

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
МІСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА імені О. М. БЕКЕТОВА

МІЖНАРОДНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ :
ТЕОРІЯ ТА ПРАКТИКА

Книга 1

НАВЧАЛЬНИЙ ПОСІБНИК

Харків
ХНУМГ ім. О. М. Бекетова
2018

УДК [656.07:656.13](075)

М58

Автори :

Галкін Андрій Сергійович, кандидат технічних наук, доцент, доцент кафедри транспортних систем і логістики;

Давідіч Юрій Олександрович, доктор технічних наук, професор, професор кафедри транспортних систем і логістики;

Давідіч Наталія Василівна, кандидат технічних наук, старший викладач кафедри управління проектами в міському господарстві і будівництві;

Левада Валерій Павлович, старший викладач кафедри транспортних систем і логістики;

Вакуленко Катерина Євгенівна, кандидат технічних наук, доцент, доцент кафедри транспортних систем і логістики

Рецензенти :

Мороз Миколай Миколайович, доктор технічних наук, професор, завідувач кафедри «Транспортні технології» Кременчуцького національного університету імені Михайла Остроградського;

Альошинський Євген Семенович, доктор технічних наук, професор кафедри «Транспортні системи та логістика» Українського державного університету залізничного транспорту

Рекомендовано до друку

*Вченою радою Харківського національного університету міського господарства імені О. М. Бекетова як навчальний посібник
(протокол рішення № 9 від 27.04.2018)*

Міжнародні перевезення : теорія та практика : навч. посібник : у
М58 2 кн. / Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. – Харків :
ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2018 – .

Кн. 1 / А. С. Галкін, В. П. Левада, Ю. А. Давідіч, Н. В. Давідіч,
К. Є. Вакуленко. – 2018. – 182 с.

У навчальному посібнику розглядаються питання теорії міжнародних перевезень, розглянуті міжнародні конвенції, види зовнішньоекономічних відносин, застосування ІНКОТЕРМС, управління міжнародними перевезеннями, застосування книжки МДП, контейнерні перевезення, митні формальності при переміщенні вантажів, технології транспортного обслуговування, контейнерні перевезення. Навчальний посібник розраховано на студентів, аспірантів, науковців і викладачів.

УДК [656.07:656.13](075)

© А. С. Галкін, В. П. Левада,
Ю. А. Давідіч, Н. В. Давідіч,
К. Є. Вакуленко, 2018

© ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2018

ЗМІСТ

Перелік умовних позначень	6
Вступ	7
1 Міжнародні конвенції та правила митного контролю	8
1.1 Основні положення міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур	8
1.2 Стандартні правила митного контролю	12
Питання для самоконтролю	16
Список використаних джерел	17
2 Види зовнішньоекономічних відносин	18
2.1 Загальні положення	18
2.2 Характеристика зовнішньоекономічного договору	18
2.3 Види договорів у сфері зовнішньоекономічної діяльності. Вимоги щодо форм договорів	21
2.4 Умови договорів про транспортування вантажів	38
Питання для самоконтролю	39
Список використаних джерел	39
3 Застосування міжнародних торгових правил ІНКОТЕРМС	40
3.1 Світовий досвід упровадження ІНКОТЕРМС	40
3.2 Застосування правил ІНКОТЕРМС в Україні	40
3.3 Порівняння «ІНКОТЕРМС 2010» та «ІНКОТЕРМС 2000».....	41
Питання для самоконтролю	63
Список використаних джерел	63
4 Організація міжнародних перевезень автомобільним транспортom	64
4.1 Національне законодавство	64
4.2 Міжнародні нормативні документи	65
4.3 Прийняття вантажу та виконання перевезення	69
4.4 Відповідальність перевізника	72
4.5 Пред'явлення позовів та претензій, строк позовної давності.....	74
4.6 Сфера застосування Конвенції. Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (КДПВ) або CMR-конвенція	76

4.7 Організація міжнародних перевезень основними видами транспорту.....	77
4.8 Внутрішні перевезення	79
Питання для самоконтролю	86
Список використаних джерел	86
5 Митні формальності під час переміщення товарів через митний кордон України автомобільним видом транспорту	88
5.1 Митні формальності	88
5.2 Порядок здійснення митного контролю	88
5.3 Митні формальності на автомобільному транспорті	90
Питання для самоконтролю	91
Список використаних джерел	91
6 Міжнародні перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП	93
6.1 Призначення та переваги системи МДП	93
6.2 Основні елементи системи МДП	99
6.3 Правила допущення транспортних засобів до перевезення під митними печатками та пломбами	109
Питання для самоконтролю	120
Список використаних джерел	120
7 Технологія міжнародних перевезень	122
7.1 Огляд сучасного стану здійснення міжміських і міжнародних перевезень вантажів	122
7.2 Засоби контролю за режимом праці та відпочинку водіїв	127
7.3 Вибір транспортних засобів для перевезення вантажів	133
7.4 Організація руху транспортних засобів при виконанні міжнародних перевезень	135
7.4.1 Маршрутизація перевезень	135
7.4.2 Організація роботи автомобілів та автопотягів при магістральних перевезеннях	136
7.5 Дозвільна система міжнародних перевезень.....	136
7.5.1 Двосторонні угоди про міжнародні перевезення	137
7.5.2 Багатосторонні угоди про міжнародні перевезення	138
7.5.3 Митне обслуговування міжнародних Вантажопотоків	140

Питання для самоконтролю	141
Список використаних джерел	142
8 Контейнери: поняття, класифікація. Пломби, види пломб та методи перевірки пломб	143
8.1 Становлення контейнерних перевезень	143
8.2 Контейнерні перевезення на автотранспорті	144
8.3 Контейнери: терміни і визначення. Класифікація контейнерів	150
8.4 Поняття пломби. Основні визначення. Види пломб	156
8.5 Мінімальні вимоги, які висуваються стосовно митних пломб та кріпильних пристосувань відповідно до «Міжнародної конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур» та ISO/PAS 17712 «Обладнання пломбувальне механічне для вантажних контейнерів. Загальні технічні вимоги»	160
8.6 Класифікація пломбувальних пристроїв. Сфера застосування пломб	162
8.7 Огляд пломб на предмет факту доступу до об'єкта, що захищається	167
Питання для самоконтролю	171
Список використаних джерел	171
Додаток	173

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

- АТЗ – автотранспортний засіб;
- ТЗ – транспортний засіб;
- ЗМК – зона митного контролю;
- БУП – базисні умови поставки;
- ВКВ – вільно конвертована валюта;
- SDR – спеціальні права запозичення;
- МТП – Міжнародна торгова палата;
- МПВ – міжміські перевезення вантажів;
- МП – міжнародні перевезення;
- МДП – carnet TIR, міжнародний вантажосупровідний документ;
- СМР – міжнародна товарно-транспортна накладна;
- МСАТ – Міжнародний союз автомобільного транспорту;
- ЄКМТ – Європейська Конференція Міністрів Транспорту;
- ЄЕС – Європейський Економічний Союз;
- КДПВ – Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів;
- МВФ – Міжнародний валютний фонд;
- ПО – пломбувальне обладнання.

ВСТУП

Головною метою посібника є вивчення теоретичних засад транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності, набуття практичних умінь організації міжнародних перевезень. Зрозуміти сукупність засобів, форм, методів, технічних та технологічних елементів міжнародного перевезення, економічного та правового регулювання міжнародних перевезень, що забезпечує виконання міжнародних контрактів купівлі-продажу.

Вивчення дисципліни передбачає забезпечення раціональної організації та управління автомобільними вантажними перевезеннями, ефективного формування раціональних транспортних систем та методів вантажних перевезень, використання автотранспортних засобів (АТЗ) з урахуванням норм та правил перевезень вантажів та пасажирів в міжнародному сполученні.

Завдання вивчення дисципліни – сформувати систему знань необхідних для виконання міжнародних перевезень автомобільним транспортом. Набуті знання при вивченні курсу розширять базу теоретичних та практичних знань, як вихідної основи для формування навичок і вмінь дослідження практичних проблем сучасних міжнародних перевезень.

Основні знання, які здобуває читач при вивченні дисципліни: засоби, форми, методи, технічні та технологічні елементи міжнародного перевезення, економічного правового регулювання міжнародних перевезень, що забезпечує виконання міжнародних контрактів купівлі-продажу.

В результаті вивчення стають зрозумілими: загальні закономірності розвитку системи міжнародних перевезень, особливості організації міжнародних перевезень різними видами транспорту, організаційні схеми міжнародних перевезень, економічні аспекти міжнародних перевезень, регіональні особливості розвитку транспортної системи, міжнародне правове регулювання міжнародних перевезень, особливості участі України в міжнародних транспортних перевезеннях.

Читачю надається можливість отримати поглиблені знання в галузі зовнішньоекономічної діяльності, митних операцій, митно-тарифного регулювання, особливостей організації міжнародних перевезень вантажів і пасажирів та транспортно-експедиторської діяльності, страхування, оформлення документації.

1 МІЖНАРОДНІ КОНВЕНЦІЇ ТА ПРАВИЛА МИТНОГО КОНТРОЛЮ

1.1 Основні положення міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур

Головним документом, що орієнтує на вдосконалення й розвиток митних процедур і правил, які існують сьогодні в багатьох країнах є Кіотська конвенція. В Україні вона прийнята 05.10.2006 р. Законом України № 227-V «Про приєднання України до Протоколу про внесення змін до Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур». Ціль конвенції, – спрощення й гармонізація митних процедур. Кіотська конвенція й Генеральний додаток до неї – основні документи в міжнародних митних відносинах. В ній закладені основні принципи митного регулювання і взаємин між митницею й бізнесом. Самі правила Кіотської конвенції не є нормами прямої дії. Це стандарти, сформульовані для того, щоб бути трансформованими в національне законодавство. На імплементації дається термін від трьох до п'яти років для приведення власного законодавства у відповідність зі стандартами Генерального додатка до конвенції. Зокрема, тривалий строк потрібний для використання електронного декларування (що вимагає не тільки законодавчих, але й певних технічних умов), спрощення процедури для уповноважених осіб (у випадках, коли товари можуть оформлятися, що називається на довірі, з наступним закріпленням відомостей, необхідних для митних цілей, у митній декларації й інших документах).

Загальний принцип Кіотської конвенції можна сформулювати в такий спосіб – сприяння розвитку зовнішньої торгівлі без шкоди для ефективного митного контролю. В одній фразі сполучені два споконвічно конфліктних положення, тому що повне сприяння розвитку зовнішньої торгівлі припускає скасування всіх обмежень – це просто «зелений коридор» на ввіз і вивіз товарів. Але з врахуванням певних торговельних бар'єрів, передбачених зовнішньоторговельними правилами, Кіотська конвенція вимагає від держав-учасниць такого митного адміністрування, що було б не надто обтяжливим, а максимально зручним для перевізників, імпортерів і експортерів без шкоди для ефективності митного контролю.

Існують загальні для країн, що приєднуються, принципи побудови національного митного законодавства, а саме:

Перше – це вибірковість митного контролю на основі аналізу й керування ризиками. Іншими словами, перевіряти треба там і тоді, де є ризик порушення митного законодавства. Ступінь митного контролю повинен залежати від ступеню ризику.

Друге – це широке використання в рамках митного контролю принципу проведення контролю після випуску товарів. Тобто випускати товари заявника, а потім, при необхідності, протягом якогось періоду часу перевіряти, запитувати додаткові відомості. При цьому імпортер не буде зазнавати незручностей і зайвих фінансових витрат, пов'язаних із простоям транспортних засобів (ТЗ) і зберіганням товарів на митних терміналах. Це електронне декларування й використання в митному діловодстві новітніх інформаційних технологій, які істотно його прискорюватимуть.

Третє – диференційований підхід безпосередньо при митному оформленні. Зокрема, впровадження найпростіших правил проведення митного оформлення для осіб, що завоювали до себе довіру сумлінною поведінкою, відсутністю порушень протягом певного періоду часу.

Конвенцією передбачається актуальний останнім часом принцип – співробітництва між бізнесом і державою. Взаємодія, партнерські відносини між ними – один з перших стандартів, який у додатку до Кіотської конвенції звучить так: митні органи зобов'язані встановлювати й підтримувати офіційні відносини консультативного характеру з учасниками зовнішньої торгівлі з метою розвитку співробітництва й сприяння їхній участі у впровадженні найбільш ефективних методів роботи. Конвенція закликає державні органи встановлювати митні правила таким чином, щоб вони були раціональними з погляду й держави, і бізнесу.

Крім даного загального правила конвенція передбачає багато таких положень, коли в рамках конкретних процедур потрібно враховувати потреби торгівлі й бізнесу. Наприклад, при організації митних складів, незважаючи на право митниці висувати вимоги до їхнього розміщення, облаштованості, устаткуванню, конвенція диктує в максимальному ступені враховувати потреби бізнесу й торгівлі. Те ж саме й при встановленні часу роботи митниці.

З метою як можна більш швидкого й ефективного вирішення можливих конфліктів між бізнесом і митницею, у Генеральному додатку зазначається ефективна система оскарження, що передбачається й у статті 10 ГАТТ.

У конвенції є Спеціальний додаток, що представляє серйозний практичний інтерес завдяки окремим главам, що зазначаються в ньому. Вони регулюють безпосередньо митні процедури, митні режими та встановлюють правила митного контролю.

В окремих главах Спеціального додатка описуються практично всі стадії оформлення товарів, включаючи їхнє прибуття на митну територію, тимчасове зберігання, транзит, а також такі економічні митні режими, як переробка, тимчасовий ввіз, вільні зони, – все це для України представляє великий інтерес. Викликають інтерес і правила, які застосовуються при переміщенні товарів пасажирями, спеціальні правила для оформлення поштових відправлень, а також вантажів гуманітарної допомоги. Тобто документ містить конкретні вимоги до побудови національного законодавства стосовно конкретних митних процедур і митних режимів.

Зрозуміло, що правопорушення в сфері зовнішньоекономічної діяльності практично завжди носять транснаціональний характер. Запобігання таким погрозам, як поширення наркотиків, зброї, проникнення тероризму, економічних правопорушень пов'язаних з ухиленням від сплати митних платежів, можливо лише за умови більше ефективного співробітництва з митними службами інших країн. З подальшим розвитком інформаційних технологій можна очікувати якісного прориву у взаємодії митних органів України й іноземних держав.

Стандарти митних процедур Генерального й Спеціального додатків, охоплюють практично весь спектр питань митного регулювання, які існують на даному етапі науково-технічного розвитку міжнародної торгівлі.

Необхідно відзначити, що у багатьох випадках у відношенні до тих або інших митних процедур або операцій є можливість визначити конкретні умови їхнього проведення (стягнення податків, гарантії, умови визнання особи, як декларанта та інше). Державам – учасникам Конвенції надається можливість самостійно визначати національним законодавством відповідні правила, залежно від стану економічних відносин у країні, її рівня розвитку. У той же час, практично у всіх випадках, де світова

практика показала можливість «бюрократизації» цих процедур, дається відповідна деталізація стандартів для того, щоб установити єдині підходи, що забезпечують прозорість правових норм законодавства в сфері митного регулювання.

У Розділі 6 «Митний контроль», міститься усесторонній аналіз стандартних правил, відповідно до яких повинна будуватися програма дій відповідної національної митної адміністрації щодо організації й здійснення митного контролю. Реалізація рекомендацій переслідує мету досягнення спрощення і ефективності при здійсненні митного контролю. Рекомендації, що розкривають відповідні стандартні правила митного контролю, *містять такі підходи:*

- перехід від тотального митного контролю до митного контролю, заснованого переважно на аудиті (від упровадження спрощених процедур до дозволу учаснику зовнішньоторговельної діяльності самостійно нараховувати митні платежі). Такий підхід забезпечить митному органу реальну можливість регулювати об'єм міжнародної торгівлі, забезпечить економію ресурсів, а також інтенсивніше сприятиме торгівлі;

- пріоритет управління ризиками як невід'ємної частина митного контролю;

- проведення оцінки здійснення митного контролю з метою підтримки програми контролю на ефективному й продуктивному рівні;

- здійснення співпраці, яка дає можливість інформування про зміни, що відбуваються в комерційній практиці;

- підвищення ролі людського чинника в процесі митного контролю, а саме підтримка належного рівня професіоналізму персоналу, його стимулювання й матеріальне забезпечення;

- здійснення заходів із суміжними митними органами, що дозволить чинити ефективний опір міжнародній злочинності, а також створить основу для єдиного інформаційного потоку в області міжнародної торгівлі;

- широке використання митними органами інформаційних технологій, зокрема в процесі митного оформлення та здійснення митних процедур.

1.2 Стандартні правила митного контролю

Основний зміст положень Конвенції Кіото направлено на організацію та проведення митного контролю, який, забезпечуючи належне застосування митного законодавства, а також дотримання інших правових вимог, сприятиме міжнародній торгівлі. У зв'язку з цим митний контроль повинен підтримуватися на мінімальному рівні, необхідному для того, щоб відповідати основним цілям, і здійснюватися на основі максимального використання методів управління ризиками.

Здійснення митного контролю на основі таких підходів дозволить співробітникам митних органів:

- зосередити увагу на сферах підвищеного ризику і, отже, забезпечити ефективніше використання наявних у їх розпорядженні ресурсів;
- збільшити можливості виявлення порушень митного законодавства, а також недобросовісних учасників зовнішньоекономічної діяльності і фізичних осіб;
- сприяти добросовісним учасникам зовнішньоекономічної діяльності і фізичним особам, сприяти прискоренню міжнародному товарообігу.

Відбір товарів, ТЗ, документів і осіб для перевірки повинен бути заснований на профілі ризику для того, щоб визначити конкретну операцію. Такі процедури повинні також припускати випадкову вибірку на основі статистичного взяття проб і зразків або на досвіді та інтуїції посадовця митного органу. Операції можуть бути направлені на об'єкт перевірки на основі будь-якої кількості профілів ризиків.

До методу митного контролю за переміщенням належать:

1. Документальна перевірка

Вона дає інформацію про переміщення товарів, їх відповідність профілю ризику, можливість проведення попереднього відбору для перевірки, визначення об'єктів, що вимагають особливої уваги, а також допомога співробітнику митного органу в ухваленні рішення по випуску товару. Існують такі різновиди документальної перевірки:

- перевірка документів, представлених до подачі митної декларації;
- перевірка митної декларації та супутньої документації;
- перевірка інших документів;
- перевірка документів відповідно до спрощених процедур.

2. Фізичний огляд

Він проводиться з метою визначення фактичної відповідності характеристик товару, ТЗ зазначеним у документації, що додається. Фізичний огляд повинен проводитися в максимально короткі терміни. Рівень і характер фізичного огляду визначаються, виходячи з наявної інформації, одержаної в ході здійснення документальної перевірки. Існують два рівні проведення фізичного огляду:

- загальна перевірка – зовнішній огляд контейнерів і упаковок на предмет відповідності маркуванню й номерам, перевірка пломб, кількості упаковок і опису товарів;

- детальний (докладний) огляд – перевірка товарів на відповідність інформації, що міститься у вантажній митній декларації (митна вартість, країна походження товару, класифікація, ставка митного збору, кількість, заборони й обмеження), а також на предмет дотримання вимог з охорони здоров'я населення й безпеки.

3. Ідентифікація товарів

Цей метод застосовується для контролю товарів і ТЗ, які знаходяться у певному митному режимі (транзит, тимчасове ввезення, митний склад, переробка товарів на митній території тощо) і звільняються від стягнення митних зборів і податків.

