому стані.

Перевізник видає одержувачу призначені йому аркуші накладної та додані до накладної супровідні документи, а одержувач у графі «Видача вантажу» проставляє дату, підпис та інші відомості відповідно до національного законодавства країни призначення вантажу. Фактична видача вантажу проводиться після оформлення видачі вантажу в накладній, якщо угодою між одержувачем і перевізником не передбачено інше, і засвідчується підписами перевізника і одержувача в документі, встановленому національним законодавством, чинним у країні видачі вантажу.

Якщо частина вантажу з накладною прибула на станцію призначення раніше, ніж частина вантажу, що досилається, то перевізник на частину вантажу, що не прибула, складає комерційний акт. Оплата провізних платежів проводиться за перевезення всього вантажу, зазначеного в накладній. При видачі частини вантажу, що досилається, яка прибула пізніше, одержувач надає перевізнику накладну та комерційний акт. Перевізник у графі «Відмітки перевізника» аркуша 6 накладної робить позначку «Частину вантажу, що досилається, видано», засвідчуючи її відбитком календарного штемпеля, і повертає накладну одержувачу. Комерційний акт залишається в перевізника, у ньому він робить відмітку про видачу частини вантажу, що досилається, вказавши дату видачі.

Вантаж, завантажений відправником у вагон, АТЗ або ІТО (крім контейнера), який прибув за справними пломбами відправника у справному вагоні, АТЗ або ІТО (крім контейнера), перевізник передає, а одержувач приймає, оглядаючи зовні стан

вагона, АТЗ або ІТО, перевіряючи стан люків і дверей, наявність, справність пломб, а також відповідність знаків на пломбах відомостям, зазначеним у накладній [1].

Кількість місць вантажу, маса і стан вантажу не перевіряється.

Вантаж, завантажений відправником у контейнер, перевізник передає, а одержувач приймає:

- оглядаючи зовні стан контейнера, люків і дверей, перевіряючи наявність, справність пломб, відповідність знаків на пломбах відомостям, зазначеним у накладній, якщо:

а) великотоннажні контейнери прийняті перевізником від відправника завантаженими на платформу дверима назовні;

б) контейнери на станції відправлення завантажені у вагон перевізником;

в) контейнери на станції призначення вивантажені з вагона перевізником;

г) контейнери перевозилися з перевантаженням в інший вагон або перестановкою перевізником під час перевезення;

- оглядаючи зовні стан видимих частин контейнерів, якщо:

а) середньотоннажні контейнери прийняті перевізником від відправника завантаженими у вагон, перевезені без перевантаження або перестановки перевізником і підлягають вивантаженню з вагона одержувачем;

б) великотоннажні контейнери прийняті перевізником від відправника завантаженими на платформу дверима всередину або в напіввагон, перевезені без перевантаження або перестановки перевізником і підлягають вивантаженню з вагона одержувачем [1].

Завантажений відправником у вагон або контейнер відкритого типу вантаж, що перевозиться з зазначенням у накладній кількості місць, перевізник передає, а одержувач приймає без перевірки маси вантажу, оглядаючи зовні тільки стан видимих місць вантажу (їхніх частин) і перевіряючи запобіжне маркування, а також кількість місць, якщо їх можна візуально прорахувати.

Завантажений відправником у вагон або контейнер відкритого типу вантаж з кількістю місць понад 100 перевізник передає, а одержувач приймає без перевірки маси вантажу,

оглядаючи зовні тільки стан видимих місць вантажу (їхніх частин) і перевіряючи нанесене запобіжне маркування.

Вантаж, що перевозиться навалом або насипом у вагонах відкритого типу, перевізник передає, а одержувач приймає, перевіряючи рівномірність поверхні вантажу і відсутність виїмок у вантажі.

Вантаж, що перевозиться в супроводі провідників, перевізник передає одержувачу без перевірки кількості місць, маси, стану вантажу та наявності пломб.

Вантаж на своїх осях, що перевозиться без провідника, перевізник передає, а одержувач приймає, здійснюючи його зовнішній огляд.

Упаковані в тару вантажі і штучні вантажі без упаковки, вивантажені перевізником, перевізник передає, а одержувач приймає, оглядаючи зовні їхній стан, перевіряючи кількість місць.

Належні відправнику перевізні пристосування перевізник передає одержувачу разом з вантажем.

