**Тема 2.1 Особливості правового регулювання міжнародних перевезень**

**План**

1.Техніко-економічні особливості різних видів транспорту

2. Проблеми правового регулювання міжнародних мультимодальних перевезень

**1.Техніко-економічні особливості різних видів транспорту**

Залежно від виду вантажу, його тари, обсягу і географії перевезень можуть використовуватись різні транспортно-технологічні системи перевезень, що реалізується у межах термінальної системи доставки вантажів у **прямому** і **змішаному** видах сполучення.

***Пряме сполучення*** забезпечує перевезення вантажів за одним документом, який виконує функції договору перевезення, навіть якщо вантаж перевантажували на інший вид транспорту. При перевантажувальних роботах документ, що виконує функцію договору перевезення, просто передається на наступний вид транспорту та переміщається з ним до наступного перевантаження або ж завершення доставки.

***Змішане сполучення*** забезпечує перевезення вантажів різними або одним і тим самим видом транспорту, але з перевантаженням (наприклад, з одного автомобіля на інший). Кожний раз при перевантаженні товару укладається новий договір перевезення, який визначає відносини сторін щодо здійснення останнього. Тепер розглянемо існуючі різновиди транспортно-технологічних систем доставки вантажів.

***Пакетна система перевезень*** використовується для перевезень тарно-штучних та довгомірних вантажів, сформованих за допомогою засобів пакетування у транспортні пакети, що забезпечують у процесі перевезень схоронність вантажів, можливість механізованого виконання вантажних робіт та ефективне використання вантажопідйомності і місткості транспортних засобів. Продуктивність вантажних робіт з пакетованими вантажами складає від 100 до 300 т/год.

***Контейнерна система перевезень.*** Ця система використовується для перевезень генеральних та цінних вантажів. Ідея використання контейнера передбачає: об'єднання багатьох упаковок в одне відправлення, швидке виконання перевантажень, послаблення вимог до упаковки, — це дозволяє забезпечити зменшення крадіжок, спрощення складання документів, зниження вартості перевезень. Надання послуг щодо здійснення контейнерних перевезень вимагає спеціального оснащення та спеціального обладнання портів підйомними та розвантажувальними установками.

На сучасному етапі розвитку логістичних мереж контейнерні перевезення найбільш економічні для перевізника — вони значно скорочують час завантаження та розвантаження. Географія контейнерних перевезень суттєво розширюється.

Досвід використання **контейнерних** систем свідчить про наявність двох основни*х проблем*.

***Перша проблема*** пов'язана з інформаційним потоком, який супроводжує перевезення. Якщо документи не будуть встигати за переміщенням контейнерів або транспортні засоби будуть довго чекати на виконання формальностей, чи виникнуть затримки, пов'язані з пошуком контейнера, то всі переваги контейнерних перевезень будуть зведені нанівець. Тому запровадження контейнерної системи без підсистеми її інформаційної підтримки — недоцільне. При цьому ***друга проблема*** пов'язана з відсутністю балансу обсягів прямих і зворотних перевезень, коли в одному напрямку є вантаж, а в зворотному — немає, виникає проблема зворотних пробігів.

**Контрейлерна** система перевезень. У Західній Європі змішані сполучення, за яких на залізничних платформах перевозять вантажні модулі (автомобілі, причепи, напівпричепи, змінні кузови), отримали об'єднану назву контрейлерних перевезень. Контрейлерні перевезення передбачають транспортування автомобільних вантажних модулів залізницею. При цьому від складу відправника вантажний модуль доставляється на залізничну платформу. Залізниця транспортує його до станції призначення, де відбувається доставка до складу адресата. На залізничному етапі доставки вантажів перевезення виконують за розкладом, переважно у нічний час. При контрейлерних перевезеннях на терміналах використовують як вертикальний, так і горизонтальний спосіб завантаження вантажних модулів на залізничні платформи.

 Як відомо, сучасний транспорт складається із трьох видів: *водний (морський, річковий), на' земний (залізничний, автомобільний, трубопровідний) і повітряний.* У кожного виду транспорту є своя специфіка у відповідності до його використання для перевезень вантажів.