4. Митний контроль фізичних осіб полягає в перевірці особи, яка супроводжує багаж (за необхідності особистий огляд). Перевірка полегшується з використанням системи зеленого та червоного коридорів. Перевірка пасажирів, які використовують червоний коридор, здійснюється вибірково із застосуванням технічних прийомів управління ризиками. Особистий огляд повинен проводитися тільки у виняткових випадках, коли особа визначається як ризик високого рівня і є підстави для підозри в митному правопорушенні.

5. Заходи митного контролю, заснованого на аудиті

Методи контролю можуть варіюватися від аудиту, що проводиться після завершення митних процедур, до проведення учасником торгівлі самоконтролю. Застосування контролю, заснованого на аудиті, не виключає проведення фізичного огляду товарів.

При створенні митним органом заходів контролю на основі аудиту з урахуванням надійності комерційних систем учасника зовнішньоторговельної діяльності попередньою умовою є відповідність

цих систем загальноприйнятими принципами ведення бухгалтерського обліку в своїй країні. Ці принципи визначають, які економічні ресурси й зобов'язання повинні бути враховані, які зміни в активах і зобов'язаннях повинні бути відбиті в бухгалтерії, яка інформація і яким чином повинна бути розкрита і які фінансові звіти повинні бути підготовлені.

Аудит, що проводиться після виконання митних формальностей, має свої особливості. Цей підхід в організації митного контролю є ефективним засобом його проведення, оскільки дає ясну та всеосяжну картину операцій, оскільки вони відбиті в бухгалтерських книгах і облікових записах учасників зовнішньоторговельної діяльності. Одночасно вони дозволяють митним органам сприяти добросовісним учасникам зовнішньоторговельної діяльності у формі спрощеного порядку виконання митних формальностей. Аудит, що проводиться після виконання митних формальностей і завершення митних процедур, включає декілька елементів: розробка аудиторських програм, вибір осіб для аудиту, планування річного аудиту, сам процес аудиту. У разі використання цієї міри контролю особливий акцент робиться на професійному проведенні перевірки бухгалтерського обліку та журналів того, що перевіряється. Протягом усього періоду проведення перевірки від попереднього планування аудиту до його завершення важливе значення мають відкрите спілкування й координація дій.

Аудит відповідно до рекомендацій Конвенції Кіото проводиться в кілька етапів:

1. Огляд – попередній аудит, в ході якого проводиться оцінка сильних і слабких сторін комерційної системи того, що перевіряється. На цьому етапі митні органи запрошують і перевіряють документи та інформацію, що стосуються структури, відомостей про переміщуваними ними товари, вартість продукції, характер операцій, а також бухгалтерську документацію. Така інформація з моменту передачі її в митні органи повинна розглядатися як конфіденційна.

2. Первинна зустріч з імпортером. Вона проводиться перед початком планової аудиторської перевірки і направлена на збір необхідної документації (інвойси, замовлення на покупку, рахунки, контракти, облікові записи товарно-матеріальних запасів, ділова кореспонденція, облік платежів).

3. Первинна зустріч із аудиторами.

4. Аудиторська анкета.
5. Внутрішній корпоративний контроль.
6. Координація проведення аудиту.
7. Завершальна конференція.
8. Фінальний звіт.
9. Подальший візит.

Етапи 4–7 проводяться митними органами та мають інформативно-консультаційний характер. Етапи 8 і 9 мають контролюючий характер.

Інформаційний обмін і взаємна адміністративна допомога, згідно з положенням Конвенції Кіото – невід’ємні частини сучасного митного адміністрування. Збільшення міжнародної торгівлі і розвиток нових розроблених методів митного контролю виявили недоліки системи, за якої контроль ґрунтується переважно на перевірці декларації на товари і супутніх документів, які подаються після прибуття товарів на митну територію. Для митних органів бажано одержати інформацію на ранньому етапі та мати доступ до подальшої інформації, що не є в наявності на зазначеній території.

Митні органи шукають сприяння з боку митних органів інших країн для отримання інформації до прибуття на митну територію і для отримання інших видів допомоги з метою забезпечення належного застосування митного законодавства (включаючи збір митних зборів) і запобігання порушенням, розслідування і здійснення боротьби з порушеннями митного законодавства. Ця форма допомоги звичайно називається «взаємна адміністративна допомога». За наявності юридичної основи й необхідного механізму обмін інформацією може допомогти в процесі управління ризиком. Інформація, що надається на прохання іншої митної адміністрації, автоматично або спонтанно, є додатковим іноді дуже специфічним джерелом, на якому ґрунтується аналіз ризику.

Митні органи країн, що є сусідами, можуть одержати повноваження на проведення оцінки та стягування митних зборів і податків від імені іншої держави.

Відповідно до положень Конвенції Кіото співпраця необхідна під час здійснення сучасного митного контролю. Все більше використання методів управління ризиками, узгодженість інтересів, хороші комунікації, консультації та співпраця між учасниками зовнішньоторговельної діяльності й митними органами є ключовими чинниками для досягнення

задовільного балансу між ефективним митним контролем і сприянням. Сприяння та контроль не знаходяться в конфлікті або суперечності. За гарного управління сприяння може допомогти успішнішому проведенню процедур митного контролю.

Важливим фактом є те, що всі зацікавлені особи повинні мати можливість одержати від митних органів необхідну інформацію, що стосується митних процедур і вимог. Здійснення такої послуги можливо через офіційні видання митних органів (газети, журнали, збірки, бюлетені тощо). Докладніша й детальніша інформація повинна розміщуватися на офіційних сайтах митних органів. Сьогодні митні органи багатьох країн підтримують офіційне консультування з учасниками зовнішньоторговельної діяльності, митними перевізниками, агентами, операторами портів і аеропортів і їх представницькими організаціями.

На всіх рівнях треба співпрацювати на постійній основі: на місцевому й регіональному рівнях – між посадовцями митних органів і професійними кругами, на державному рівні – між митною адміністрацією та професійними кругами. Для митної адміністрації така співпраця дає перевагу в поліпшенні своїх знань. Зокрема докладне знання загальних умов міжнародної практики сприяє ефективному застосуванню посадовцями митних органів методів управління ризиками.

Питання для самоконтролю

1. У чому полягає загальний принцип Конвенції Кіото? Дайте розгорнуту відповідь.
2. Назвіть основні переваги Конвенції Кіото для бізнесу та співробітників митних органів. Дайте розгорнуту відповідь.
3. Опишіть підходів, які розкривають стандартні правила митного контролю. Дайте розгорнуту відповідь.
4. Назвіть основні методи митного контролю та способи перевірок, які до них входять. Дайте розгорнуту відповідь.
5. Як проводиться митний аудит, відповідно до рекомендацій Конвенції Кіото? Дайте розгорнуту відповідь.

Список використаних джерел

1. Єгоров О. Б. Митна економіка (Україна – СОТ-ЄС) : посібник / О. Б. Єгоров. – Одеса : Пласке ЗАТ, 2005 р. – 226 с.

2. Науменко В. П. Митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні / В. П. Науменко, П. В. Пашко, В. А. Руссков. – Київ: Знання, 2004 р. – 403 с.

3. Закон України «Про приєднання України до Протоколу про внесення змін до Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур» від 05.10.2006 р., № 227–V // Верховна Рада України. – Київ, 2006. – Режим доступу : zakon.rada.gov.ua

2 ВИДИ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН

2.1 Загальні положення

Міжнародне економічне співробітництво є одним із головних чинників впливу на рівень розвитку економіки кожної окремої країни та світового прогресу в цілому. Складовим елементом такого співробітництва є зовнішньоекономічна діяльність суб'єктів господарювання різних країн. Для них важливим є знання особливостей комерційних операцій та правил укладання різних видів міжнародних контрактів. Саме від цих знань залежить успіх зовнішньоекономічних операцій купівлі-продажу, реекспорту та реімпорту, зустрічної торгівлі, експортно-імпортних операцій тощо.

2.2 Характеристика зовнішньоекономічного договору

У розвитку економічних зв'язків та співробітництва українських підприємців із зарубіжними партнерами важливу роль відіграє зовнішньоекономічний договір (контракт).

Відповідно до Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність» від 16 квітня 1991 року зовнішньоекономічний договір (контракт) – матеріально оформлена угода двох або більше суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та їх іноземних контрагентів, спрямована на встановлення, зміну або припинення їх взаємних прав та обов'язків у зовнішньоекономічній діяльності.

Як і всяка цивільно-правова угода, зовнішньоекономічний контракт має відповідати ряду загальних вимог (умов), додержання яких є необхідним для дійсності угоди. Ці вимоги виводяться доктринальним шляхом із норм чинного законодавства. Крім загальних умов, зовнішньоекономічні контракти підпорядковуються й певним спеціальним вимогам. Йдеться насамперед про суб'єктний склад договору. Сторонами в ньому є з одного боку, суб'єкт зовнішньоекономічної діяльності України, а з другого – іноземний контрагент.

Відповідно до ст. 3 Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність» суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності в Україні є:

- *фізичні особи* – громадяни України, іноземні громадяни та особи без громадянства, які мають цивільну правоздатність і дієздатність згідно з законами України і постійно проживають на території України;

- *юридичні особи*, що зареєстровані як такі в Україні і мають постійне місцезнаходження на території України (підприємства, організації та об'єднання всіх видів, включаючи акціонерні та інші види господарських товариств, асоціації, спілки, концерни, консорціуми, торговельні дома, посередницькі та консультаційні фірми, кооперативи, кредитно-фінансові установи, міжнародні об'єднання, організації та ін., у тому числі юридичні особи, майно або капітал яких повністю перебуває у власності іноземних суб'єктів господарської діяльності;

- *об'єднання фізичних, юридичних, фізичних та юридичних осіб*, які не є юридичними особами згідно із законами України, але які мають постійне місцезнаходження на території України і яким цивільно-правовими законами України не заборонено здійснювати господарську діяльність.

Іноземними суб'єктами господарської діяльності визнаються ті суб'єкти, які мають постійне місцезнаходження (для юридичних осіб) або постійне місце проживання за межами України (для фізичних осіб).

Однією з необхідних умов дійсності зовнішньоекономічного контракту є додержання письмової форми. Зовнішньоекономічний договір (контракт) укладається у письмовій формі, якщо інше не встановлено законом або міжнародним договором України. У разі якщо зовнішньоекономічний договір підписується фізичною особою, потрібен тільки підпис цієї особи. Від імені інших суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності зовнішньоекономічний договір підписують дві особи: особа, яка має таке право згідно з посадою відповідно до установчих документів, та особа, яку уповноважено довіреністю, виданою за підписом керівника суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності, одноособове, якщо установчі документи не передбачають інше.

Недодержання форми й порядку підписання зовнішньоекономічного контракту іноді є предметом спору між його сторонами, який передається на вирішення компетентного органу. У договорах міжнародної купівлі-продажу товарів, бартерних та інших контрактах, що їх укладають

українські суб'єкти господарювання з іноземними контрагентами, найчастіше обумовлюється застереження, що будь-які суперечки, які виникають із цього контракту або у зв'язку з ним, підлягають передачі на розгляд та остаточне вирішення в Міжнародний комерційний арбітражний суд при Торгово-промисловій палаті України.

За своїм змістом зовнішньоекономічний контракт має бути складений за схемою (структурою), яка визначена положенням про форму зовнішньоекономічного договору (контракту). У договорі (контракті) повинні зазначатися: назва, номер договору, дата й місце його укладення, преамбула із зазначенням повного і скороченого найменування сторін та вказівка на статутні документи, якими керуються сторони під час укладення договору, предмет договору; кількість та якість, товару (обсяги виконання робіт, надання послуг; БУП, приймання-здачі виконаних робіт або послуг, у тому числі з використанням міжнародних правил інтерпретації комерційних термінів у редакції 2000 р.; ціна та загальна вартість договору; умови платежу; упаковка та маркування; форс-мажорні обставини; санкції та рекламації; арбітражне застереження; юридичні адреси; поштові та платіжні реквізити сторін. Крім того, за домовленістю сторін у договорі можуть визначатися й додаткові умови (наприклад, про страхування, порядок сплати податків і зборів тощо).

Форма зовнішньоекономічної угоди визначається правом місця її укладення. Угода, яку укладено за кордоном, не може бути визнана недійсною внаслідок недодержання форми, якщо дотримано вимог законів України. У самому договорі може бути зазначено місце його укладення. Визначення місця укладення є важливим для зовнішньоекономічних договорів (контрактів).

Угода може бути визнана недійсною (invalidity) у разі, якщо вона:

1) не відповідає вимогам законодавчих актів, норма моралі «доброго порядку» – юридична категорія, що визнається правовими системами більшості цивілізованих країн та міжнародним правом;

2) здійснена з порушенням форми; недотримання форми, якої вимагає законодавство, тягне за собою недійсність лише у випадку, коли такий наслідок прямо зазначений у законодавстві;

3) не відповідає справжній «волі» (truewill) обох або однієї зі сторін; до «пороків волі» (fraud, deception), шантаж (blackmail Intimidation),

помилку (error, delusion), погрозу (threat), насильство (violence, coercion), зловживання впливом (abuses of authority);

4) укладена недієздатними (noncompetent) особами або частково недієздатними поза межами, наданими їм за законом;

5) укладена особами, які, наприклад, знаходяться на межі банкрутства (failure, bankruptcy), напередодні оголошення їх неплатоспроможними (insolvent).

Серед недійсних угод розрізняють:

- заперечні (dispute), які визнаються недійсними тільки на вимогу контрагента у суперечці із дня рішення суду, який вирішує про долю виконаних зобов'язань за угодою;

- незначні (insignificant), які визнаються недійсними не тільки на вимогу контрагента, а й іншої зацікавленої особи, суду. Ці угоди визнаються недійсними з дня їх укладення. Вони не утворюють правових наслідків, на які була спрямована воля сторін, що здійснили таку угоду.

За недійсною угодою кожна зі сторін зобов'язана повернути іншій стороні усе отримане за угодою, а за неможливості повернути в натурі – відшкодувати вартість у грошах, якщо інші наслідки не передбачені законодавчим актом.

Загальні вимоги, що стосуються учасників угоди, способу вираження їх волі, змісту угоди, інших умов, визначаються правом, що застосовується, та законодавством, що впливає з нього, яке встановлює також підстави та наслідки недійсності угоди.

2.3 Види договорів у сфері зовнішньоекономічної діяльності. Вимоги до форм договорів

У міжнародній комерційній практиці використовується багато різновидів зовнішньоторгових договорів, структура, зміст та особливості яких визначаються видом зовнішньоекономічної операції, яку вони супроводжують. Серед них є, наприклад, такі: зовнішньоторгові договори купівлі-продажу, підряду, франчайзингові, ліцензійні, лізингові та біржові угоди, договори страхування, перевезення, позики тощо. Проте найчастіше в зовнішньоторговій практиці застосовується договір міжнародної купівлі-продажу. У зв'язку з цим пропонуємо розглянути види міжнародних контрактів купівлі-продажу більш детально.

Залежно від принципів, закладених в основу класифікації, контракти купівлі-продажу можна поділити за такими видами:

- 1) разові;
- 2) з періодичною поставкою;
- 3) з оплатою в грошовій та товарній формах (повністю чи частково);
- 4) попередні;
- 5) термінові.

Разові контракти можуть бути з коротким строком поставки (сировинні товари) та з довгостроковими поставками (на комплексне устаткування 3–5 та більше років).

Контракти з періодичною поставкою передбачають регулярну періодичну поставку узгодженої кількості товарів протягом установленого строку. Цей строк може бути коротким (1 рік) та довгим (5–10 років). Такі контракти переважно укладаються на промислову сировину та полуфабрикати.

Контракт із оплатою в грошовій формі передбачає оплату в узгодженій між сторонами валюті із застосуванні обумовлених у контракті способів платежу та форми розрахунку.

Контракти з оплатою цілком у товарній формі укладаються під час продажу одного чи декількох товарів із одночасною ув'язкою із покупкою іншого товару та розрахунки в іноземній валюті не проводяться (бартер).

Попередній контракт – це договір, за яким сторони зобов'язуються укласти в майбутньому договір про передачу товарів на умовах, передбачених у попередньому договорі. На сторону, яка необґрунтовано ухиляється від укладання договору, що передбачений таким договором, накладається відшкодування збитків іншій стороні, які були викликані шляхом ухилення.

Ще одним різновидом міжнародних контрактів є термінові контракти. Ці договори укладаються, коли покупцю необхідно отримати придбаний товар саме в обумовлений строк, а інші умови мають менше значення. Наприклад, насіння до посівної. У разі порушення строку покупець анулює договір із застосуванням санкцій.

Проблемам уніфікації умов угод у міжнародній торгівлі приділяється багато уваги з боку спеціалізованих міжнародних організацій. Розробкою типових контрактів та введенням їх в практику займається Європейська

економічна комісія ООН. Під її наглядом розроблено більш 30-ти варіантів типових контрактів та загальних умов купівлі-продажу.

Типовий контракт (standard contract) – це заздалегідь підготовлений текст контракту або низка уніфікованих умов, викладених у письмовій формі з урахуванням звичаїв та звичок, характерних для даної сфери діяльності чи торгівлі, та прийнятих сторонами контракту після того, як вони були узгоджені з вимогами конкретної угоди.

Текст конкретного типового контракту може використовуватись лише до суворо визначених видів угод або видів торгівлі чи при наданні послуг. Часто типові контракти розробляються та наказуються до обов'язкового використання галузевими відомствами або спілками підприємців.

Існують у міжнародній торговій практиці два основних напрями у розвитку типових контрактів та проформ (pro forma).

1. Використання у звичайних зона митного контролю (ЗМК) стандартних умов та застережень. Наприклад, використання у ЗМК БУП, які побудовані на міжнародних комерційних термінах Incoterms. Такі умови зазначаються у ЗМК аббревіатурою терміна, який у розширеному тлумаченні викладений у основному документі, що не входить у ЗМК та його додатки.

2. Використання формулярів, проформ та бланків. Існують контракти, які оформлені у вигляді формулярів або бланків. Якщо такі форми містять необхідний мінімальний набір атрибутів, вони можуть замінювати текст контракту. Проформи контрактів можуть бути:

- текстові;
- бланкові, які мають чіткі та спрощені форми, зведені в таблиці.

Тексти в цих проформах зведені до мінімуму, а суттєві умови у вигляді текстових статей винесені в окрему або особливу частину на звороті документа. Загальна (особлива) частина не змінюється.

Уніфіковані або зразкові тексти контрактів, на відміну від типових, більш різноманітні, чисельні та відтворюють галузеві специфіки діяльності. Вони мають рекомендаційний характер, а їх тексти можуть суттєво змінюватись з урахуванням особливостей конкретних угод.

Контракт може бути представлений у вигляді заздалегідь підготовленого документа або формуляра табличного вигляду. Він набуває сили контракту лише в разі, якщо партнери з угоди заповняють статті та

графи, які апріорі вимагають узгодження (наприклад, найменування сторін, кількість, якість, ціна товару, строк та місце поставки та інші) і обидва підпишуть його.

Часто використовується комбінована форма типового контракту, яка складається із двох частин:

- частини, що узгоджується;
- уніфікованої частини (загальних умов).

Такі контракти видаються на бланках друкарським способом. На першому аркуші друкуються індивідуалізовані умови угоди, а на звороті або на решті аркушів – загальні умови. За необхідності у деяких пунктах ЗМК залишають місце для уточнення умов, що узгоджуються, або просто залишають вільні графи у розділі «Інші умови».