Якщо протягом 10 днів після закінчення терміну доставки вантажу він не буде виданий одержувачу, відправник або одержувач мають право подати заяву про розшук вантажу, відповідно договірному перевізнику або перевізнику, який видає вантаж. Заява про розшук вантажу не є поданням претензії за втрачений вантаж. Вантаж вважається втраченим, якщо протягом 30 днів після закінчення терміну доставки вантажу його не видано одержувачу.

Якщо вантаж прибув на станцію призначення по закінченню 30 днів після закінчення терміну доставки, перевізник повинен повідомити про це одержувача. Одержувач зобов'язаний прийняти вантаж, якщо він прибув не пізніше шести місяців після закінчення терміну доставки, і повернути перевізнику суми, які той сплатив йому як відшкодування за втрату вантажу, повернення провізних платежів та інших витрат з перевезення вантажу.

Якщо відшкодування було сплачено відправнику, відправник суму відшкодування зобов'язаний повернути перевізнику. При цьому зберігається право подати перевізнику претензію про сплату неустойки за перевищення терміну доставки вантажу, а також про відшкодування за нестачу маси, пошкодження (псування) вантажу або зниження його якості.

ЛЕКЦІЯ 8. Організація роботи прикордонних станцій

План

- 8.1 Операції, що виконуються на прикордонній передавальній станції.
- 8.2 Організація роботи пункту передачі вагонів.
- 8.3 Прикордонний контроль.

8.1 Операції, що виконуються на прикордонній передавальній станції

Станція, розташована перед кордоном із суміжною державою і наступною за цією станцією, є станцією суміжної держави, прикордонною станцією [6].

На прикордонних передавальних станціях забезпечується виконання встановлених розмірів руху, операцій з приймання, відправлення, розформування та формування поїздів, технічного та комерційного оглядів і ремонту вагонів, перевантаження вантажів, перестановки візків, а також прикордонного, митного, ветеринарного, фітосанітарного, екологічного, санітарно-епідеміологічного контролів.

Передача вагонів і контейнерів з вантажами виконується щодня та цілодобово. Конкретний порядок передачі рухомого складу, перевірка перевізних документів і даних поїзної передавальної відомості, внесення змін, доповнень та узгодження передавальної відомості здійснюється протягом часу, встановленого технологічним процесом роботи прикордонної передавальної станції. Для здійснення зазначених функцій на передавальних станціях працюють контори передачі та прикордонні транспортно-експедиторські контори.

На прикордонних залізничних станціях, за рішенням Кабінету Міністрів України, відкриваються пункти пропускання через державний кордон [6]. Особливість технології роботи залізничної станції, на території якої діє пункт пропускання через державний кордон, полягає в тому, що всі вантажі та транспортні засоби, які прибули з-за кордону та знаходяться на станції в очікуванні відправки за межі України або підлягають

перевантаженню, перебувають «під митним контролем», і будь-які операції з ними можуть здійснюватись з дозволу митниці.

Технологічний процес роботи прикордонної передавальної залізничної станції розробляється відповідно до вимог Типової технологічної схеми пропускання через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних і повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними [7], Типової технологічної схеми здійснення митного контролю залізничних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропускання через державний кордон [7] та інших нормативних документів.

На об'єднаних передавальних станціях технічні, комерційні, перевантажувальні операції, прикордонний і митний контроль виконуються спільно агентами обох країн, що прискорює обробку вагонів і скорочує їхні простой.

Прикордонні передавальні станції (ППС) можуть бути безперевантажувальними та перевантажувальними. При безперевантажувальному способі передачі вагон з вантажем прямує через прикордонну станцію без перевантаження незалежно від того, однакову або різну ширину колії мають суміжні залізниці.

Прикордонні перевантажувальні станції мають свої особливості, основною з яких є наявність перевантажувальних операцій із вагонів колії 1435 мм у вагони колії 1520 мм. Передачу вантажів і вагонів, а також перевантаження вантажів із вагонів вузької колії у вагони колії 1520 мм і навпаки (станції Чоп, Мостиська-2, Ягодин), перестановку візків виконують на прикордонній перевантажувальній станції приймаючої залізниці. В окремих випадках за взаємним погодженням обох країн ці операції можуть здійснюватися і на прикордонній станції сторони, що здає.

На перевантажувальних прикордонних станціях передача вантажів із колії 1435 мм на колію 1520 мм може здійснюватися різними способами:

- перевантаження у вагони іншої колії (найбільш розповсюджений спосіб);

- заміна візків у вагонів, що передаються на колію іншої ширини;

– застосування візків з саморегульованою колісною парою SUW 2000 та автоматичним коліспровідним пристроєм, що забезпечує зміну ширини колії колісної пари в автоматичному режимі в процесі руху поїзда.