 ***Особливості морського транспорту.*** До переваг морського транспорту можна віднести наступні: низькі вантажні тарифи; висока продуктивність (за рахунок великої вантажопідйомності суден); безперервність роботи (24 години на добу); незначна залежність від погодних умов; мобільність у залежності від попиту (морські судна можна направити в будь-яку точку світу); практично необмежена пропускна здатність морських шляхів сполучення.

Однак, у морського транспорту відзначаються і деякі *недоліки*, серед яких можна виділити: відносно низька швидкість (для вантажних судів — 18—20 вузлів); порівняно невелика частота руху (можуть перевозити тільки велику кількість вантажу і тільки відразу); необхідність ретельного упакування вантажів.

***Особливості залізничного транспорту.*** Серед переваг залізничного транспорту можна виділити наступні: швидка доставка на великі відстані; незалежність від кліматичних умов; велика вантажопідйомність (3—4 тис. тон — один состав); порівняно низькі тарифи; при на' явності під'їзних колій у вантажоодержувача виникають додаткові зручності (можливо організувати доставку "від дверей до дверей"); здатність перевозити саму широку гаму різних вантажів.

Серед *недоліків* даного виду транспорту виділяють: наявність перевалки вантажів (пересортовування ва' гонів); необхідність міцного упакування; сприятливі умови для розкрадання; залежність від географічного розташування залізничних колій; необхідність переформування составів у дорозі.

***Особливості автомобільного транспорту***. Автомобільний транспорт має такі переваги у використанні: маневреність — можливість концентрації транспорту там, де потрібно; терміновість і регулярність доставки; можливість організації сучасних видів доставки ("від дверей до дверей"); велика безпечність перевезень вантажів; велика економічність під час перевезення на невеликі відстані; застосування автотранспорту дозволяє досягти ритмічності відправлень.

 *Недоліки* в даному виді транспорту такі: залежність від стану дорожньої мережі; мала вантажопідйомність; відносно високі тарифи.

***Особливості повітряного транспорту.*** Повітряний транспорт характеризується такими перевагами: висока швидкість доставки; висока безпечність перевезення вантажу; найвищий рівень сервісу та більш просте упакування вантажу; нижчі страхові витрати (через мінімальний час перевезення). Серед *недоліків* повітряного транспорту виділяють: високі вантажні тарифи; залежність від погодних умов; обмеження по розміру і вазі; залежність від наземних служб; віддаленість аеропортів від підприємств.

***Особливості річкового транспорту***. Серед переваг річкового транспорту виділяють: висока провізна спроможність по ріках; низька собівартість перевезень, особливо масових вантажів і вантажів, що не вимагають термінової доставки; можливість перевозити значні партії вантажів; можливість використання в районах, де не розвинена автошляхова та залізнична мережа.

 *Недоліками* цього виду транспорту можна назвати: необхідність будівництва гідротехнічних споруд; сезонність роботи на більшості рік світу; необхідність брати до уваги природно-географічне розташування водних шляхів і можлива їх розбіжність з напрямками вантажопотоків.

**ВИСНОВКИ** Взагалі, принцип використання різних видів транс' порту в діяльності транспортно -експедиторських фірм України такий: ***найбільшим попитом*** користується *автомобільний транспорт,* на ***другому місці*** — залізничний, потім — морський та авіатранспорт.

Вибір певного виду, крім вищезазначених критеріїв, залежить також від конкретних договірних умов перевезення вантажу. Процес доставки вантажу до споживача часто вимагає транспортування товару на декількох видах транспорту.

Сучасна логістична практика транспортування пов'язана з усе більшою експансією перевезень, здійснюваних одним експедитором з одного диспетчерського центра за єдиним транспортним документом. Такі перевезення називаються ***інтермодальними.*** У країнах з розвиненою економікою інтермодальні перевезення вважаються ефективним видом перевезень, заснованим на використанні сучасних досягнень науки і техніки.