Типовий контракт або проформа може використовуватись двома способами:

- беззастережною згодою (приєднанням) однієї із сторін, що домовляються, умовами та положеннями форми типового контракту, запропонованою іншою стороною. Ця форма не повинна змінюватись, за винятком деяких, апріорі встановлених атрибутів, які вписуються або вдрукуюються у порожні графи;

- застосуванням типового або зразкового контракту як зразка, який може бути незначно (для типового) або суттєво (для зразкового) змінений сторонами згідно з умовами конкретної угоди.

Можно сказати, що в міжнародній комерційній практиці використовується багато різновидів зовнішньоторгових договорів, структура, зміст та особливості яких визначаються видом зовнішньоекономічної операції, яку вони супроводжують, такі як: зовнішньоторгові договори купівлі-продажу, підряду, франчайзингові, ліцензійні, лізингові та біржові угоди, договори страхування, перевезення, позики тощо. Контракти купівлі-продажу поділяються на такі види: разові, з періодичною поставкою, з оплатою в грошовій та товарній формах (повністю чи частково), попередні, строкові. Також часто використовуються типові контракти.

Зовнішньоторговельні контракти включають такі основні елементи, які знаходяться у визначеній послідовності:

- 1) преамбула (визначення сторін);
- 2) предмет контракту;

- 3) кількість (або ціна та кількість);
- 4) базові умови поставки товарів;
- 5) ціна та загальна сума контракту;
- 6) якість товару;
- 7) строк та умови поставки;
- 8) умови платежу;
- 9) умови передавання-приймання товару;
- 10) гарантії, претензії;
- 11) пакування та маркірування товару;
- 12) відвантажування товару;
- 13) санкції;
- 14) страхування;
- 15) форс-мажорні обставини;
- 16) арбітраж;
- 17) інші умови;
- 18) юридичні адреси, поштові й платіжні реквізити сторін.

Вищевикладена структура контракту є зразком. Під час оформлення контрактів окремі розділи можуть бути об'єднані або введені інші. Розглянемо більш детально кожен з елементів зовнішньоторговельного контракту купівлі-продажу.

1. Преамбула

Із преамбули починається текст контракту. Тут подаються:

- назва та реєстраційний номер контракту (посередині сторінки);
- місце (нижче ліворуч) та дата його укладення (нижче праворуч);
- визначення сторін (ще нижче через кілька інтервалів).

Кожна із перерахованих характеристик є обов'язковою, тому що у деяких країнах контракт, який не має однієї з них, може бути визнаний недійсним.

Номер ЗМК привласнюється за згодою сторін, зазвичай за порядком реєстрації документів однієї із сторін (за місцем здійснення угоди), але може бути і подвійний номер, тобто містити реєстраційні дані обох сторін.

Місце укладення контракту визначає закон, який застосовується до угоди, тобто визначає права та обов'язки сторін. Це положення діє тоді, коли інше не визначено угодою сторін. Сторони можуть вибрати будь-яке право, зазначивши його у контракті або ж, у крайньому випадку, зробивши застереження у контракті про те, що він вважається укладеним на території

відповідної країни. Згідно з українським законодавством права та обов'язки сторін визначаються правом країни, обраної сторонами при укладенні контракту або в результаті подальшого узгодження. Якщо таке узгодження між країнами відсутнє, то до контракту застосовується право країни, де розташована або має основне місце діяльності сторона, яка є:

- продавцем у контракті купівлі-продажу;
- комітентом (консигнантом) – у договорі комісії (консигнації);
- довірительом – у договорі доручення;
- перевізником – у договорі перевезення.

Слід урахувати, що коли контракти підписуються на території іншої країни, то в інтересах вітчизняного учасника домовитись про застосування права своєї країни, особливості якого відоміші.

Дата укладення угоди юридично означає момент набуття договором чинності, з якого виникають права та обов'язки сторін за контрактом (якщо спеціально не зазначений інший строк набуття контрактом чинності). Слід мати на увазі, що порядок визначення дати відрізняється в Україні та за кордоном.

Визначення сторін (спочатку продавця, потім покупця) містить:

- їх повні та скорочені юридичні назви (фірмові назви), тобто ті назви, під якими вони зареєстровані в торговому (державному) реєстрі у своїх країнах (із зазначенням номерів їх реєстраційних свідоцтв та місця реєстрації);

- місцезнаходження (назва країни та міста);
- їх правовий стан, включаючи зазначення номера та виду ліцензії на зазначений вид діяльності;

- назви сторін у тексті контракту як контрагентів («Продавець» та «Покупець», «Постачальник» та «Замовник»).

У ЗМК доцільно точно зазначити особу (посаду, ПІБ), яка підписує його від імені даної сторони, але іноді обмежуються лише описом особи, яка підписала ЗМК, у кінці контракту, нижче підпису. У практиці укладення ЗМК виникають випадки, коли товар або послуги замовляє одна організація, платить – інша, наприклад, та, яка має валютний рахунок та валюту, а отримує гроші – третя. У цьому разі має місце здійснення угоди на користь третьої особи, яка зазначена у ЗМК.

Підставою для здійснення зовнішньоекономічної операції є договір (контракт) – письмово оформлена угода двох або більше суб'єктів

зовнішньоекономічної діяльності та їх іноземних контрагентів, спрямована на встановлення, зміну або припинення їхніх взаємних прав і обов'язків у зовнішньоекономічній діяльності. Права, обов'язки і відповідальність партнерів за угодою згруповані в окремих розділах: преамбула (визначення сторін), предмет контракту; кількість (або ціна та кількість), базові умови поставки товарів, ціна та загальна сума контракту, якість товару, строк та умови поставки, умови платежу, умови передавання-приймання товару, гарантії, претензії, пакування та маркірування товару, відвантажування товару, санкції; страхування, форс-мажорні обставини, арбітраж; інші умови, юридичні адреси, поштові й платіжні реквізити сторін.

2. Предмет контракту

Цей розділ є головним, оскільки залежно від предмета ЗМК визначаються вид контракту, право, яке застосовується, звичаї, проформа тексту. У цьому розділі зазначається:

- описання предмета контракту;
- назва об'єкта угоди (товару);
- характеристика об'єкта угоди (товару).

Іноді в цьому розділі обумовлюють кількість та БУП.

Предметом контракту може бути продаж або поставка товару, надання послуг, передача технології тощо, тобто вид зовнішньоторгової угоди (купівля-продаж, підряд, оренда тощо).

Назву товару необхідно вказати так, як він іменується в міжнародній торгівлі (або найближче до цього). Визначаючи асортимент, зазначають види, марки та моделі товарів.

Вид товару має важливе значення при визначенні не тільки виду ЗМК, а й правової регламентації, наприклад, при отриманні пільг, встановленні розміру мит та зборів, квотування продукції тощо.

Характеристика товару містить визначення основних його параметрів. У випадках, коли предметом контракту є товари з різними якісними характеристиками або різного асортименту, вони перераховуються у специфікації, яка додається до контракту, про що робиться відповідне застереження. Може бути посилання на розділ «Інші умови».

3. Кількість (або ціна та кількість)

Найчастіше визначення кількості не виділяється в окрему статтю, а входить у статтю «Ціна та кількість» або «Предмет та кількість».

Але у будь-якому випадку, визначаючи кількість товару, сторони повинні узгоджувати:

- одиниці вимірювання кількості;
- порядок визначення кількості;
- систему мір та ваги;
- застереження «близько» та «за опціоном»;
- чи включаються тара та упакування у кількість товару;
- які організації визначають кількість товару;
- якими документами засвідчується кількість товару.

Контракт може містити вказівку про те, що продавець або покупець має право скористатись можливістю відступу від зазначеної у ньому кількості. У такому разі твердо фіксована у контракті кількість може супроводжуватися застереженням, що покупцю (продавцю) надається право закупити (продати) у продавця (покупця) додатково визначену кількість товару на тих самих умовах. Це право виражається словами «за опціоном покупця (продавця)» або «за виробом покупця (продавця)». Будь-який опціон (продавця чи покупця) як правило не перебільшує 10% від основної кількості товару.

У контракті обумовлюється також, чи входить тара й упакування у кількість товару, що поставляється. Залежно від цього розрізняють: 1) масу брутто – масу товару разом із внутрішньою та зовнішньою упаковками; 2) масу нетто – масу товару без будь-якої упаковки; 3) масу брутто за нетто – у тих випадках, коли маса товару становить не більш як 1–2 % від маси товару і ціна тари незначна, то сторони нехтують масою тари.

У цьому розділі контракту часто зазначається, які організації визначають кількість товару та якими документами вона засвідчується. Кількість товару може вказуватися як в основному тексті контракту, так і в додатку чи додатках до нього, які мають бути невід'ємною частиною контракту.

4. Базисні умови поставок

Найчастіше визначення базисних умов поставки (БУП), так само як і кількість, не виділяється в окрему статтю, а входить у статтю «Ціна та кількість (або загальна сума контракту)» або «Предмет та кількість».

Поняття БУП визначає зобов'язання продавця та покупця з доставки товару та встановлює момент переходу з продавця на покупця ризику випадкової загибелі або псування товару. Витрати з доставки товару, які,

відповідно до базисної умови несе продавець, входять у ціну товару, утворюючи її основу – базис (тому й умови називаються базисними). Крім того, БУП визначають зобов'язання сторін із страхування вантажів, оформлення комерційної документації, отримання ліцензій, оплати мит, направлення повідомлень тощо.

5. Ціна та загальна сума контракту

У цьому розділі контракту фіксуються:

- БУП;
- валюта ціни;
- рівень та спосіб фіксації ціни товару;
- чи включені у ціну вартість тари, упаковки, маркірування;
- загальна сума контракту.

Валюта ціни – це валюта, у якій зафіксована ціна товару в контракті. Специфіка вибору валюти ціни у зовнішній торгівлі держав, які вийшли із карбованцевої зони (України зокрема), випливає з факту неконвертованості національної валюти, у зв'язку з чим у розрахунках ними використовуються вільно конвертована валюта (ВКВ), а також спеціальні міжнародні та регіональні валютні одиниці – SDR та EUR (SDR Special Drawing Rights – Спеціальні права запозичення; EUR – євро – валютна одиниця 15 країн ЄС). Теоретично валютою ціни товару може бути будь-яка ВКВ. Але на практиці в імпортних контрактах під час купівлі продукції у розвинених країнах, валюта яких є конвертованою, ціни, як правило, встановлюються в національній валюті цих країн. Визначення валюти ціни є важливою умовою контракту. Річ у тім, що валюти нерівноцінні за своєю якістю: є сильні, стійкі валюти зі стабільною купівельною спроможністю, мало змінювані у часі за своїм змістом, та слабкі валюти, курс яких нестабільний. Тому від вибору валюти ціни залежить ризик валютних втрат, тобто можливість не отримати еквівалент вартості, передбачений у момент пропозиції ціни та підписання контракту.

Так, експортери повинні прагнути фіксувати ціни товарів у ВКВ, курс яких стабільний або має тенденцію до підвищення. Це забезпечить одержання більшої суми валюти платежу. Оскільки інтереси імпортерів та експортерів протилежні, то в інтересах імпортера фіксувати ціни товарів у валюті, яка має тенденцію до знецінення. У цьому випадку імпортер зможе розрахуватися за товар тією ж кількістю, але знецінених грошових одиниць.

Рівень ціни товару – це основне питання зовнішньоторгової угоди. Контрактна ціна має базуватися на рівні світової. Практично світові ціни – це експортні ціни основних постачальників зазначеного товару та імпорتنі ціни у найважливіших центрах імпорту цього товару. Це ціни, за якими здійснюються значні експортно-імпорتنі операції, які достатньо повно характеризують стан торгівлі цим товаром.

Спосіб фіксації ціни визначає, коли фіксується ціна у контракті: у момент його укладання, протягом строку його дії або у момент його виконання. За способом фіксації у контракті можуть бути такі види цін:

- тверда ціна, яка встановлюється у момент підписання контракту та протягом строку його дії, не підлягає зміні;

- ціна з наступною фіксацією у контракті не вказується, а лише описується спосіб установаження ціни в майбутньому, тобто на момент виконання угоди, або у зазначені договором строки на основі узгоджених джерел. Ці ціни застосовуються при поставках товарів з тривалим строком виготовлення, товарів, вартість яких залежить від їх якості (переважно під час продажу металів або хімікатів з певною часткою домішок або корисних речовин), а також товарів, ціна яких значно залежить від кон'юнктурних коливань, під час продажу продукції з тривалим строком поставки або наданням кредиту.

Якщо у контракті ціна залежить від зміни ринкових цін, то у тексті контракту це зазначається застереженнями трьох видів:

- застереження «hausse» (підвищення), яке означає, що будь-яке підвищення ринкової ціни веде до підвищення контрактної ціни;

- застереження «baisse» (пониження), яке означає, що будь-яке зниження ринкової ціни веде до зниження контрактної ціни, а будь-яке підвищення ринкової ціни до уваги не береться;

- застереження «hausse-baisse», яке ставить зміну контрактної ціни у залежність від відповідної зміни ринкової ціни.

Змінна ціна розраховується у момент виконання угоди перегляданням базисної ціни з урахуванням зміни у витратах виробництва за час виконання контракту. Вона застосовується під час продажу продукції, яка має тривалі строки поставок (як правило, понад рік), головним чином, складного комплектного обладнання, яке є складним єдиним технологічним комплексом.

При цих цінах у контракті зазначаються базисна ціна та її структура, момент початку зміни ціни, границя змінності.

6. *Якість товару*

У цьому розділі зазначаються:

- технічний рівень та якість товару, що постачається;
- документи та організації, які підтверджують якість товару;
- комерційні гарантії якості;
- перевірка якості або прийняття товару на підприємствах постачальників.

Визначити якість товару у контракті купівлі-продажу – означає встановити якісну характеристику товару, тобто сукупність властивостей, що визначають придатність товару для використання його за призначенням відповідно до потреб споживача. Вибір способу визначення якості залежить від характеру товару, від практики, що склалася у міжнародній торгівлі цим товаром, та інших умов. Сторони повинні прагнути до того, щоб дати повнішу характеристику товару. У міжнародній практиці використовуються такі способи визначення якості.

- за стандартом. Цей спосіб передбачає, що якість товару має точно відповідати певному стандарту.

- за технічними умовами. Якщо на зазначений товар відсутні стандарти чи існують особливі умови його виробництва та експлуатації, то для встановлення спеціальних вимог до його якості застосовуються технічні умови. Технічні умови містять докладну технічну характеристику товару, описання матеріалів, з яких він має виготовлятися, правила та методи перевірки і випробувань.

- за специфікацією. Специфікація, яка є додатком до договору, містить звичайно необхідні технічні параметри, які характеризують товар. Специфікації складаються переважно експортерами, тому що характеризують індивідуальний товар, але можуть складатися й імпортерами, різними асоціаціями та іншими організаціями як національними, так і міжнародними.

- за зразком. Цей спосіб передбачає надання продавцем покупцю зразків товарів і підтвердження їх покупцем, після чого вони стають еталонами. У контракті записується, що якість товару повинна відповідати зразкам, визначається порядок звірки товарів із зразками (вказуються умови, в яких товар може відхилитися за якістю від зразка), а також строки

зберігання сторонами зразків (наприклад, протягом якогось строку з дати надходження останньої партії товару). Звичайно прийнято відбирати три зразки: один екземпляр зберігається у покупця, другий у продавця, третій – у нейтральній організації (наприклад торговій палаті), зазначеній у договорі.

- за описом. Цей спосіб використовується для визначення якості товарів з індивідуальними ознаками, наприклад фруктів. У контракті докладно описуються усі властивості товару.

- за попереднім оглядом. Так продаються товари на аукціонах та зі складів. У контракті цей спосіб позначається словами «оглянуто-схвалено».

- за вмістом окремих речовин у товарі. Цей спосіб передбачає встановлення у контракті у відсотках мінімально допустимого вмісту корисних речовин та максимально допустимого вмісту небажаних елементів або домішок.

- за виходом готової продукції. При цьому способі у контракті встановлюється кількість (у відсотках до загальної маси або в абсолютних величинах) кінцевого продукту, який має бути одержаний із сировини.

- за натурною вагою. Цим способом визначається якість зернових.

- спосіб «тель-кель» (такий, який є) застосовується зокрема під час продажу врожаю зернових, цитрусових «на пні» (ще не зібраного), коли продавець не відповідає за якість поставленого товару, і означає поставку товару «яким він є». Покупець зобов'язаний прийняти товар незалежно від його якості, якщо він відповідає назві (виду, сорту), вказаній у договорі, та не має права подавати рекламацію.

7. Строк та дата поставки (або строк та умови поставки)

У цьому розділі фіксуються:

- визначення строку поставки;
- повідомлення експортером імпортера про готовність товару до відвантаження та про здійснене відвантаження;
- повідомлення імпортером експортера про готовність прийняти товар;
- спеціальні застереження стосовно дострокової поставки;
- додаткові інструкції експортерам;
- визначення дати поставки;
- умова поставки товару.

Визначення строку поставки у контракті означає визначення часу, коли товар повинен бути доставлений продавцем в узгоджений сторонами географічний пункт. Географічні пункти визначаються базисними умовами контракту.

8. Умови платежу

Цей розділ містить визначення:

- валюти платежу;
- курсу перерахунку валюти ціни у валюту платежу;
- виду, форми та засобу розрахунків за поставлений товар;
- переліку товаророзпорядчих документів;
- заходів проти необґрунтованої затримки платежу або інших порушень.

Під час вибору умов платежу враховуються такі фактори:

- характер товару (сировина, обладнання, послуги, ноу-хау тощо);
- кон'юнктура ринку відповідного товару (сприятлива чи ні);
- торгові звичаї (кредит, готівка тощо);
- наявність міжурядових платіжних угод;
- норми національного валютного контролю країн-контрагентів;
- одноманітні правила для застосування форм розрахунків (інкасо, акредитив), що склалися у банківській практиці.

Умови платежу встановлюють, на якій стадії руху товару здійснюється його оплата і чи буде вона здійснюватись одноразово чи окремими внесками.

9. Здавання-прийняття товару

Здавання – прийняття товару є одним актом, в результаті якого відбувається передача товару покупцю та перевірка відповідності фактичних кількості та якості товару тим, які передбачені в контракті. Для продавця здавання товару фактично означає поставку товару покупцю.

У контракті сторони зазначають порядок здавання-прийняття, а саме:

- вид (характер) здавання-прийняття;
- місце та строки здавання-прийняття;
- способи здавання-прийняття за кількістю;
- способи здавання-прийняття за якістю.

За видами прийняття-здавання може бути:

- попереднє, яке полягає в інспектуванні процесу виробництва товару, його випробовуванні, огляді товару на підприємстві продавця або

ж у вихідному порту, на прикордонній станції з метою встановлення відповідності його кількості та якості умовам договору, а також для встановлення правильності упакування та маркування товару

- остаточне, яке встановлює фактичне виконання поставки у встановленому місці і в належний строк.

10. Гарантії, претензії щодо кількості та якості

Більшість контрактів містить умови про надання гарантій якості товару, який поставляється. Відносно товарів, для яких не встановлюються гарантії, в контракті може зазначатися термін, протягом якого покупець має право пред'явити продавцю претензії щодо кількості та якості.

11. Пакування та маркування товару

У тих випадках, коли характер товару та умови його транспортування обумовлюють необхідність упаковки, у контракті у цьому розділі встановлюються:

- вид та характер пакування;
- якість пакування;
- порядок пакування;
- розміри пакування;
- спосіб оплати пакування;
- повернення контейнерів;
- зміст або реквізити маркування;
- порядок нанесення маркування.