Перший спосіб найбільш тривалий – середній час перевантаження вагонів, наприклад на станції Чоп РФ «Львівська залізниця» складає 387 хв. На деяких станціях (Ягодин, Мостиська-2) цей процес часто досягає декількох діб.

Заміна візків у складах найбільшого поширення отримала при пасажирських перевезеннях. Але для вантажних вагонів цей засіб також використовують (станція Чоп), що займає, на відміну від пасажирських, багато часу. Якщо при пасажирських перевезеннях заміна візків проводиться відразу в усіх вагонах поїзда одночасно приблизно за 40 хв, то у вантажних поїздах ця процедура здійснюється послідовно для кожного вагона, що складає в сприятливих умовах близько 20 хв на один вагон.

Загальна тривалість обробки поїзда з перестановкою візків складає в середньому 7 год, у тому числі сама перестановка візків – 300 хв.

Застосування візків з саморегульованою колісною парою SUW 2000 та автоматичним коліспровідним пристроєм використовується на прикордонній перевантажувальній станції Мостиська-2 РФ «Львівська залізниця» для проїзду через кордон поїзда «Київ-Пшемисль», що дозволяє на швидкості 30 км/год переставити вагон на вузьку колію за 3,25 с. Такий пристрій встановлено і на польській станції Дорохуськ (напрямок Київ – Варшава – Берлін). При цьому, крім позбавлення пасажирів незручностей при перестановці візків, час перетинання кордону зменшився в 3,5 рази.

При перевантаженні відправок у вагони іншої ширини колії перевізник, який робить перевантаження, повинен по можливості діяти таким чином, щоб для подальшого перевезення відправок не знадобилося більшої кількості вагонів, ніж під час завантаження на станції відправлення.

Якщо відправка перевантажується з меншої кількості вагонів однієї ширини колії в більшу кількість вагонів іншої ширини колії, то всі вагони мають бути передані та відправлені одночасно. Якщо з технічних або інших причин на шляху

прямування один з таких вагонів відчеплений, то перевізник складає на відчеплений вагон досилкову відомість.

Перевантаження двох або трьох відправок на прикордонній станції з двох або трьох вагонів ширини колії 1435 мм в один вагон ширини колії 1520 мм або перевантаження двох або трьох відправок, що прямують на станції призначення до Китаю, на прикордонній станції з двох або трьох вагонів ширини колії 1000 мм в один вагон ширини колії 1435 мм дозволяється лише за такої умови: вантажі, що перевантажуються в один вагон, допущені до спільного перевезення. У цьому випадку до графи накладної «Відмітки для обчислення та стягнення провізних платежів» вноситься відповідна позначка.

При перевантаженні вантажу з вагона однієї ширини колії у вагон іншої ширини колії перевізник, який робить перевантаження, закреслює у графах «Вагон», «Вагон наданий», «Вантажопідйомність», «Осі», «Маса тари», «Тип цистерни» накладної дані, що відносяться до початкового вагона, так, щоб їх можна було прочитати, і вказує під ними відповідні відомості про вагон, у який перевантажено вантаж; при перевантаженні у два або більше вагонів зазначаються відомості про кожен вагон, у який перевантажено вантаж.

У графі «Після перевантаження» накладної вказується маса вантажу та кількість місць, завантажених у вагон; при перевантаженні вантажу з одного вагона у два або більше вказується маса вантажу та кількість місць для кожного знову завантаженого вагона окремо. У графу «Позначки для обчислення та стягування провізних платежів» накладної вноситься та засвідчується штемпелем перевізника відмітка про причини заняття двох або декількох вагонів: «Перевантажено в _____ (вказати кількість) вагонів через _____ (вказати конкретну причину)».

При перевантаженні вантажу, що виходить за граничні контури габариту навантаження (негабаритний вантаж), перевізник вносить відповідні відмітки до графи «Найменування вантажу» накладної та наносить аналогічний напис на обидві поздовжні сторони вантажу.

8.2 Організація роботи пункту передачі вагонів

Пункт передачі вагонів призначений для виконання приймально-здавальних операцій із вантажами і рухомим складом, контролю за виконанням перевезень вантажів у міжнародному сполученні.