Відправники вантажу часто здійснюють перевезення з використанням різних способів доставки, що при' зводить до збільшення загальної вартості товару. Це свідчить про дилетантський підхід до питання управління транспортуванням вантажів і доводить необхідність впровадження логістичних підходів у сфері управління доставкою зовнішньоторговельних вантажів

**2. ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Європейська економічна комісія ООН (ЄЕК ООН) підготувала документ «**Термінологія комбінованих перевезень**», в якому перерахувала основні терміни, використовувані в комбінованих перевезеннях або які мають відношення до цих перевезень. У вищезгаданому документі зазначаються наступні терміни:

 • ***мультимодальні перевезення*** – перевезення вантажів двома і більше видами транспорту;

• ***інтермодальні перевезення*** – послідовне перевезення вантажів двома і більше видами транспорту в одній і тій же вантажній одиниці чи вантажному автотранспортному засобі в рамках комплексного автотранспортного ланцюга (від дверей до дверей) без вантажно-розвантажувальних робіт;

• ***комбіновані перевезення*** – інтермодальні перевезення, в рамках яких більша частина європейського маршруту приходиться на залізничний, внутрішній водяний чи морський транспорт і будь-який початковий чи кінцевий відрізок маршруту, на якому використовується автомобільний транспорт, являється максимально коротким;

• ***автомобільно-залізничні перевезення*** (у вітчизняній літературі відомі як *контрейлерні перевезення*) – комбіновані перевезення залізничним та автомобільним транспортом.

Згідно з Конвенцією ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів від 1980 р. терміну «мультимодальні перевезення» відповідає термін «змішані перевезення», що означає перевезення вантажів щонайменше двома різними видами транспорту на підставі договору змішаного перевезення з місця в одній країні до обумовленого місця доставки в іншій країні.

Відповідно до Конвенції операції з вивезення та доставки вантажів, які здійснюються тільки одним видом транспорту, не вважаються міжнародним змішаним перевезенням.

Відповідно конференції UNCTAD (Конференція ООН з торгівлі та розвитку) 1995 року були розроблені правила для чотирьох видів перевезень, до яких відносять:

• інтермодальні перевезення;

• мультимодальні перевезення;

• сегментовані перевезення;

• комбіновані перевезення.

Спираючись на вищенаведені визначення, можна зробити висновок, що на даний момент не існує універсального визначення мультимодальних перевезень, що створює ряд суперечностей та розбіжностей. Дане питання потребує подальшого вирішення та встановлення більш чітких рамок співставлення даних понять, особливо це стосується вітчизняної наукової літератури.

З однієї сторони, поняття мультимодальних, інтермодальних, комбінованих та змішаних перевезень є спорідненими, що є позитивним в розрізі взаємозаміни понять та при виникненні непорозумінь.

З іншої сторони, виходячи з міжнародних документів, поняття «мультимодальні перевезення» є **базисним** та включає в себе інтермодальні та комбіновані перевезення. У свою чергу інтермодальні перевезення включають в себе комбіновані перевезення, які виступають їх підвидом.

**Визначення мультимодальних перевезень.**

***Мультимодальні перевезення*** – це такий вид транспортування, виконуваного під відповідальністю одного перевізника за єдиним транспортним документом, при якому використовується два або більше видів транспорту, наприклад, перевезення залізницею та перевезення автомобілем. На сьогоднішній день не існує єдиного універсального закону, який би регулював мультимодальні перевезення різними видами транспорту. Існуючі міжнародні конвенції регулюють змішані перевезення лише одним видом транспорту.

Наступним кроком в розвитку змішаних перевезень стала **Бернська конвенція** про міжнародні залізничні перевезення 1980 року (КОТІФ).

Вагомий внесок в розвиток правового регулювання мультимодальних перевезень було зроблено Міжнародною торговою палатою (ICC International Chamber Commerce), під егідою якої на базі Токійських правил був прийнятий **«Пакет Правил про мультимодальні перевезення**». Основним міжнародним договором в галузі правового регулювання міжнародних комбінованих перевезень виступає Конвенція ООН 1980 року «Про міжнародні мультимодальні перевезення вантажів» (Женевська конвенція). Її норми носять імперативний характер і застосовуються до всіх договорів змішаного перевезення з одного місця в інше, які розташовані у двох державах. До теперішнього часу дана концепція не вступила в силу. Досить важливим є питання визначення сфери дії міжнародних конвенцій при мультимодальних перевезеннях, що прямо пропорційно залежить від ділянки маршруту, на якій була заподіяна шкода за незбереження вантажу.