Вид та характер пакування залежить від:

- особливостей товару, який підлягає пакуванню;
- способу, відстані та тривалості транспортування товару, можливості перевантаження у дорозі, температурного режиму під час транспортування, пори року, способу оплати за транспортування, сумісності з іншими вантажами тощо;

- кліматичних особливостей країни призначення;
- вимог митного режиму країни призначення;
- законодавства країни призначення.

12. Відвантаження товару

Покупцю необхідно знати час фактичного відвантаження товару для того, щоб своєчасно потурбуватись про його прийняття.

У цьому розділі фіксуються:

- взаємні зобов'язання продавця й покупця відносно повідомлення інформації про відвантаження;
- порядок виконання цих зобов'язань.

13. Санкції

Санкції застосовуються як засіб зацікавити партнерів добросовісно виконувати обов'язки і для захисту інтересів однієї із сторін у разі порушення будь-якої з умов контракту іншою стороною.

У цій статті контракту зазначається:

- види санкцій, які можуть застосовувати покупці до продавців у зв'язку з невиконанням останніми умов ЗМК;
- види санкцій, які можуть застосовувати продавці до покупців у зв'язку з невиконанням останніми умов ЗМК;
- спосіб розрахунку конвенційного штрафу та/або збитків; максимальний розмір штрафу;
- умова про одностороннє анулювання контракту при невиконанні однієї із сторін зазначених обов'язків.

Найрозповсюдженішим видом санкцій є штраф з продавців за прострочення поставки товару, так званий конвенційний штраф. Він розраховується потижнево або подекадно у відсотках від вартості недопоставленого товару (наприклад, 0,5%).

14. Страхування

У зовнішній торгівлі товари страхуються від ризиків пошкодження або втрати під час транспортування, тобто від транспортних ризиків. Страхування є добровільним актом, і його основні умови встановлюються в контракті та саме в ньому фіксуються:

- обов'язки продавця і покупця із страхування вантажу;
- тривалість і обсяг страхової гарантії;
- умови страхування;
- види ризиків, від яких має бути застрахований вантаж.

15. Форс-мажор, або обставини непереборної сили

На перебіг виконання контрактів можуть суттєво вплинути обставини, передбачити настання яких заздалегідь під час укладення контрактів сторони не мали можливості, оскільки вони виникають унаслідок непередбачених та невідворотних подій надзвичайного

характеру. Такі обставини називаються обставинами непереборної сили, або форс-мажорними.

Згідно з рекомендаціями Міжнародної торгової палати (МТП) форс-мажорні обставини поділяються на такі категорії:

- повінь (але щорічний розлив річок не є форс-мажорною обставиною), землетрус, шторм, осідання ґрунту, цунамі, інші стихійні лиха природи; епідемії;
- пожежі, вибухи, вихід з ладу чи пошкодження машин та устаткування;
- страйки, саботаж, локаут та інші непередбачені зупинки на виробництві;
- оголошена чи неоголошена війна, революція, масові безпорядки, піратство;
- законні або незаконні дії органів державної влади чи управління та їх структурних підрозділів, які перешкоджають виконанню контракту (наприклад, ембарго на експорт певних товарів, валютні обмеження тощо).

Із точки зору терміну дії форс-мажорні обставини можуть бути поділені на 2 категорії:

- тривалі, до яких належать, передусім заборона експорту (іноді й імпорту), війна, заколоти, блокада, валютні обмеження або інші заходи уряду чи його органів;
- короткострокові, до яких належать пожежа, повінь, стихійні лиха, замерзання моря або порту, закриття морських проток, які лежать на звичайному морському шляху, між портами навантаження та розвантаження, відхилення на шляху, викликані воєнними діями тощо.

16. Арбітраж

Суперечки, що виникають між партнерами під час виконання контрактів, які вони не можуть розв'язати договірним шляхом під час переговорів, відповідно до міжнародних традицій, передаються на розгляд арбітражів.

Арбітражі існують у двох видах:

- постійно діючий арбітраж (інституційний), який охоплює арбітражні суди, колегії арбітрів, арбітражні комісії;
- арбітраж «ad hoc» (ізолюваний, разовий), який створюється кожного разу для розв'язання одного чи декількох спірних питань за конкретним контрактом.

17. Інші умови

Інші умови контракту містять цілу низку застережень, які уточнюють взаємні права та обов'язки сторін. До них можна віднести, наприклад, такі:

- умову про те, що після укладення контракту усе попереднє листування та переговори по контракту втрачають силу;
- умови договору, що визначають порядок його зміни або анулювання (в них звичайно обумовлюється, що на внесення змін у договір та його анулювання необхідна письмова згода обох сторін, оформлена з дотриманням усіх правил про порядок підписання зовнішньоторгових угод);
- умову про те, що усі додатки до контракту є його невід'ємною частиною;
- застереження про те, матеріальне право якої країни буде застосовано до контракту;
- умову про необхідність збереження у таємниці від третіх осіб комерційної та іншої інформації, одержаної під час виконання контракту тощо.

18. Юридичні адреси та рахунки (банківські реквізити) сторін

У цьому розділі записуються :

- повні юридичні адреси сторін, які відповідають адресам, що знаходяться у зареєстрованих статутах підприємств сторін;
- імена представників сторін;
- банківські рахунки та адреси обслуговуючих банків (повна назва банку, з розрахункового рахунка якого (або на розрахунковий рахунок якого) будуть здійснюватись платежі, із зазначенням його повної адреси, реквізитів зв'язку та номера розрахункового рахунка).

Контракт скріплюється підписами уповноважених представників та печатками на останніх сторінках основного тексту та на кожному його додатку. Крім того, кожна сторінка основного тексту контракту та додатків парафуються підписантами або їх помічниками на свідчення того, що сторони згодні з умовами, записаними на цій сторінці, а також для того, щоб виключити можливі зловживання.

2.4 Умови договорів про транспортування вантажів

Зазвичай у транспортних умовах передбачається:

- найменування порту навантаження (вивантаження) товару, пункту перевалки, передачі вантажу;
- вибір умов чартеру або коносаменту для оформлення договору перевезення;
- порядок інформації про прихід судна в порт навантаження (вивантаження) і визначення готовності судна до виконання вантажних перевезень.

У числі «інших умов» в контракті може бути зроблено застереження проте, що жодна зі сторін не має права передавати свої права за контрактом третій стороні без письмової згоди іншої сторони, а крім цього зазначено, що після укладення контрактом все попереднє листування та переговори по контракту втрачають свою силу.

Отже, в міжнародній комерційній практиці використовується багато різновидів зовнішньоторгових договорів, структура, зміст та особливості яких визначаються видом зовнішньоекономічної операції, яку вони супроводжують, такі як зовнішньоторгові договори купівлі-продажу, підряду, франчайзингові, ліцензійні, лізингові та біржові угоди, договори страхування, перевезення, позики тощо. Контракти купівлі-продажу поділяються на такі види: разові, з періодичною поставкою, з оплатою в грошовій та товарній формах (повністю чи частково), попередні, строкові. Також часто використовуються типові контракти.

Підставою для здійснення зовнішньоекономічної операції є договір (контракт) – письмово оформлена угода двох або більше суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та їх іноземних контрагентів, спрямована на встановлення, зміну або припинення їхніх взаємних прав і обов'язків у зовнішньоекономічній діяльності. Права, обов'язки і відповідальність партнерів за угодою згруповані в окремих розділах: преамбула (визначення сторін), предмет контракту; кількість (або ціна та кількість), базові умови поставки товарів, ціна та загальна сума контракту, якість товару, строк та умови поставки, умови платежу, умови передавання-приймання товару, гарантії, претензії, пакування та маркірування товару, відвантажування товару, санкції; страхування, форс-мажорні обставини, арбітраж; інші умови, юридичні адреси, поштові й платіжні реквізити сторін.

Для спрощення укладення міжнародних договорів купівлі-продажу товарів Міжнародна торгова палата видає Інкотермс – збірники «Міжнародних правил тлумачення торгових термінів» (редакції 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 рр.), які містять БУП.

Метою Інкотермс є забезпечення єдиного набору міжнародних правил для тлумачення найбільш уживаних торговельних термінів у зовнішній торгівлі. Таким чином можна уникнути або, щонайменше, значною мірою скоротити невизначеності, пов'язані з неоднаковою інтерпретацією таких термінів у різних країнах. 13 базисів поставки розміщені послідовно один за одним за принципом зростання витрат та відповідальності продавця з доставки товару, тобто від його найменших витрат та обов'язків до витрат та обов'язків найбільших, максимальних.

Питання для самоконтролю

1. Наведіть визначення зовнішньоекономічному договору та назвіть його основних суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності. Дайте розгорнуту відповідь.

2. Назвіть основні характеристики зовнішньоекономічного договору. Дайте розгорнуту відповідь.

3. Назвіть основні види договорів у сфері зовнішньоекономічної діяльності та охарактеризуйте основні вимоги щодо форм договорів. Дайте розгорнуту відповідь.

4. Які існують БУП? Дайте розгорнуту відповідь.

5. Назвіть основні умови договорів щодо транспортування. Дайте розгорнуту відповідь.

Список використаних джерел

1. Закон України «Про зовнішньо-економічну діяльність» від 16 квітня 1991 року К959-ХП // Верховна Рада України. . – Київ : Парлам. вид-во, 1991 р. – Режим доступу : zakon.rada.gov.ua/

2. Про затвердження Положення про форму зовнішньоекономічних договорів (контрактів): Наказ Міністерства економіки та з питань європейської інтеграції України від 6. 09. 2001 р. № 201 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 39. – Режим доступу : zakon.rada.gov.ua/

3. Луць В. В. Контракти у підприємницькій діяльності : навч. посібник. – 2-е вид., стер. – Київ : Юрінком Інтер, 2001. – 560 с.

3 ЗАСТОСУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ТОРГОВИХ ПРАВИЛ ІНКОТЕРМС

3.1 Світовий досвід впровадження ІНКОТЕРМС

Ідея, яка вперше була розроблена Міжнародною торговельною палатою (далі МТП) в 1921 році і втілена в життя з виходом правил Інкотермс у 1936 році, поклала початок тривалої і насиченої подіями історії правил Інкотермс.

Комітет з торговельних термінів за підтримки національних комітетів МТП в 1923 році розробив перші шість правил: FOB, FAS, FOT, FOR, CIF та C&F, які стали попередниками майбутніх правил Інкотермс. У часи, коли виробництво і торгівля регулювалися виключно національними законодавствами різних країн, МТП створила і впровадила стандартні торговельні правила Інкотермс, які стали важливим кроком до єдиного їх застосування в різних торгових і правових системах світу.

З 1936 року правила Інкотермс періодично переглядалися для того, щоб відповідати змінам, які відбуваються у світовій торгівлі і відображати сучасну практику здійснення компаніями угод купівлі-продажу. Поправки і доповнення до правил Інкотермс були пізніше зроблені в 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 роках. 16 вересня 2010 року МТП оголосила про випуск нової редакції правил із використання національних і міжнародних торгових термінів. Отже, правила Інкотермс 2010 відображають сучасні тенденції і зміни у сфері міжнародної та внутрішньої торгівлі за попередні 10 років. Це і безпека перевезення вантажів, і внесення змін до національного законодавства різних країн щодо умов поставок, і застосування електронних документів тощо.

3.2 Застосування правил ІНКОТЕРМС в Україні

19 травня 2010 року Президент України підписав Указ № 589/2011, який скасовує дію Указів Президента від 04.10.1994 № 567/94 «Про застосування Міжнародних правил інтерпретації комерційних термінів» та від 01.07.1995 № 505/95 «Про внесення змін до Указу Президента України від 04.10.1994 № 567/94» і відкриває можливість для використання нової редакції правил Інкотермс на території України.

В ході здійснення зовнішньоекономічної операції використання правил Інкотермс має обов'язковий характер. Застосування правил Інкотермс в Україні передбачено пунктом 4 статті 265 Господарського кодексу України, пунктом 2.19 статті 2 Закону України «Про державну підтримку сільського господарства України», статтею 8 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність», статтею 9 Закону України «Про захист національного товаровиробника від демпінгового імпорту» та статтею 14 Закону України «Про застосування спеціальних заходів щодо імпорту в Україну».

У зв'язку з цим суб'єкти господарської діяльності мають можливість укласти контракти, використовуючи при цьому правила Інкотермс будь-якої редакції, узгодженої сторонами контракту, в тому числі і Правила Міжнародної торгової палати (Правила ІСС) із використанням термінів для внутрішньої та міжнародної торгівлі в редакції 2010 року, які почали застосовуватися в світі з 01.01.2011

Можливість погоджувати на свій розсуд будь-які умови договору. Використання правил Інкотермс в контрактах, укладених між українськими суб'єктами господарської діяльності, передбачено пунктом 4 статті 265 Господарського кодексу України.

Однак абзацом 1 пункту 4 статті 179 Кодексу передбачено, що сторони можуть визначати зміст договору на основі вільного волевиявлення, коли сторони мають право погоджувати на свій розсуд будь-які умови договору, які не суперечать законодавству. Також про це було зазначено у листі Держмитслужби від 30.05.11 № 11.1/2-12.2/8256-ЕП «Щодо Указу Президента України від 19.05.11 № 589/2011».

Чинним законодавством України *не передбачена відповідальність* учасників господарських відносин за невикористання правил Інкотермс в договорах, укладених між українськими суб'єктами господарської діяльності (лист Міністерства Економіки України від 18.07.2011. № 4201-26/1134).

3.3 Порівняння «ІНКОТЕРМС 2010» та «ІНКОТЕРМС 2000»

ІНКОТЕРМС (англ. International Commercial Terms) – це міжнародні правила, визнані урядовими органами, юридичними компаніями та

комерсантами по всьому світу як тлумачення найбільш застосовних в міжнародній торгівлі термінів.

Міжнародні торгові терміни – це стандартні умови договору міжнародної купівлі-продажу. Ці умови визначають обов'язки сторін, що беруть участь у міжнародній торгівлі, а також регламентують момент передачі права власності на товар, і відповідно, відповідальність за зіпсований у дорозі товар, неправильне оформлення документів на вантаж тощо.

Слідуючи з того, що Інкотермс регулюють ряд найбільш важливих, принципових, базових питань, пов'язаних з організацією доставки товару до місця призначення, будь-який базис поставки регулює три ключових «транспортних» питання, без яких доставка товару до місця призначення не може бути здійснена. Це:

1. Розподіл між продавцем і покупцем транспортних витрат на доставку товару, тобто визначення, які витрати і до якого моменту несе продавець, і які, починаючи з якого моменту, – покупець.

2. Момент переходу від продавця до покупця ризиків пошкодження, втрати або випадкової загибелі вантажу.

3. Дата поставки товару, тобто визначення моменту фактичної передачі продавцем товару в розпорядження покупця або його представника – наприклад, транспортної організації – і, відповідно, виконання або невиконання першим своїх зобов'язань щодо строків поставки.

Сфера дії Інкотермс 2010 поширюється на права та обов'язки сторін по договору купівлі-продажу в частині поставки товарів (умови поставки товарів). Кожний термін ІНКОТЕРМС 2010 являє собою аббревіатуру з трьох букв. Нове видання ІНКОТЕРМС 2010 найбільш повно і точно відображає в собі торгову практику останнього десятиліття і містить ряд нововведень:

1. *Загальну кількість термінів скорочено з 13 до 11.* Зникли 4 (DAF, DES, DEQ і DDU) і вводяться дві нові умови поставки (DAP – Поставка в місці (Delivered at Place) та DAT – Поставка на терміналі (Delivered at Terminal).

Прийняття рішення про зниження кількості умов було обумовлено тим, що трейдери часто вибирали неправильні або заплутані умови, що вело до суперечливих або неясних контрактів (рис. 3.1).

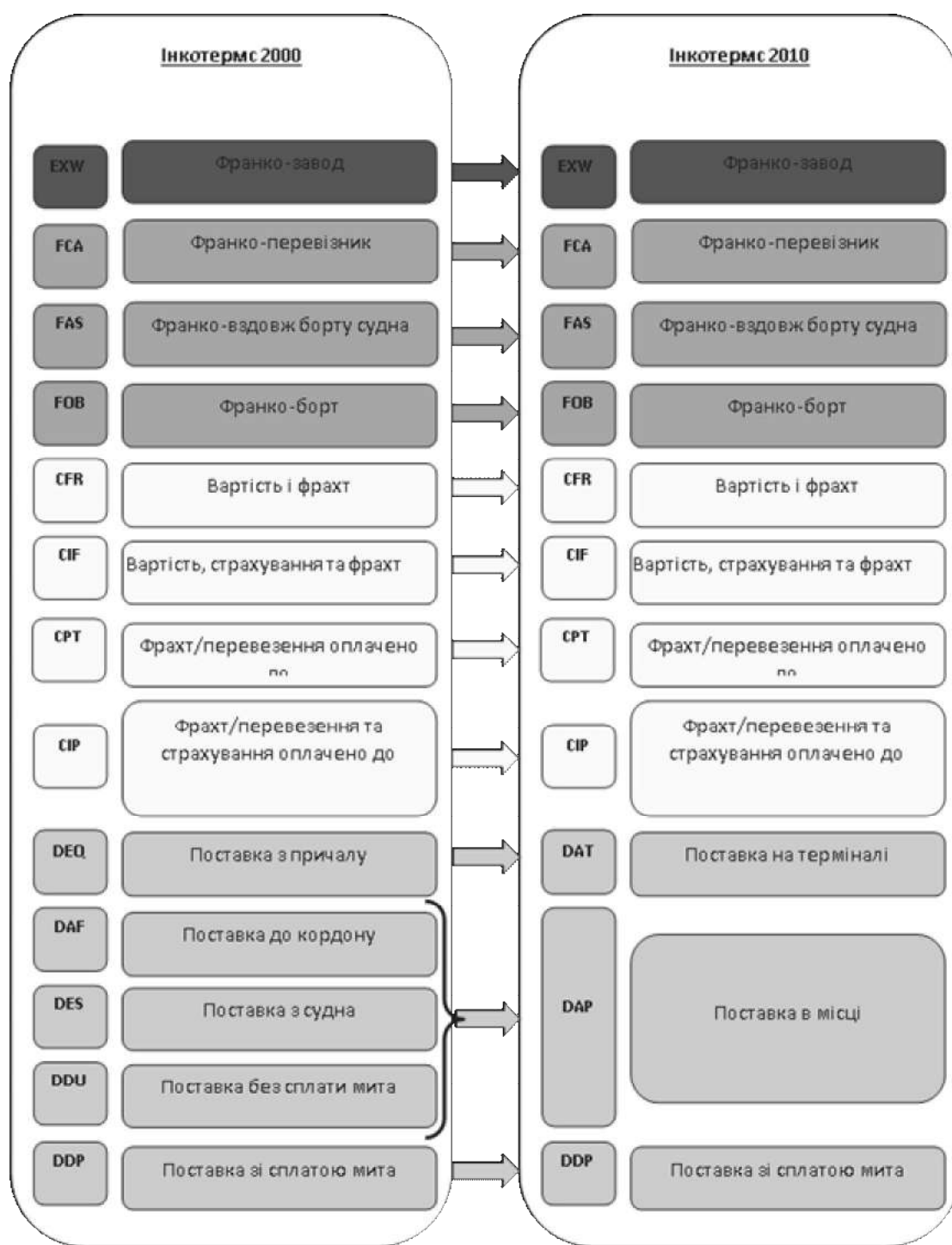


Рисунок 3.1 – Структура «ІНКОТЕРМС 2010» та його відмінність від «ІНКОТЕРМС 2000»

У *Інкотермс 2000* було 4 групи:

- E – відправлення;
- F – основне перевезення не оплачене;
- C – основне перевезення оплачене;
- D – прибуття.