Пункт передачі вагонів виконує такі операції (на прикладі станції Чоп):

- оформлення перевізних документів при прийманні та здачі вантажів по колії 1435 мм;
- оформлення перевізних документів при прийманні та здачі вантажів по колії 1520 мм;
- оформлення перевізних документів при прийманні та здачі транзитних вантажів по колії 1435 мм;
- приймання і здача поїздів по колії 1520 мм;
- приймання і здача поїздів по колії 1435 мм;
- переклад перевізних документів;
- оформлення додаткових дорожніх відомостей на транзитні вантажі;
- складання актів загальної форми;
- переклад актів інозалізниць, актів неприймання;
- виписування вагонних листів на вантажі, що надійшли, з зазначенням кількості і номерів контрольних знаків пломб на вагонах;
- облік експедиторів і рахунків-фактур, проставлення необхідних штампелів;
- облік швидкопсувних вантажів;
- облік приймання і здачі вагонів у номерному відношенні;
- складання передавальних відомостей;
- складання, розкладання поїзда за родом вантажу;
- визначення і перевірка правильності стягнення провізних платежів і додаткових зборів за транзитні перевезення;
- списування составів на відправлення і прибуття по колії 1435 мм;
- здача вагонів під охорону;
- перевірка наявності і повноти заповнення перевізних документів, звіряння даних перевізних документів із даними передавальної відомості;

- визначення вагонів, що підлягають неприйманню від інозалізниць;
- надання неприйнятих вагонів на повернення;
- облік і передача даних про вантажі, що прибули для під'їзних колій для перевантаження.

Роботою пункту передачі вагонів керує начальник пункту передачі вагонів. У штаті є також заступник начальника пункту передачі вагонів. Режим роботи пункту передачі вагонів цілодобовий.

8.3 Прикордонний контроль

Метою прикордонного контролю є протидія незаконному переміщенню осіб через державний кордон, незаконної міграції, торгівлі людьми, а також незаконному переміщенню зброї, наркотичних засобів, психотропних речовин, боєприпасів, вибухових речовин, матеріалів і предметів, заборонених до переміщення через державний кордон [8]. Особливості контролю такі:

1) пропускання на територію зони прикордонного контролю здійснюється:

- співробітників правоохоронних органів – за службовими посвідченнями, перепустками та представницькими картками, що видаються працівниками прикордонної служби за письмовим розпорядженням керівника правоохоронного органу;

- для персоналу залізниці, працівників прикордонної служби та митних органів – за службовими посвідченнями та представницькими картками;

- інших осіб – за наявності документів, що посвідчують особу, і перепустки, що видається начальником прикордонного загону;

2) локомотив оглядається до відчеплення та огороження состава при прийманні поїзда з-за кордону (із зупинкою біля маршрутного сигналу або в приймально-відправному парку станції). Дозвіл на відправлення локомотива черговий по станції отримує від працівника прикордонної служби;

3) локомотивні бригади перевіряються за базами правоохоронних органів, яким заборонено в'їзд в Україну або виїзд з України.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) зі змінами і доповненнями на 01 липня 2021 р. Офіційний сайт АТ «Укрзалізниця». URL:

https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/smgs/.

2 Технічні умови розміщення та кріплення вантажів. Додаток 3 до Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) станом на 1 липня 2021 р. Т. І. Офіційний сайт АТ «Укрзалізниця». URL:

https://uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/smgs/dod3_01072019/.

3 Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) згідно з текстом Протоколу змін від 3 червня 1999 р. База даних «Законодавство України». URL:

http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_291.

4 Службова інструкція до Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СІ до УМВС) зі змінами і доповненнями на 01 липня 2021 р. URL: <https://raido.org.ua/files/009.pdf>.

5 Правила перевезень вантажів залізничним транспортом України: затв. наказом Мінтрансу України від 09.12.2002 р. Київ: ТОВ «Видавничий дім САМ», 2004. Ч. 1. 431 с.

6 Про затвердження та введення в дію Загального положення про залізничну станцію: наказ від 30.12.2004 р. № 1041-ЦЗ. База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v1041328-04#Text>.

7 Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними: постанова Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 451. База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/451-2012-%D0%BF#Text>.

8 Про прикордонний контроль: закон України від 05 листопада 2009 р. База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1710-17#Text>.

КОМЕРЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Конспект лекцій

Частина 1

Відповідальна за випуск Бауліна Г. С.

Редактор Ібрагімова Н. В.

Підписано до друку 2022 р.
Умовн. друк. арк. 2,5. Тираж . Замовлення № .
Видавець та виготовлювач Український державний університет
залізничного транспорту,
61050, Харків-50, майдан Фейєрбаха,7.
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 6100 від 21.03.2018 р.