Професор А. Калпін у своїй статті, присвяченій аналізу Конвенція ООН про договори повністю або частково морських перевезень вантажів, розглядає два підходи до визначення відповідальності за пошкодження вантажу. Згідно з першим підходом відшкодування за незбереження вантажу несе перевізник, який вступив першим в договір з послідуючим правом пред’явлення регресного позову про відшкодування збитків до співперевізника, на ділянці якого заподіяно шкоду вантажу. У випадку втрати (заподіяння шкоди) вантажу на всьому відрізку шляху, перевізник має право вимагати відшкодування від інших співперевізників, окрім тієї частини збитку, яка припадала на виконувану ним ділянку перевезення. При встановленні відповідальності перевізника та співперевізників (у разі пошкодження вантажу) спостерігається ряд труднощів, так як відповідальність визначається за нормами міжнародного договору, що належить до відповідного виду транспорту, або за нормами національного законодавства. Для полегшення встановлення такої відповідальності був розроблений ще один підхід до визначення сфер дії міжнародних конвенцій.

 Даний підхід характеризується тим, що при змішаному перевезенні кожен з співперевізників несе відповідальність за пошкодження вантажу на власному відрізку перевезень, несучи відповідальність за нормами конвенції, що регулює відносини з діяльності тільки даного виду транспорту (автомобільного, повітряного тощо).

«При такому підході при контейнерних мультимодальних перевезеннях в скрутному становищі опиняється вантажоодержувач, на обов’язку якого лежить встановити, на якому відрізку перевезення вантажу допущене його незбереження або відбулися обставини, що викликали затримку в здачі».

Сфера дії Роттердамських правил є найобширнішою, так як поширюється на врегулювання відносин пов’язаних з міжнародними мультимодальними перевезеннями та намагається юридично врегулювати сучасну практику міжнародних перевезень, згідно з якою перевезення вантажу різними видами транспорту регулюються одним договором.

 При застосуванні Роттердамських правил існує ряд нюансів. За даними Правилами перевізник несе відповідальність за втрату, пошкодження, затримку вантажу тільки за морський період перевезення. Згідно з ст. 26 Конвенції якщо вантаж пошкоджений у період відповідальності перевізника, але саме до моменту його завантаження на судно або тільки після його вивантаження з судна, положення даних Правил не мають переважної сили проти положеннями іншого міжнародного документ.

Таким чином, незважаючи на те що Роттердамські правила зачіпають питання регулювання змішаних перевезень, вони не вирішують головну проблему – ідентифікацію відповідальності перевізника на всій протяжності шляху при змішаних перевезеннях». Отже, можна зробити висновок, що Роттердамські правила являють собою певну альтернативну можливість для учасників мультимодального перевезення отримувати і використовувати систему відповідальності, передбачену даними Правилами.

Розвиток вітчизняних змішаних перевезень зазнає значних труднощів через низький рівень правової урегульованості даного питання. Необхідно виокремити наступні важливі завдання для подальшого впровадження та розвитку мультимодальних перевезень в Україні:

 • застосування до міжнародних мультимодальних перевезень спрощених митних процедур;

• вдосконалення нормативно-правового регулювання мультимодальних перевезень.

Одним з пріоритетних напрямків розвитку законодавства у сфері комбінованих перевезень є розроблення і прийняття закону України «Про мультимодальні перевезення», що у свою чергу сприятиме створенню умов для залучення автоперевізників.

При організації мультимодальних перевезень Україна повинна керуватися: • законодавством про транспорт і законодавством за видами транспорту;

• законодавством, що регулює відносини, пов’язані з перевезенням вантажів і пасажирів у прямому змішаному сполученні;

• міжнародними угодами та конвенціями за видами транспорту.

**Висновки.**

Сучасний стан міжнародних мультимодальних перевезень характеризується їх динамічним зростанням. Значна кількість європейських країн надає вагому роль розвитку даного виду перевезень в межах розвитку транспортних коридорів. Особливо швидкими темпами розвиваються мультимодальні перевезення як результат стабільно зростаючої інтеграції в Європі. *Мультимодальні перевезення* – це такий вид перевезення вантажу, при якому використовується два або більше видів транспорту, причому підтвердженням факту укладення договору перевезення і його змісту є єдиний транспортний документ. Одним із шляхів вирішення проблеми правового регулювання мультимодальних перевезень є створення універсальної (глобальної) конвенції, яка б охоплювала перевезення всіма видами транспорту.