2. Адаптовані правила. Правила ІНКОТЕРМС 2010 працюють як для міжнародних, так і для внутрішніх поставок. Це зазначено на титульній сторінці офіційного видання ІНКОТЕРМС. Для торгових організацій і блоків (наприклад ЄС), де кордони формально відсутні нові правила і умови стали простішими для використання.


3. Терміни ІНКОТЕРМС 2010 поділяються на 4 категорії:



Рисунок 3.2 – Чотири категорії термінів «ІНКОТЕРМС 2010»

Розглянемо кожний із термінів:

Термін EXW, умови його поставки зображені на рисунках 3.3–3.4.

Категорія Е «Відправлення»	EXW 	EX Works (...named place) Франко-завод (...назва місця)
<p>Продавець:</p> <ul style="list-style-type: none"> надає товар у розпорядження покупця на своєму підприємстві або в іншому названому місці (наприклад: на заводі, фабриці, складі тощо), без здійснення митного очищення товару для експорту та навантаження його на будь-який приймальний транспортний засіб (ТЗ). <p>Покупець:</p> <ul style="list-style-type: none"> несе всі витрати та ризики в зв'язку з перевезенням товару від підприємства продавця до місця призначення; зобов'язаний одержати на власний ризик і за власний рахунок будь-яку експортну та імпорتنу ліцензію або інший офіційний дозвільний документ і виконати, де це належить, усі митні формальності. 		

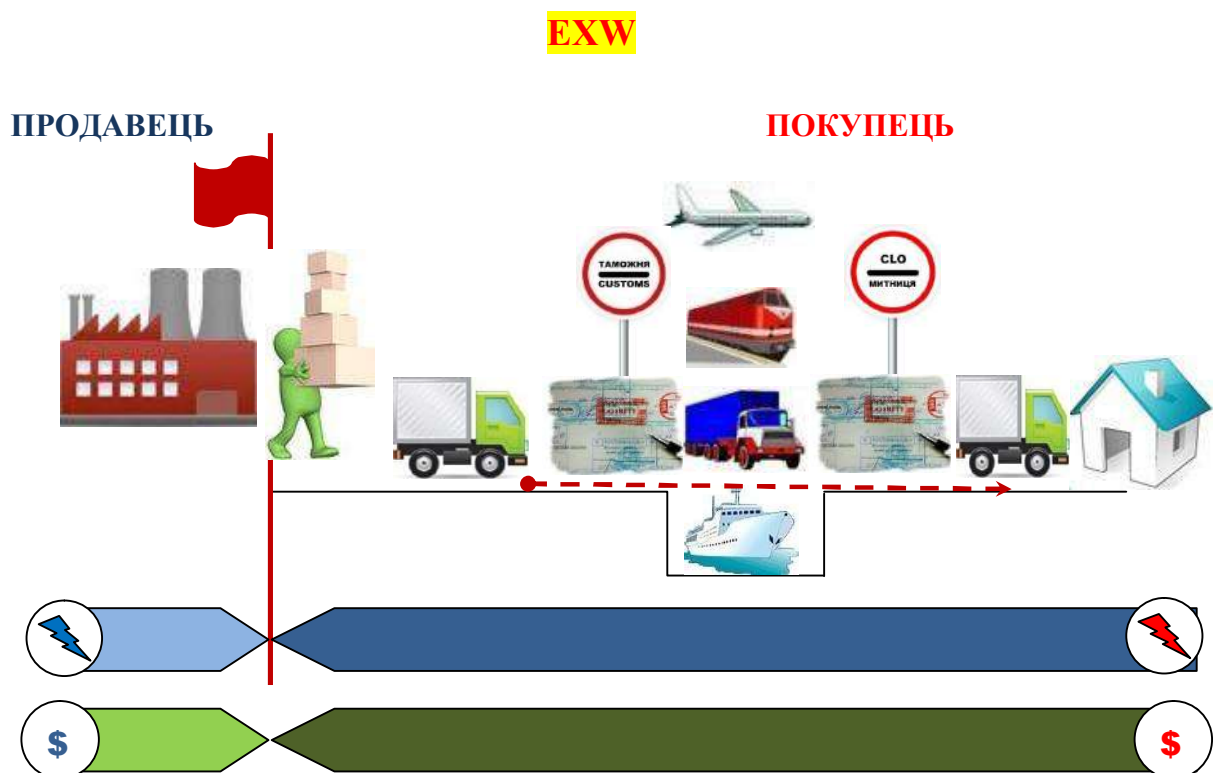



Рисунок 3.3 – Умови поставки за терміном EXW правил ІНКОТЕРМС 2010



Рисунок 3.4 – Умовні позначення

Правила ІНКОТЕРМС 2010 для будь-якого виду чи видів транспорту включає в себе сім правил, які можуть бути використані незалежно від обраного виду транспорту й незалежно від того, один або більше ніж один видів транспорту використовується для перевезення. Їх можна використовувати навіть за відсутності морського перевезення.

Правила ІНКОТЕРМС 2010 для моря та внутрішнього водного транспорту використовуються, коли пунктом відправлення і місцем, до якого здійснюється перевезення товару покупцеві, є порти. Якщо сторони бажають покласти на продавця обов'язки навантаження товару в місці відправлення та всі ризики й витрати такого відвантаження, це має бути чітко обумовлено шляхом включення відповідного застереження до договору купівлі-продажу. Цей термін не слід застосовувати, коли покупець не в змозі виконати експортні формальності прямо чи посередньо. За таких обставин має застосовуватися термін FCA за умови, що продавець погоджується нести витрати й ризики, пов'язані із навантаженням товару. Умови поставки за терміном FCA зображено на рисунку 3.5.

<p>Категорія F Основне перевезення не оплачено</p>	<p>FCA</p> 	<p>Free Carrier (...named place) Франко-перевізник (...назва місця)</p>
<p>Продавець:</p> <ul style="list-style-type: none"> здійснює поставку товару, який пройшов митне очищення для експорту, шляхом передання призначеному покупцем перевізнику у названому місці; на прохання покупця вправі заключити договір перевезення за рахунок і на ризик покупця; <p>Покупець:</p> <ul style="list-style-type: none"> за власний рахунок укладає договір перевезення товару від названого місця; за власний рахунок та на власний ризик одержує імпорتنу ліцензію або інший дозвільний документ, виконує усі митні формальності для імпорту товару та його транзитного перевезення через будь-яку країну. 		

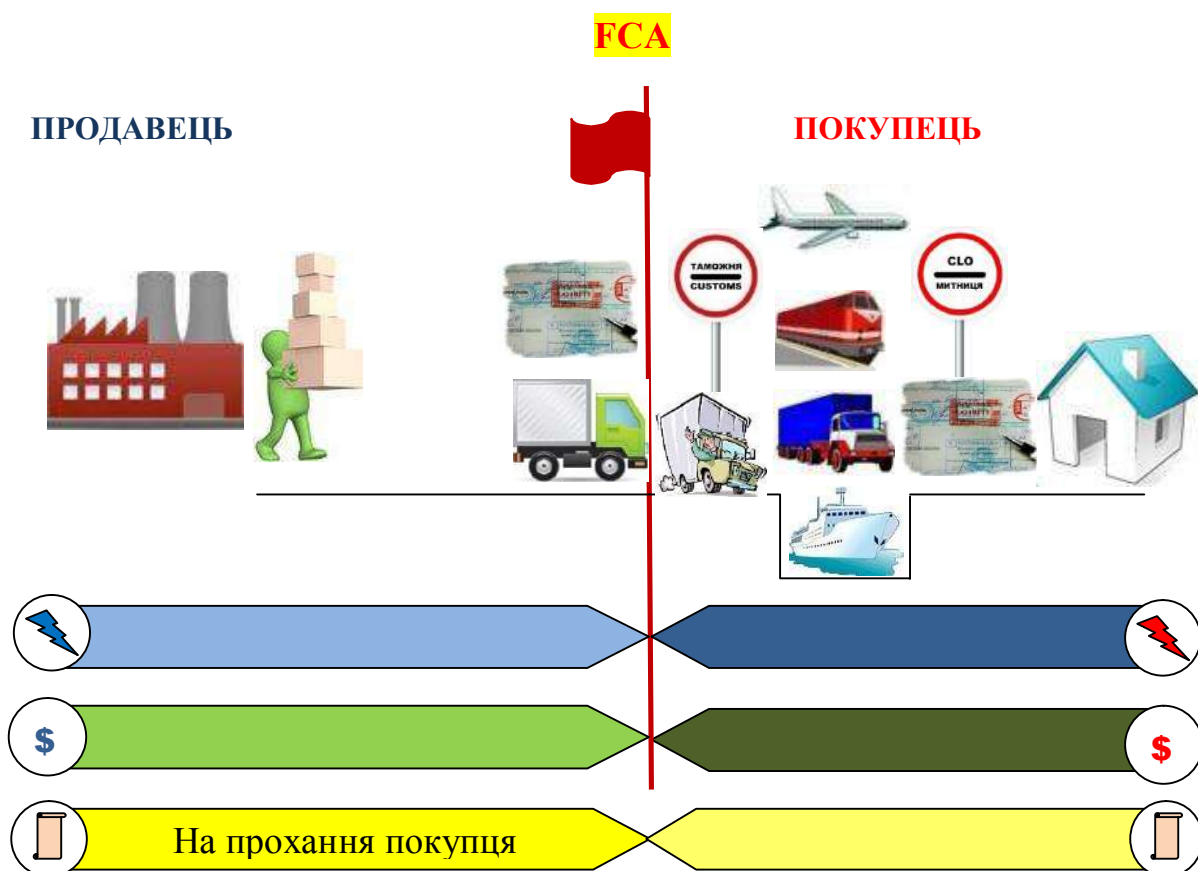



Рисунок 3.5 – Умови поставки за терміном FCA правил ІНКОТЕРМС 2010

Термін FAS, умови його поставки зображено на рисунку 3.6.

<p>Категорія F</p> <p>Основне перевезення не оплачено</p>	<p>FAS</p> 	<p>Free Alongside Ship (...named port of shipment)</p> <p>Франко-вздовж борту судна (...назва порту відвантаження)</p>
<p>Продавець:</p> <ul style="list-style-type: none"> здійснює поставку товару й розміщує його біля борту судна на причалі або на ліхтерах в зазначеному порту відвантаження; проводить митне очищення товару для експорту. <p>Покупець:</p> <ul style="list-style-type: none"> за власний рахунок укладає договір перевезення товару від названого порту відвантаження; за власний рахунок та на власний ризик одержує імпорتنу ліцензію або інший дозвільний документ, виконує усі митні формальності для імпорту товару та його транзитного перевезення через будь-яку країну. 		

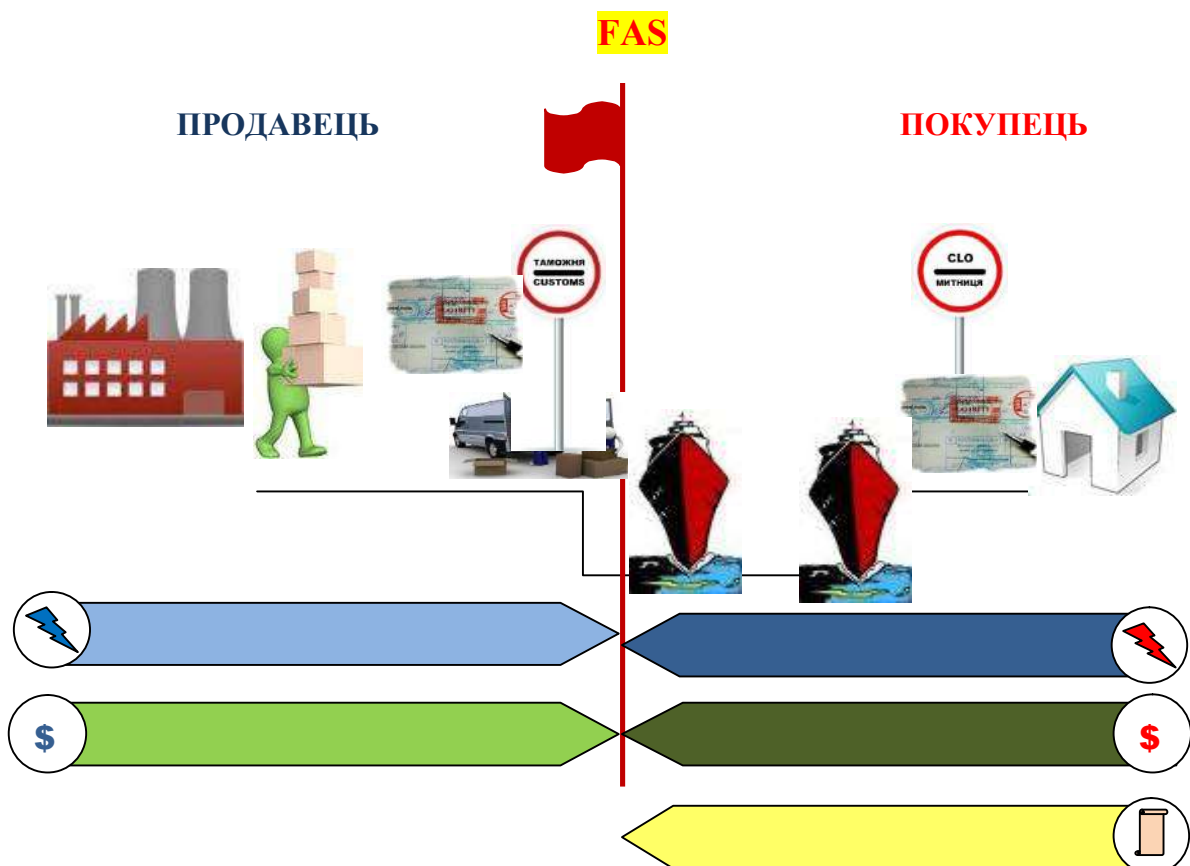



Рисунок 3.6 – Умови поставки за терміном FAS правил ІНКОТЕРМС 2010

Термін FOB, умови його поставки зображено на рисунку 3.7.

<p>Категорія F Основне перевезення не оплачено</p>	<p>FOB </p>	<p>Free On Board (...named port of shipment) Франко-борт (...назва порту відвантаження)</p>
<p>Продавець:</p> <ul style="list-style-type: none"> здійснює поставку товару, який має перейти через поручні судна в названому порту відвантаження; проводить митне очищення товару для експорту. <p>Покупець:</p> <ul style="list-style-type: none"> за власний рахунок укладає договір перевезення товару від названого порту відвантаження; за власний рахунок та на власний ризик одержує імпорتنу ліцензію або інший дозвільний документ, виконує усі митні формальності для імпорту товару та його транзитного перевезення через будь-яку країну; несе усі витрати й ризики втрати чи пошкодження товару з моменту переходу товару через поручні судна в названому порту відвантаження. 		

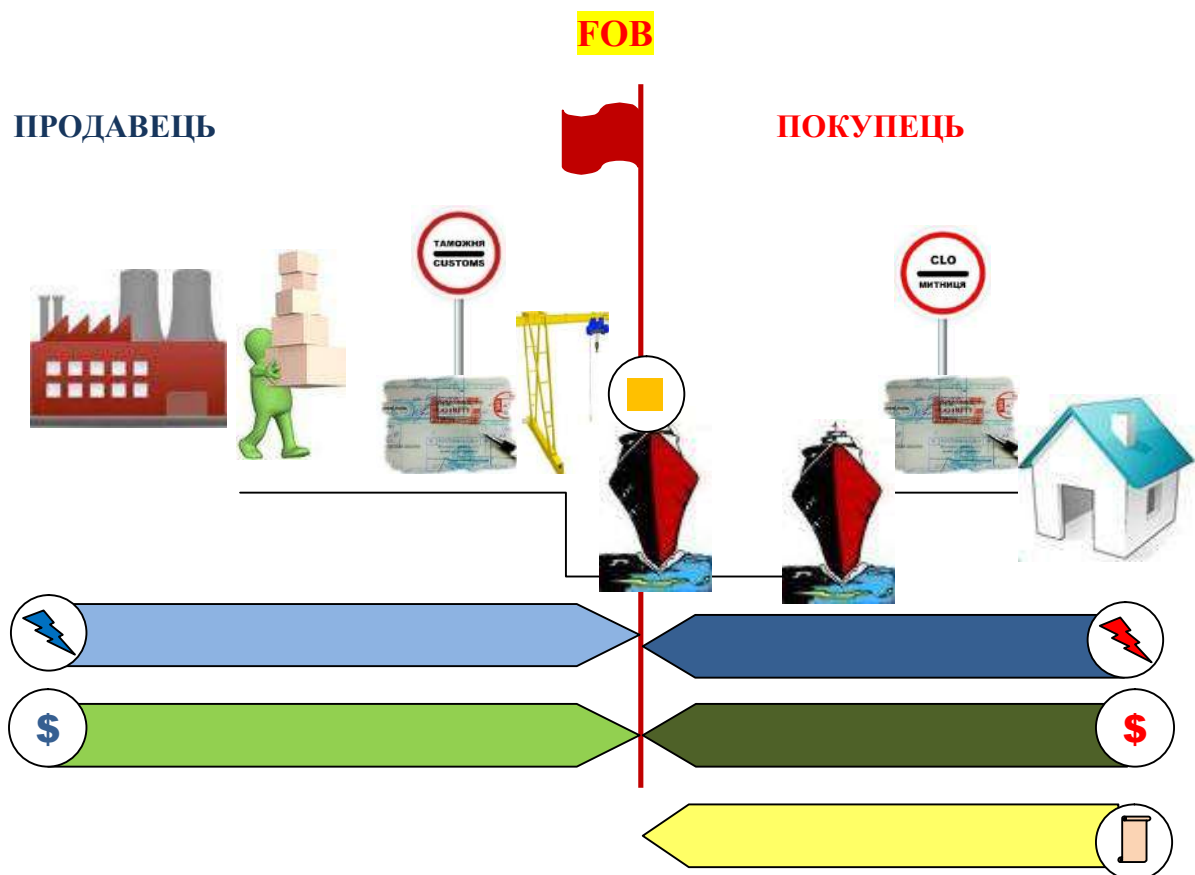



Рисунок 3.7 – Умови поставки за терміном FOB правил ІНКОТЕРМС 2010

Наступний термін CFR, умови його поставки зображено на рисунку 3.8.

Категорія С Основне перевезення оплачено	CFR 	Cost and Freight (...named port of destination) Вартість і фрахт (...назва порту призначення)
<p>Продавець:</p> <ul style="list-style-type: none"> • за власний рахунок укладає договір перевезення товару до названого порту відвантаження; • здійснює поставку товару, який має перейти через поручні судна в порту відвантаження; • несе витрати та оплачує фрахт, необхідні для доставки товару до названого порту призначення; • проводить митне очищення товару для експорту. <p>Покупець:</p> <ul style="list-style-type: none"> • за власний рахунок та на власний ризик одержує імпортну ліцензію або інший дозвільний документ, виконує усі митні формальності для імпорту товару та його транзитного перевезення через будь-яку країну; • несе всі ризики втрати чи пошкодження товару з моменту переходу товару через поручні судна в названому порту відвантаження. 		

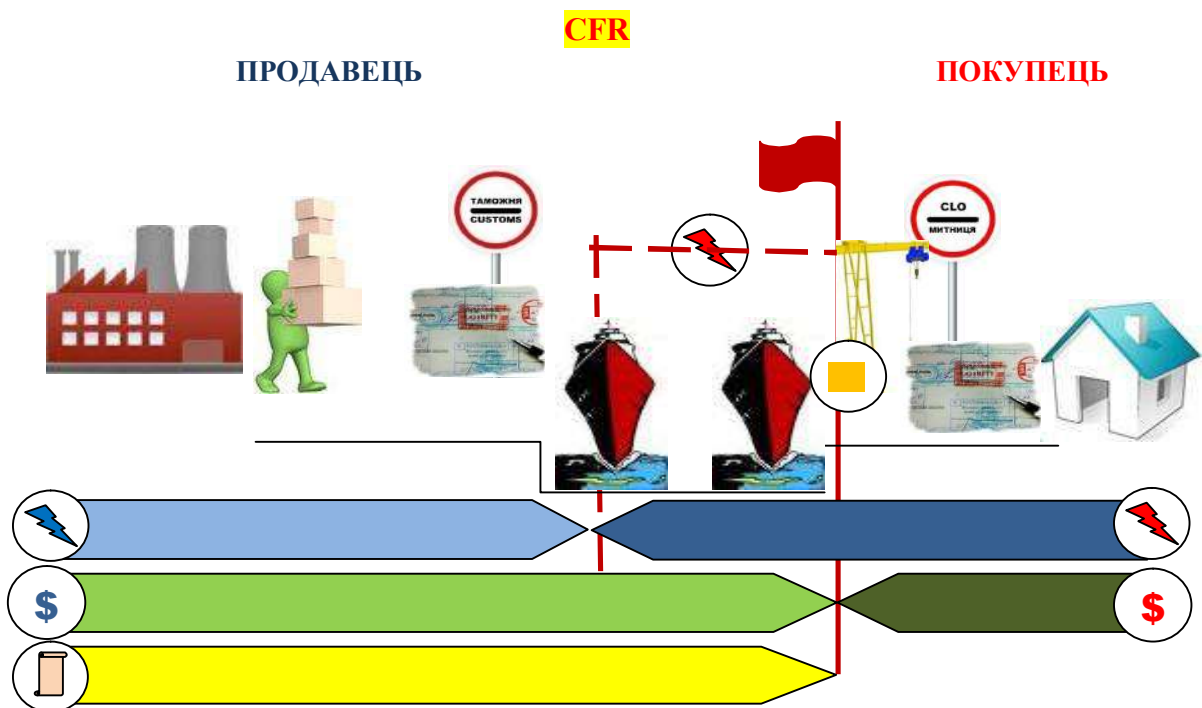



Рисунок 3.8 – Умови поставки за терміном CFR правил ІНКОТЕРМС 2010

Термін CIF, умови його поставки зображені на рисунку 3.9.

<p>Категорія С Основне перевезення оплачено</p>	<p>CIF</p> 	<p>Cost, Insurance and Freight (...named port of destination) Вартість, страхування і фрахт (...назва порту призначення)</p>
<p>Продавець:</p> <ul style="list-style-type: none"> • за власний рахунок укладає договір перевезення товару до названого порту призначення; • здійснює поставку товару, який має перейти через поручні судна в порту відвантаження; • несе витрати та оплачує фрахт, необхідні для доставки товару до названого порту призначення; • здійснює морське страхування на користь покупця проти ризику втрати чи пошкодження товару під час перевезення; • проводить митне очищення товару для експорту. <p>Покупець:</p> <ul style="list-style-type: none"> • за власний рахунок та на власний ризик одержує імпорتنу ліцензію або інший дозвільний документ, виконує усі митні формальності для імпорту товару та його транзитного перевезення через будь-яку країну; • несе всі ризики втрати чи пошкодження товару з моменту переходу товару через поручні судна в названому порту відвантаження. 		

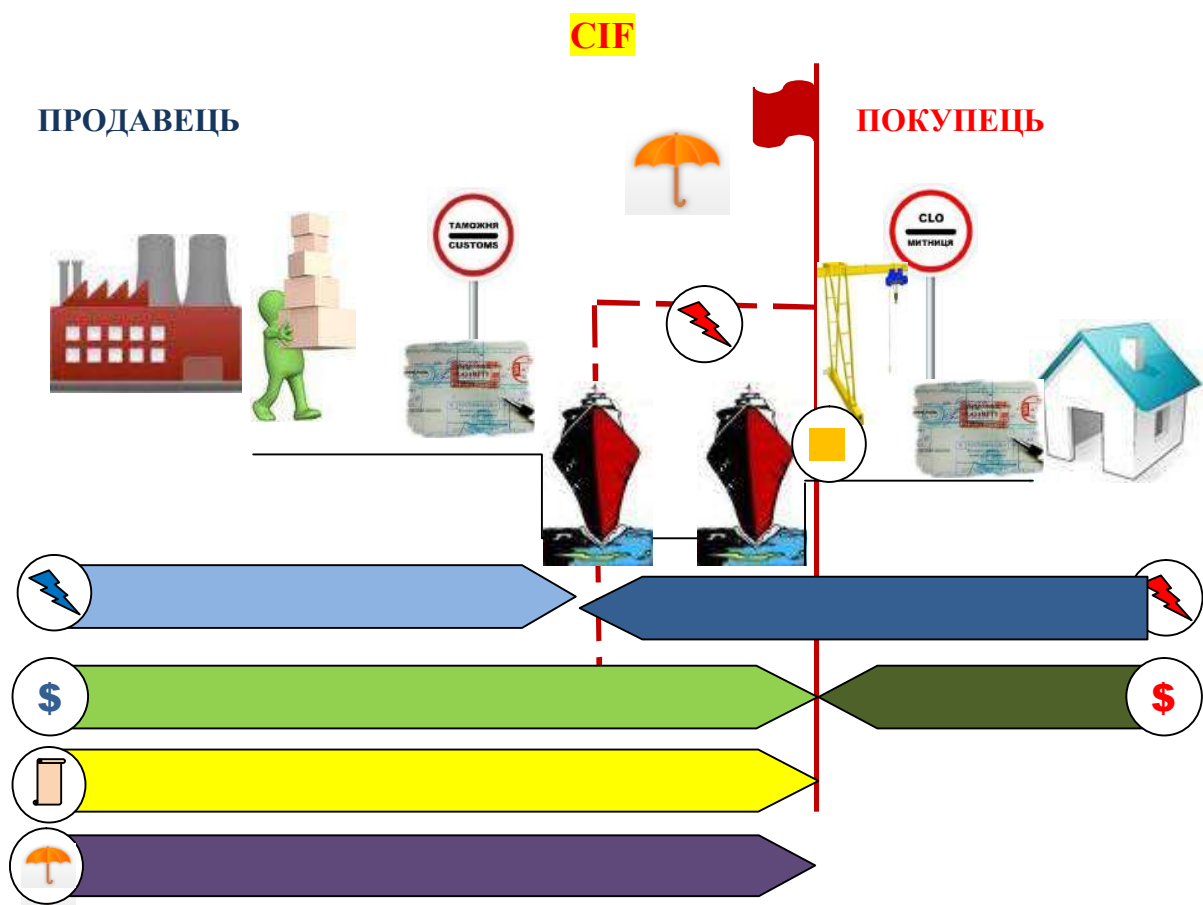


Рисунок 3.9 – Умови поставки за терміном CIF правил ІНКОТЕРМС 2010

Вибір місця поставки впливає на зобов'язання щодо навантаження й розвантаження товару. Якщо поставка здійснюється на площах продавця, то продавець несе відповідальність за навантаження. Якщо ж поставка здійснюється в інше місце, продавець не несе відповідальності за розвантаження товару. Перевізник – будь-яка особа, що на підставі договору перевезення зобов'язується здійснити або забезпечити здійснення перевезення товару залізницею, автомобільним, повітряним, морським, внутрішнім водним транспортом або комбінацією цих видів транспорту.

Якщо покупець призначає іншу особу, а не перевізника, прийняти товар для перевезення, то продавець вважається таким, що виконав свої обов'язки щодо поставки товару з моменту його передання такій особі.

Якщо сторони бажають, щоб покупець узяв на себе зобов'язання з експортного очищення товару, сторони повинні включити чітке застереження про це у договір купівлі-продажу.


За умовами терміна CIF від продавця вимагається забезпечення страхування лише з мінімальним покриттям. У випадку, якщо покупець бажає мати страхування з більшим покриттям, він повинен або прямо та недвозначно домовитися про це з продавцем, або самостійно вжити заходів до забезпечення додаткового страхування.

У випадку здійснення перевезення в узгоджений пункт призначення декількома перевізниками перехід ризику відбувається в момент передачі товару першому з них.

Термінал – будь-яке місце, як крите, так і ні, таке як причал, склад, контейнерний майданчик, автомобільний, залізничний термінал або вантажний термінал в аеропорту.

Сторонам рекомендується найбільш точно визначити термінал і, по можливості певний пункт на терміналі в погодженому порту або місці призначення, оскільки ризику до цього пункту несе продавець. Продавцю рекомендується забезпечити договори перевезення, в яких точно відображено такий вибір. Термін СРТ умови його поставки зображені на рисунку 3.10.

За умовами терміна CIP від продавця вимагається забезпечення страхування лише з мінімальним покриттям. У випадку, якщо покупець бажає мати страхування з більшим покриттям, він повинен прямо та недвозначно домовитися про це з продавцем, або самостійно вжити заходів для забезпечення додаткового страхування.

Категорія С Основне перевезення оплачено	СРТ 	Carriage Paid to (...named place of destination) Фрахт/перевезення оплачено до... (...назва місця призначення)
<p>Продавець:</p> <ul style="list-style-type: none"> здійснює поставку товару шляхом його передання перевізнику, призначеному ним самим; оплачує витрати перевезення товару до названого місця призначення; за власний рахунок укладає договір перевезення товару до узгодженого пункту в названому місці призначення; проводить митне очищення товару для експорту. 		
<p>Покупець:</p> <ul style="list-style-type: none"> за власний рахунок та на власний ризик одержує імпорتنу ліцензію або інший дозвільний документ, виконує усі митні формальності для імпорту товару та його транзитного перевезення через будь-яку країну; несе всі ризики втрати чи пошкодження товару з моменту його передання перевізнику. 		

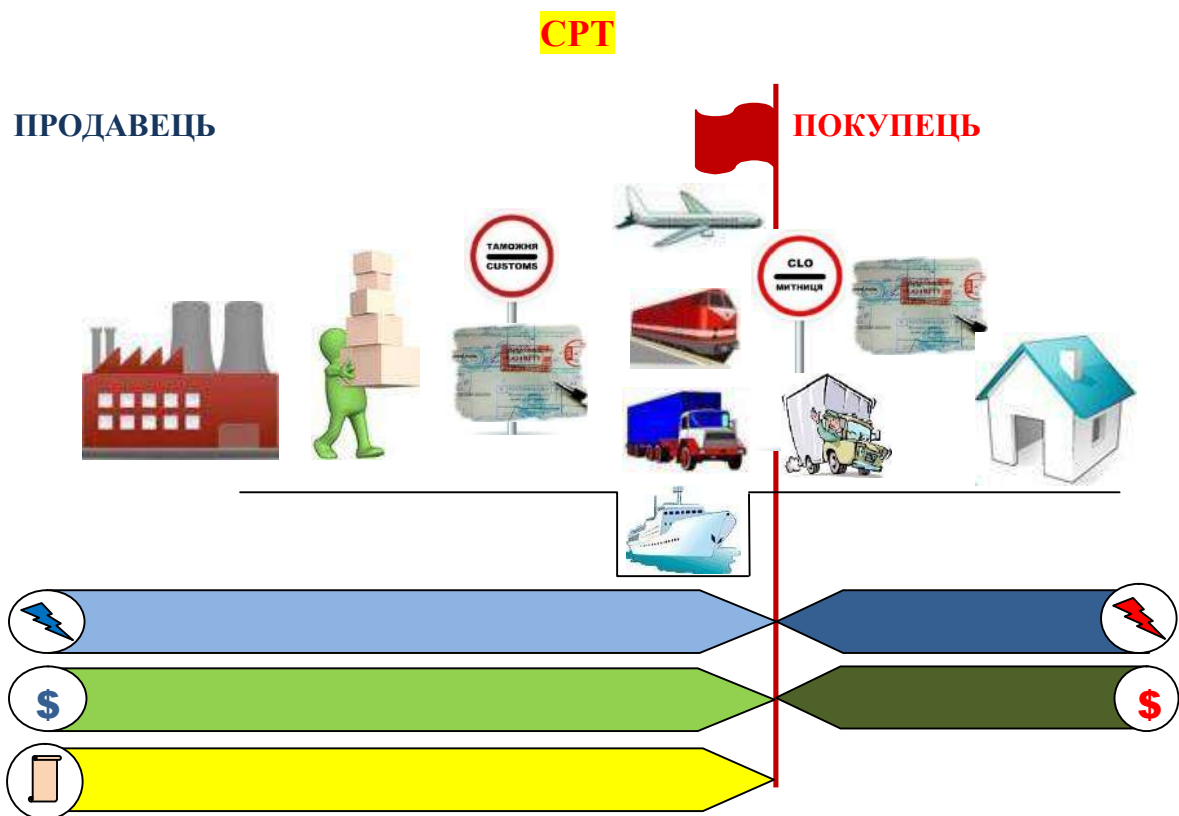


Рисунок 3.10 – Умови поставки за терміном СРТ правил ІНКОТЕРМС 2010

Термін СІР, умови його поставки зображено на рисунку 3.11.

Категорія С Основне перевезення оплачено	СІР 	Carriage and Insurance Paid to (...named place of destination) Фрахт/перевезення та страхування оплачено до... (...назва місця призначення)
<p>Продавець:</p> <ul style="list-style-type: none"> • здійснює поставку товару шляхом його передання перевізнику, призначеному ним самим; • оплачує витрати перевезення товару до названого місця призначення; • за власний рахунок укладає договір перевезення товару до узгодженого пункту в названому місці призначення; • забезпечує страхування на користь покупця проти ризику втрати чи пошкодження товару під час перевезення; • проводить митне очищення товару для експорту. <p>Покупець:</p> <ul style="list-style-type: none"> • за власний рахунок та на власний ризик одержує імпорتنу ліцензію або інший дозвільний документ, виконує усі митні формальності для імпорту товару та його транзитного перевезення через будь-яку країну; • несе всі ризики втрати з моменту його передання перевізнику. 		

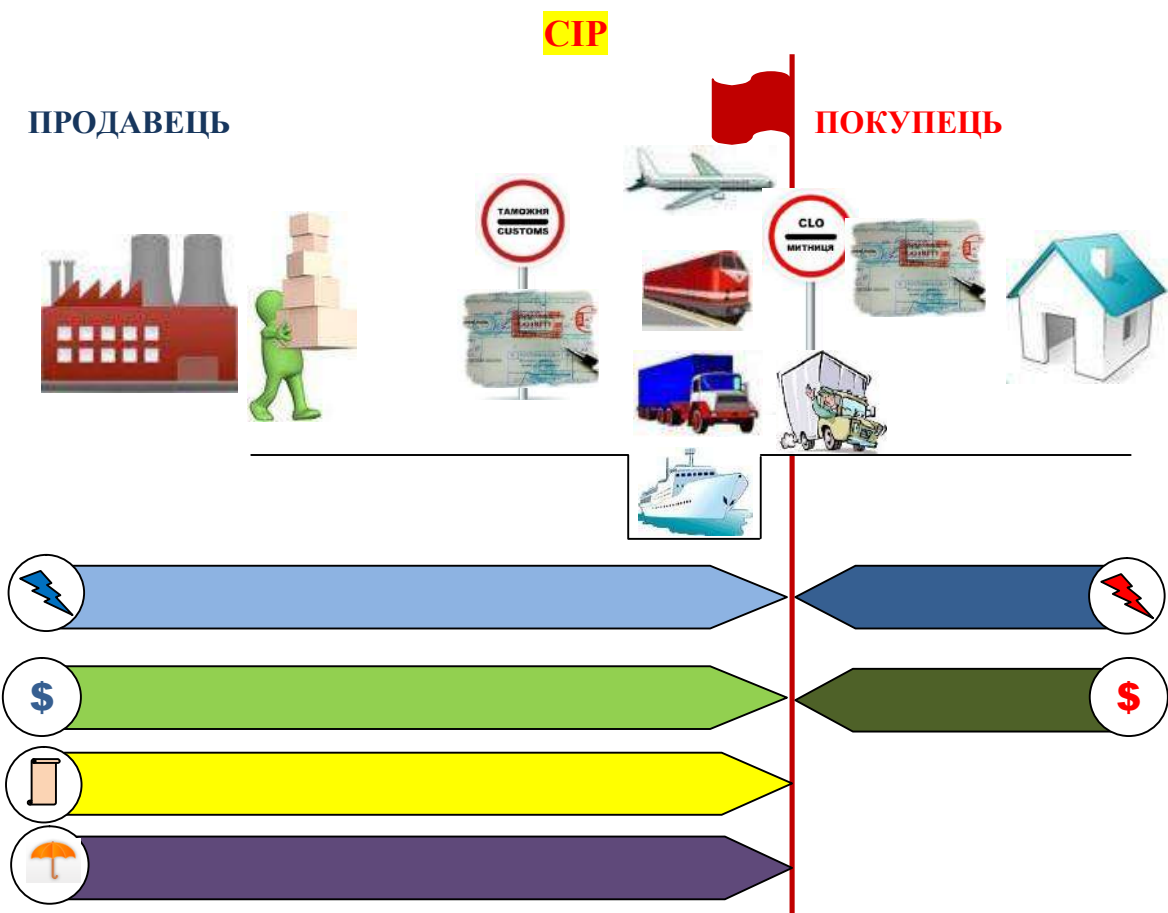


Рисунок 3.11 – Умови поставки за терміном СІР правил ІНКОТЕРМС 2010

Термін DAT, умови його поставки зображені на рисунку 3.12.

Категорія D Основне перевезення оплачено	DAT 	Delivered At Terminal (...named terminal of destination) Поставка на терміналі (...назва терміналу)
<p>Продавець:</p> <ul style="list-style-type: none"> • здійснює перевезення товару до погодженого сторонами терміналу та забезпечує його розвантаження на даному терміналі; • за власний рахунок укладає договір перевезення товару до узгодженого терміналу в місці призначення; • надає покупцю на його прохання, на його ризик та за його рахунок інформацію, необхідну покупцю для отримання страхування; • якщо необхідно проводить митне очищення товару для експорту. 		
<p>Покупець:</p> <ul style="list-style-type: none"> • якщо необхідно за власний рахунок та на власний ризик одержує імпорتنу ліцензію або інший дозвільний документ, виконує усі митні формальності, необхідні для імпорту товару; • несе всі витрати та ризики втрати чи пошкодження товару з моменту його поставки на термінал. 		

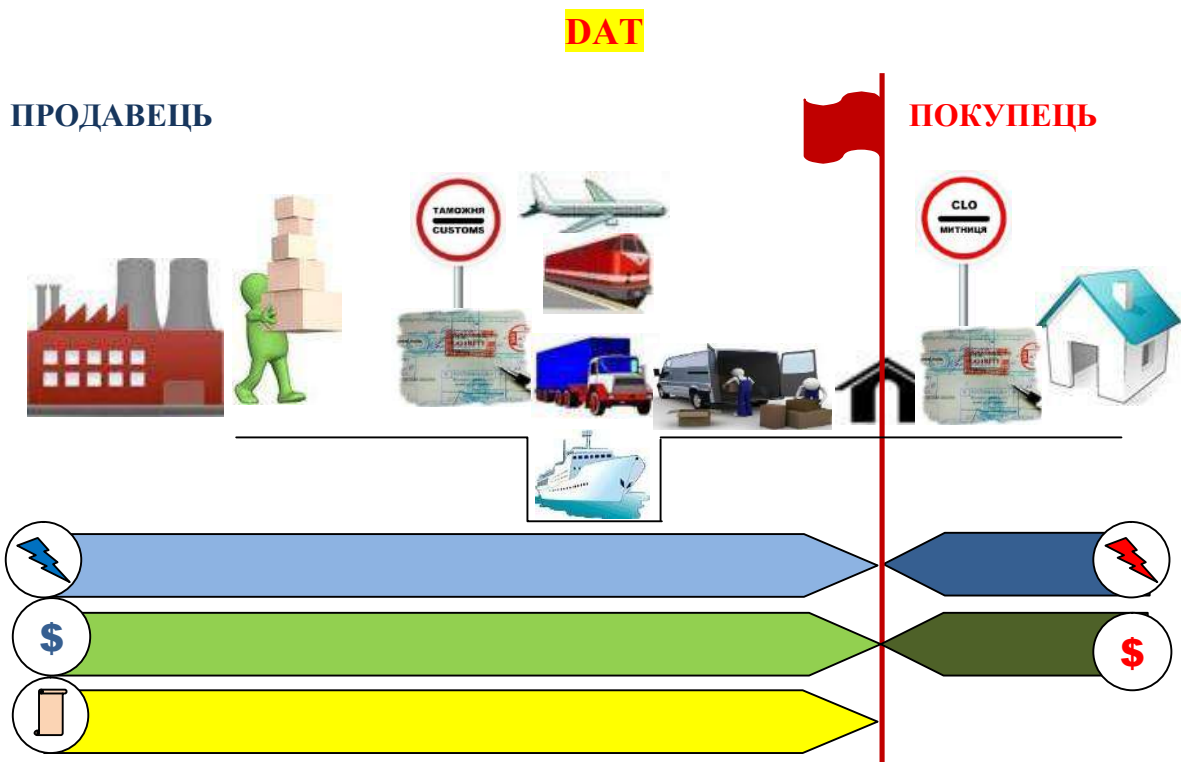


Рисунок 3.12 – Умови поставки за терміном DAT правил ІНКОТЕРМС 2010

У разі наміру сторін покласти на продавця ризики і витрати з перевезення та переміщення товару з терміналу в інше місце доцільно використовувати терміни DAP та DDP (рис. 3.13–3.14).

Категорія D «Основне перевезення оплачено»	DAP	Delivered At Place (...named place of destination) Поставка в місці (...назва місця призначення)
<p>Продавець:</p> <ul style="list-style-type: none"> здійснює перевезення товару до погодженого сторонами місця не розвантажуючи товар з ТЗ у такому місці; за власний рахунок укладає договір перевезення товару до узгодженого місця призначення; предоставляє покупцю на його прохання, на його ризик та за його рахунок інформацію, необхідну для отримання страхування; якщо необхідно проводить митне очищення товару для експорту; несе всі ризики, пов'язані з доставкою товару в погоджене місце. <p>Покупець:</p> <ul style="list-style-type: none"> якщо необхідно за власний рахунок та на власний ризик одержує імпорتنу ліцензію або інший дозвільний документ, виконує усі митні формальності, необхідні для імпорту товару; несе всі ризики втрати чи пошкодження товару з моменту його поставки у погоджене місце; предоставляє продавцю на його прохання необхідну для заключення договору страхування інформацію. 		

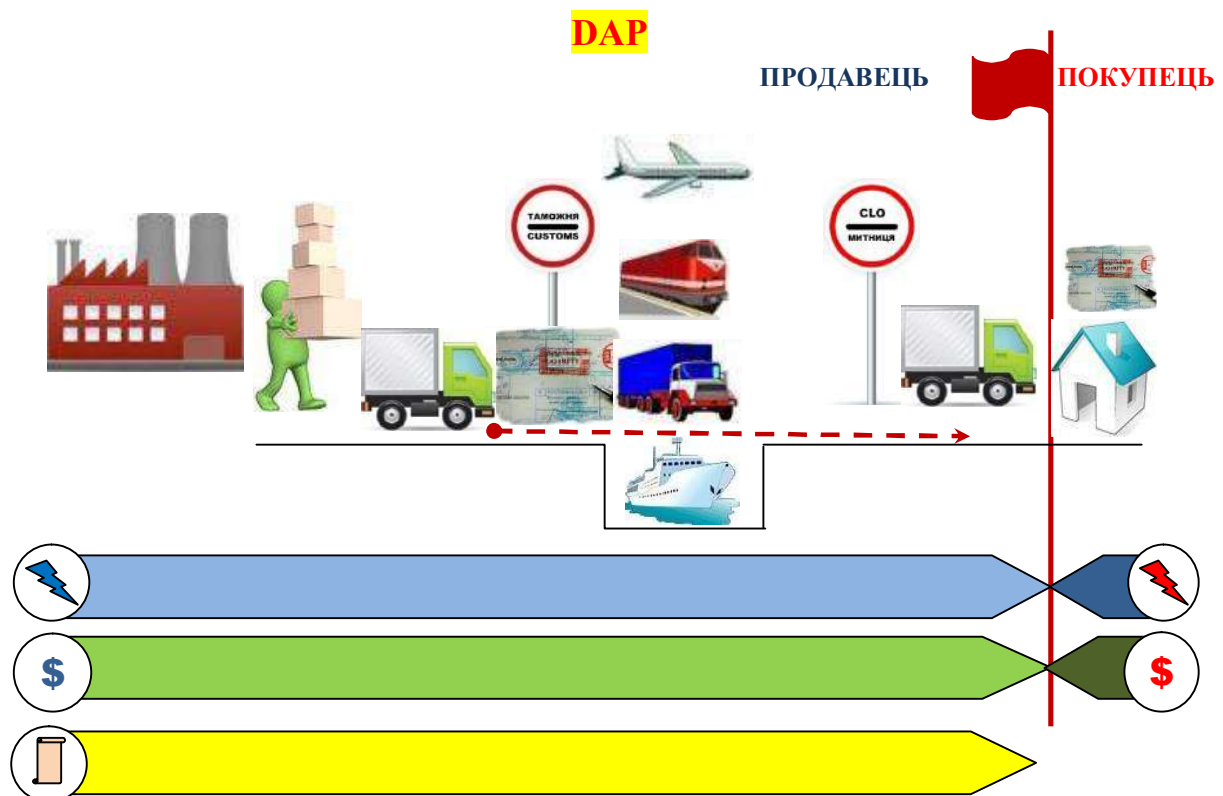


Рисунок 3.13 – Умови поставки за терміном DAP правил

ІНКОТЕРМС 2010

Категорія D «Основне перевезення оплачено»	DDP 	Delivered Duty Paid (...named place of destination) Поставка зі сплатою мита (...назва місця призначення)
<p>Продавець:</p> <ul style="list-style-type: none"> • здійснює поставку покупцю товару, який пройшов митне очищення для імпорту, без розвантаження з будь-якого прибулого ТЗ в названому місці призначення; • за власний рахунок укладає договір перевезення товару до названого місця призначення; • проводить митне очищення товару для експорту та імпорту; • несе всі витрати та ризики, пов'язані з доставкою товару до названого місця. 		
<p>Покупець:</p> <ul style="list-style-type: none"> • зобов'язаний надати продавцю на прохання, за рахунок і на ризик продавця всіляке сприяння в одержанні, де це належить, будь-якої імпоротної ліцензії або іншого дозвільного документа, необхідного для імпорту товару; • несе всі ризики втрати чи пошкодження товару з моменту здійснення його поставки у названому місці призначення. 		

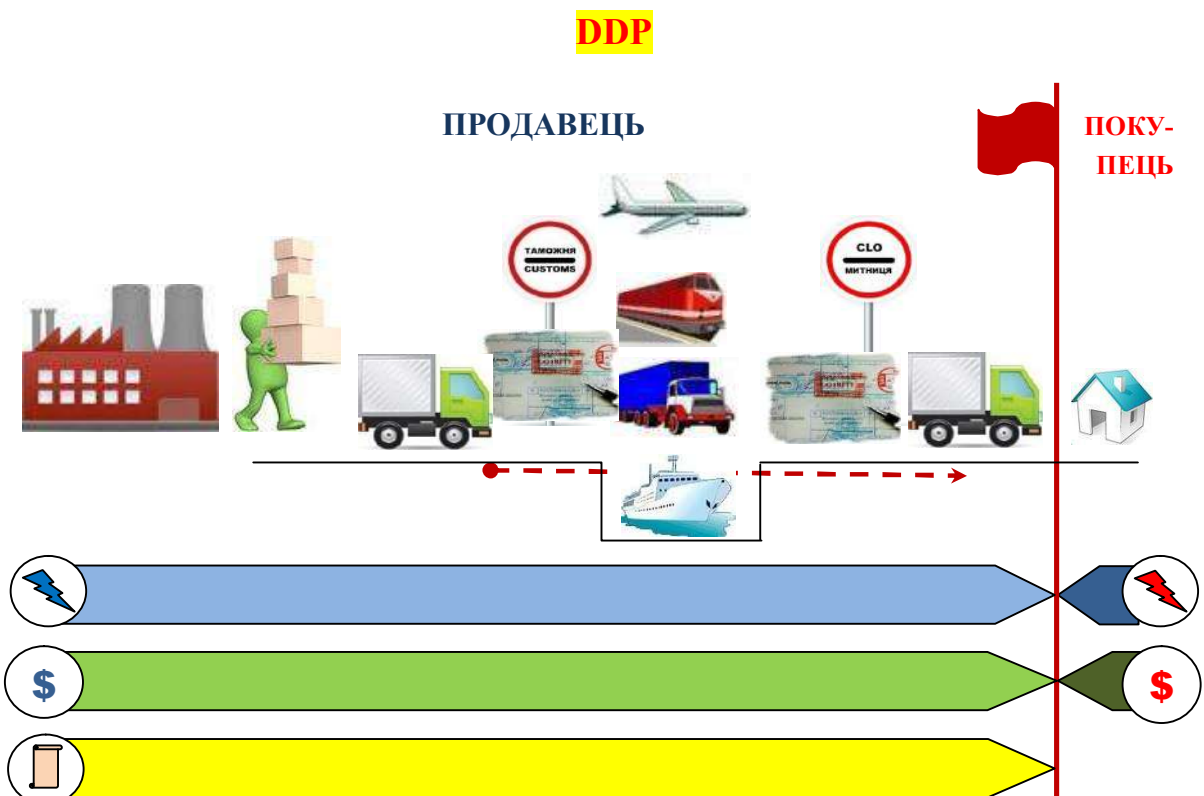


Рисунок 3.14 – Умови поставки за терміном DDP правил ІНКОТЕРМС 2010

Якщо продавець за його договором перевезення несе витрати по розвантаженню в узгодженому місці призначення, то продавець *не має права* вимагати від покупця відшкодування таких витрат, якщо інше не погоджено сторонами.

При намірі сторін покласти на продавця виконання митних формальностей для ввезення, сплату будь-яких імпорتنих мит та виконання інших митних формальностей для ввезення, доцільно використовувати термін DDP.

Під терміном «кордон» розуміється будь-який кордон, включаючи кордон країни експорту. Тому сторонам надзвичайно важливо завжди точно визначати відповідний кордон шляхом зазначення у терміні конкретного місця та пункту.

Проте, якщо сторони бажають покласти на продавця обов'язки щодо розвантаження товару з прибулого ТЗ та всі ризики й витрати такого розвантаження, це має бути чітко обумовлено шляхом включення відповідного застереження до договору купівлі-продажу.


Термін DDP передбачає максимальний обсяг обов'язків продавця. Цей термін не повинен застосовуватись, якщо продавець прямо чи побічно не в змозі одержати імпорتنу ліцензію.

Проте, якщо сторони бажають виключити із зобов'язань продавця сплату деяких витрат, що підлягають сплаті при імпорті товару (таких, як податок на додану вартість – ПДВ), це повинно бути чітко визначене у відповідному застереженні в договорі купівлі-продажу.

Якщо сторони бажають включити у зобов'язання продавця сплату всіх або частини витрат, що підлягають сплаті при імпорту товару, сторони повинні включити чітке застереження про це у договір купівлі-продажу. Термін DAF умови його поставки показані на рисунку 3.15, термін DES – рисунку 3.16, термін DEQ – рисунку 3.17.

Якщо сторони бажають покласти на продавця витрати й ризики, пов'язані з переміщенням товару з причалу до іншого місця. У порту або за межами порту, слід застосовувати термін DDU або DDP (рис. 3.18–3.19).

Якщо сторони бажають покласти на продавця обов'язки з проходження ввізних митних процедур і несення витрат і ризиків, пов'язаних із цим, або сплати деяких витрат, якими супроводжується імпорт товару, сторони повинні включити чітке застереження про це у договір купівлі-продажу.

Категорія D Основне перевезення оплачено	DAF 	Delivered At Frontier (...named place) Поставка до кордону (...назва місця поставки)
<p>Продавець:</p> <ul style="list-style-type: none"> здійснює поставку товару, який пройшов митне очищення для експорту, але ще не для імпорту, та надає у розпорядження покупця нерозвантаженим на прибулому ТЗ в названому місці та пункті на кордоні, але перед митним кордоном суміжної країни; за власний рахунок укладає договір перевезення товару до пункту, якщо він названий, у місці поставки на кордоні; несе всі ризики втрати чи пошкодження товару до моменту здійснення його поставки в названому місці та пункті на кордоні. <p>Покупець:</p> <ul style="list-style-type: none"> одержує на власний ризик і за власний рахунок будь-яку імпорту ліцензію чи інший офіційний дозвіл, або інші документи, і виконати, де це належить, усі митні формальності, необхідні для імпорту товару та його наступного транспортування; несе всі ризики втрати чи пошкодження товару з моменту здійснення його поставки у названому місці та пункті на кордоні. 		

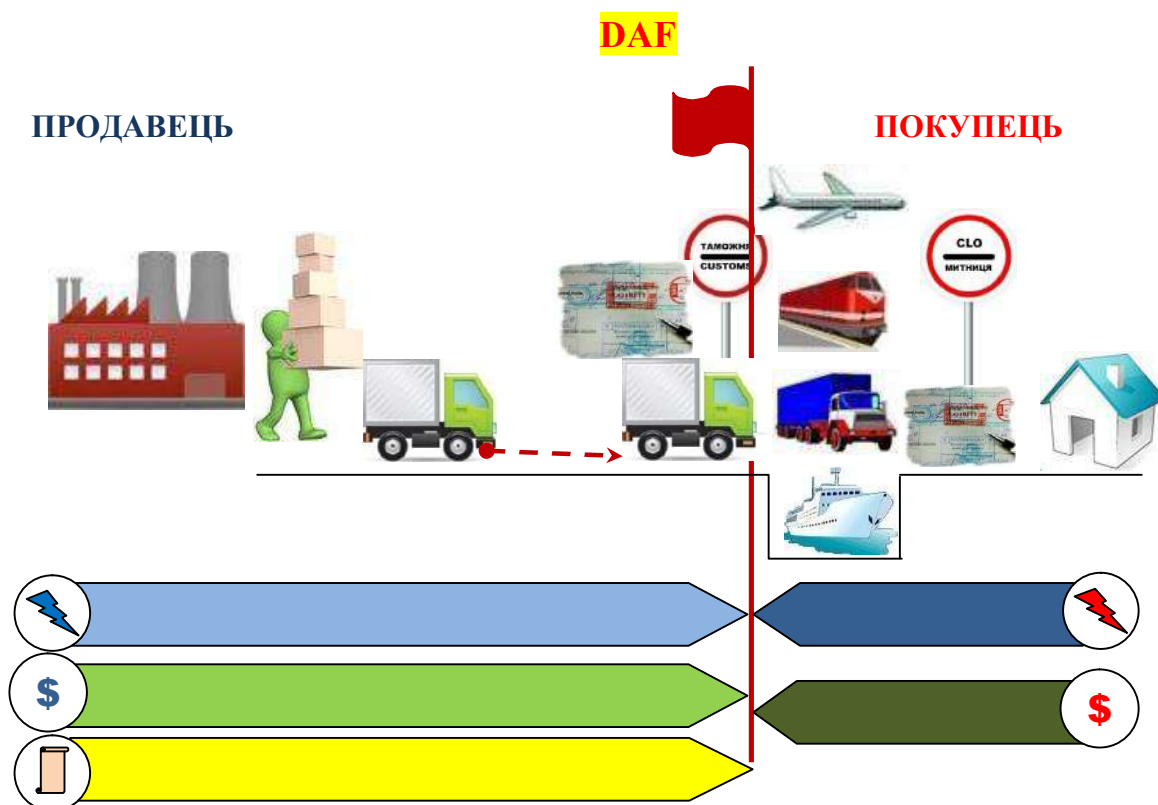


Рисунок 3.15 – Умови поставки за терміном DAF правил ІНКОТЕРМС 2010

<p>Категорія D Основне перевезення оплачено</p>	<p>DES</p> 	<p>Delivered Ax Ship (...named port of destination) Поставка з судна (...назва порту призначення)</p>
<p>Продавець:</p> <ul style="list-style-type: none"> • здійснює поставку товару, що не пройшов митного очищення для імпорту, та надає у розпорядження покупця на борту судна в названому порту призначення; • за власний рахунок укладає договір перевезення товару до пункту, якщо він названий, у названому порту призначення; • проводить митне очищення товару для експорту; • несе всі витрати та ризики, пов'язані з доставкою товару до названого порту призначення до розвантаження. <p>Покупець:</p> <ul style="list-style-type: none"> • одержує на власний ризик і за власний рахунок будь-яку імпортну ліцензію або інший офіційний дозвільний документ і виконати, де це належить, усі митні формальності, необхідні для імпорту товару; • несе всі ризики втрати чи пошкодження товару з моменту здійснення його поставки в названому порту призначення. 		

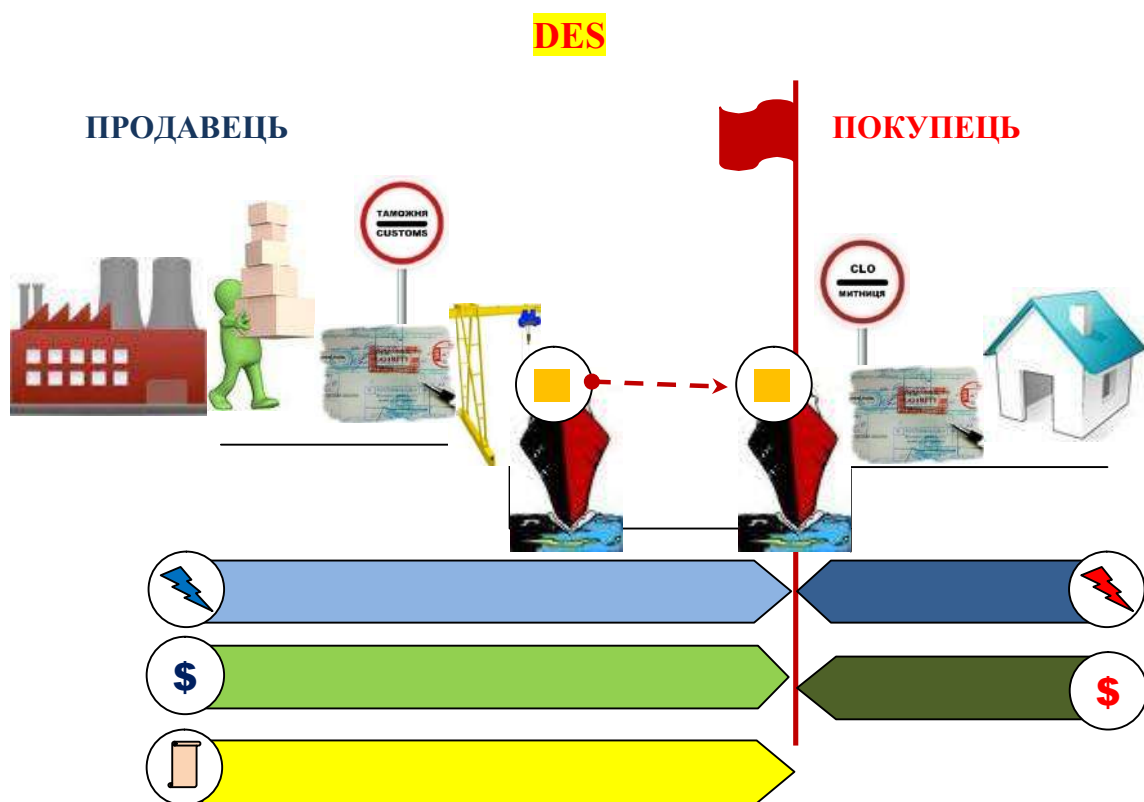



Рисунок 3.16 – Умови поставки за терміном DES правил ІНКОТЕРМС 2010

Категорія D Основне перевезення оплачено	DEQ 	Delivered At Quay (...named port of destination) Поставка з причалу (...назва порту призначення)
<p>Продавець:</p> <ul style="list-style-type: none"> здійснює поставку товару, що не пройшов митного очищення для імпорту, та надає у розпорядження покупця на причалі (набережній) у названому порту призначення; за власний рахунок укладає договір перевезення товару до названого причалу (набережної) в названому порту призначення; проводить митне очищення товару для експорту; несе всі витрати та ризики, пов'язані з доставкою товару до названого порту призначення та розвантаженням товару на причал (набережну). <p>Покупець:</p> <ul style="list-style-type: none"> одержує на власний ризик і за власний рахунок будь-яку імпортну ліцензію, офіційний дозвіл чи інші документи і виконує, де це належить, усі митні формальності, необхідні для імпорту товару; несе всі ризики втрати чи пошкодження товару з моменту здійснення його поставки в названому порту призначення та розвантаження товару на причал (набережну). 		

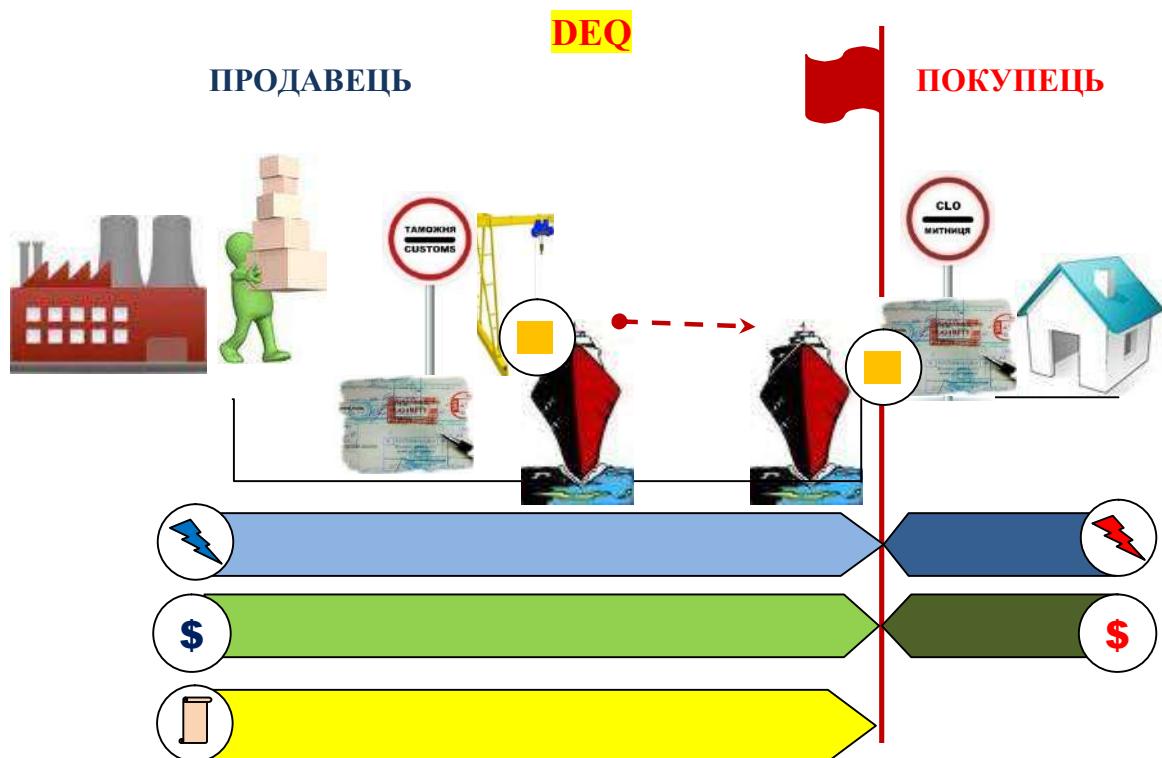


Рисунок 3.17 – Умови поставки за терміном DEQ правил Інкотермс 2010

Категорія D Основне перевезення оплачено	DDU 	Delivered Duty Unpaid (...named place of destination) Поставка без сплати мита (...назва місця призначення)
<p>Продавець:</p> <ul style="list-style-type: none"> здійснює поставку покупцю товару без проведення його митного очищення для імпорту та без розвантаження з будь-якого прибулого ТЗ в названому місці призначення; за власний рахунок укладає договір перевезення товару до названого місця призначення; проводить митне очищення товару для експорту; несе всі витрати та ризики, пов'язані з доставкою товару до названого місця призначення без розвантаження товару. <p>Покупець:</p> <ul style="list-style-type: none"> одержує на власний ризик і за власний рахунок будь-яку імпорتنу ліцензію чи інший офіційний дозвіл, або інші документи, і виконати, де це належить, усі митні формальності, необхідні для імпорту товару; несе всі ризики втрати чи пошкодження товару з моменту здійснення його поставки до названого місця призначення. 		

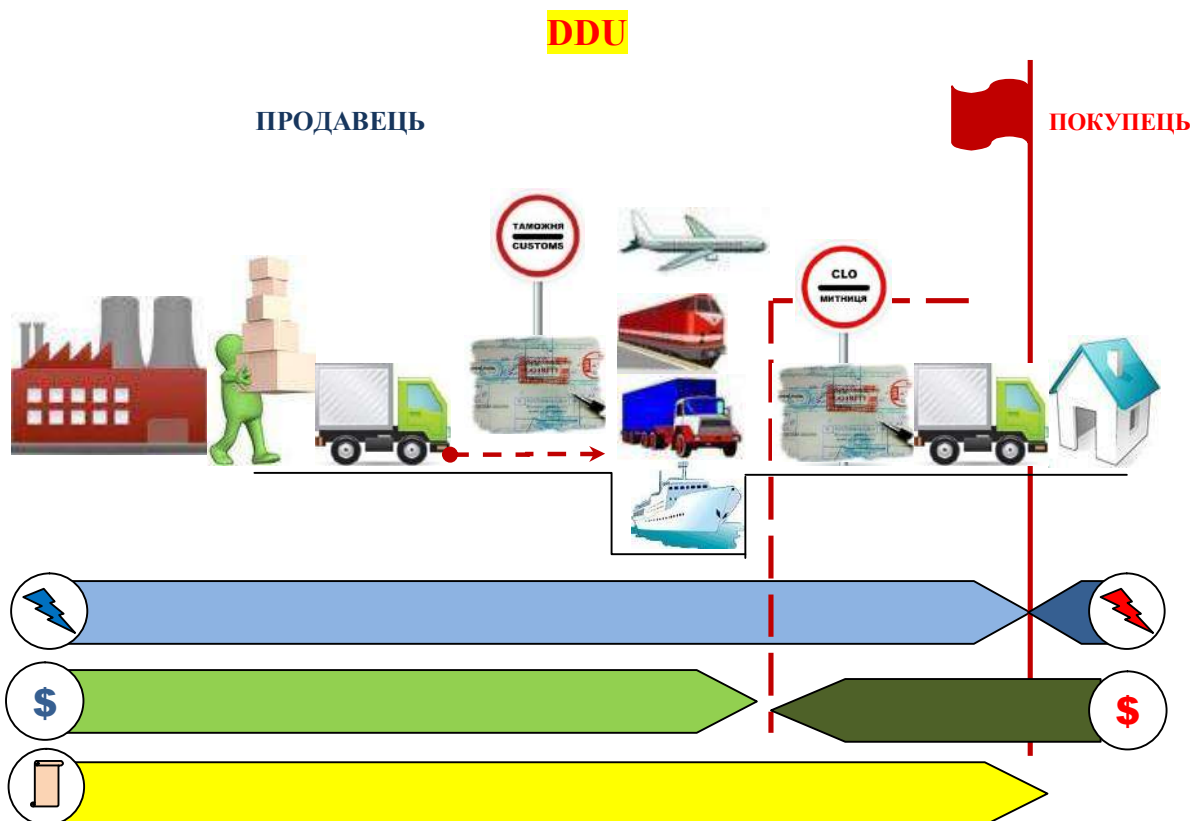


Рисунок 3.18 – Умови поставки за терміном DDU правил Інкотермс 2010

Питання для самоконтролю

1. Що таке ІНКОТЕРМС?
2. Яка сфера дії ІНКОТЕРМС 2010?
3. Яку відмінність має ІНКОТЕРМС 2010 в порівнянні з ІНКОТЕРМС 2000?
4. З яких груп термінів складається нова структура ІНКОТЕРМС?
5. На які категорії поділяються терміни ІНКОТЕРМС?
6. Терміни, які належать до категорії Е та їх застосування?
7. Терміни, які належать до категорії F та їх застосування?
8. Терміни, які належать до категорії С та їх застосування?
9. Терміни, які належать до категорії D та їх застосування?

Список використаних джерел

1. Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність», затверджений постановою Верховної Ради УРСР від 16.04.1991 р. № 959-ХІІ, зі змінами та доповненнями [Електронний ресурс] // Верховна Рада України. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/959-12>
2. Malfliet J. Incoterms 2010 and the mode of transport: how to choose the right term / J. Malfliet // Management Challenges in the 21st Century: Transport and Logistics: Opportunity for Slovakia in the Era of Knowledge Economy. – City University of Seattle Bratislava, 2011. – С. 163–179.
3. Litomin I., Use of the Distribution Center in the Ukrainian Distribution System / I. Litomin, I. Tolmachov, A. Galkin // Transportation Research Procedia. – 2016. – Т. 16. – С. 313–322.
4. Bergami R. Incoterms 2010: Comments on the New Revision of Delivery Terms / R. Bergami // The Vindobona Journal of International Commercial Law and Arbitration. – 2011. – Т. 15. – №. 1. – С. 157–170.
5. Galkin A. Urban environment influence on distribution part of logistics systems / A. Galkin // Archives of Transport. – 2017. – Т. 42. – №. 2. – С. 7–23.
6. Галкін А. С. До питання аналізу ефективності транспортного обслуговування клієнтів / А. С. Галкін, Я. О. Рубан, М. С. Бічев // Коммунальное хозяйство городов. – 2013. – №. 109. – С. 377–383.
7. Galkin A. Distribution Channels Management in Different Regions // Management. – 2015. – Т. 1. – №. 2. – С. 92–96.
8. Ramberg J. INCOTERMS 2010 // J.Ramberg Eur. // JL Reform. – 2011. – Т. 13. – С. 380.

4 ОРГАНІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

4.1 Національне законодавство

Кінець ХХ та початок ХХІ століття характеризуються розвитком інтеграційних процесів і їх глобалізацією, які сприяють розвитку економічних відносин між державами. Важливу роль в цьому процесі виконує транспорт, зокрема, автомобільний, який є найбільш мобільним і дає змогу надавати послугу від «дверей до дверей». Автомобільний транспорт України здійснює значну частину перевезень на внутрішньому ринку та у міжнародному сполученні. Правовою основою цих перевезень вантажів є законодавство України та міжнародні конвенції і угоди в галузі автомобільних перевезень.

Закон України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» від 01.06.2000 р. відносить надання послуг з перевезення вантажів автомобільним транспортом до видів господарської діяльності, яка підлягає ліцензуванню. Ліцензування здійснюється на підставі нормативних документів прийнятих у відповідності до вимог Закону «Про автомобільний транспорт» (редакція від 24.09.2008р.) Цим нормативним документом встановлено, що до надання послуг з міжнародних перевезень вантажів допускаються резиденти України, які мають досвід роботи на внутрішніх перевезеннях на договірних умовах не менше ніж три роки. Він також встановлює перелік документів, які повинен мати перевізник-резидент при здійсненні міжнародного перевезення та перевізник-нерезидент, що здійснює перевезення в Україну. Визначений орган, Служба міжнародних автомобільних перевезень, на який покладені контрольні функції за здійсненням міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом. Функціями контролю є дотримання перевізником вимог міжнародних договорів, контроль технічного, санітарного та екологічного стану ТЗ, перевірка вагових і габаритних параметрів, контроль та оформлення дозвільних документів, облік ТЗ які здійснюють міжнародні перевезення та перевірка транспортної документації. Цей закон визначає вимоги до фахівців, які займаються організацією міжнародних перевезень та затверджує документ, яким підтверджується їхня професійна кваліфікація. У відповідності до вимог

цього закону до міжнародних перевезень вантажів чи пасажирів допускаються резиденти України, які склали обов'язковий письмовий іспит на професійну придатність Закон «Про транзит вантажів» від 20.11.2003 р. визначає організаційні засади та здійснення транзиту вантажу різними видами транспорту, в тому числі і автомобільним. Він не поширюється на транзит пошти, багажу, зброї небезпечних і шкідливих відходів, продукції подвійного призначення, експорт та імпорт товарів. Стаття 6 цього закону визначає перелік документів, які супроводжують вантаж, залежно від виду транспорту. У разі транзиту вантажів автомобільним транспортом до митних органів подається вантажна митна декларація або книжки міжнародного вантажосупровідного документу (МДП).

При перетині державного кордону України стягується єдиний збір з ТЗ вітчизняних та іноземних власників згідно Закону «Про єдиний збір, який сплачується у пунктах пропуску через державний кордон України» від 12.07.2001 р. Ставки єдиного збору встановлюються ст. 5 цього закону і залежать від місткості або загальної маси ТЗ з вантажем з розрахунку проїзду автомобільними дорогами за кожний кілометр проїзду.

4.2 Міжнародні нормативні документи

А. Загального характеру в галузі автомобільних перевезень.

При наданні послуг з міжнародних перевезень застосовуються конвенції та міждержавні угоди в галузі автомобільного транспорту, зокрема такі:

- «Конвенції про дорожній рух» 1968 р.;
- «Про дорожні знаки та сигнали» 1968 р.;
- «Угода про єдині умови офіційного затвердження про взаємне визнання предметів обладнання і частин механічних транспортних засобів» 1958 р.;
- «Європейська угода про роботу екіпажів транспортних засобів, які здійснюють міжнародні перевезення» 1970 набрала чинності з 05.01.1976;
- «Конвенція про обкладання податком дорожніх транспортних засобів, які використовуються для міжнародних перевезень вантажів» 1956 р. вступила в дію з 29.08.1962.

Цими правовими актами встановлені єдині для європейських країн основні правила дорожнього руху, вимоги до ТЗ та водіїв, правила реєстрації ТЗ, розпізнавальні знаки країн, затверджені зразки міжнародних та національних посвідчень для водіїв. Також ними здійснюється регламентація роботи під час виконанні міжнародних автомобільних перевезень, вимог, яким повинні відповідати водії ТЗ, тривалості керування автомобілем та відпочину водіїв. Двохсторонні міжурядові угоди про міжнародне автомобільне сполучення, якими визначається порядок проїзду територією договірних сторін, дозвільна система та інше.

Б. Які регулюють митні питання автомобільних перевезень:

- «Митна конвенція про міжнародні перевезення вантажів з застосуванням книжки МДП» 1975 визначає перевезення вантажів із дотриманням процедури використання книжки МДП з перетином одного чи декількох кордонів.

- «Митна конвенція про тимчасове ввезення дорожніх транспортних засобів» 1959. регламентує тимчасове безмитне ввезення на територію однієї країни для комерційних перевезень ТЗ зареєстрованих в іншій країні при умові оформлення на ТЗ гарантійного документу «Карнет де пассаж».

- «Міжнародна конвенція про спрощення та гармонізацію митних процедур» 1982 р. Конвенція встановлює види контролю, якому підлягають вантажі при перетині кордону та заходи для полегшення та скорочення простоїв у пунктів пропуску.

- «Митна конвенція відносно контейнерів» 1972 р. встановлює умови тимчасового безмитного ввезення контейнерів, умови використання цих контейнерів, порядок допуску їх до перевезень під митними печатками та пломбами. А також зобов'язання про їх вивезення через три місяці та дозвіл для використання у внутрішніх перевезеннях не більше одного разу.

В. Спеціальні перевезення:

1. «Європейська угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів» 1957. Цією угодою уніфікуються правила перевезення небезпечних вантажів, вона складається із двох частин, в першій частині складено перелік та класифікація небезпечних вантажів, в другій частині відповідність ТЗ, які використовуються для перевезення небезпечних вантажів, зокрема:

- вимоги до ТЗ;

- порядок допуску їх до перевезень;
- правила які повинні виконуватися під час перевезення;
- письмові інструкції екіпажу ТЗ;
- вимоги до екіпажу ТЗ – це проходження спеціальних курсів і наявність відповідного сертифікату;
- маркування та знаки небезпеки на ТЗ.

2. «Угода про міжнародне перевезення швидко псуваних продуктів та про спеціальні ТЗ, які використовуються, для цих перевезень» 1970 р. визначає:

- спеціальні ТЗ, які використовуються для перевезення;
- визначає порядок перевірки відповідності ТЗ вимогам перевезення;
- регламентує методи вимірювання та перевірки ізоtermічних властивостей та ефективності системи охолодження (обігріву) ТЗ;
- визначає форми свідоцтв на ТЗ, температурні режими перевезення;
- встановлює строки та порядок проходження огляду на відповідність встановленим вимогам та визначає порядок видачі свідоцтва і ким воно може видаватися.

Договір на перевезення. Основним нормативним актом, який регулює автомобільні перевезення вантажів у міжнародному сполученні, є «Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів» 1956 р. Відповідно до конвенції договір про перевезення підтверджується складанням вантажної накладної – *CMR*, тобто накладна є підтвердженням того, що договір на перевезення укладено. При відсутності, неправильності чи втраті вантажної накладної не впливають на існування та чинність договору перевезення, до якого й у цьому випадку застосовуються положення цієї Конвенції. Якщо не вказано інше, то сама по собі накладна має силу договору. Відповідно до конвенції вантажна накладна обов'язково повинна мати аббревіатуру «*CMR*» розміщену в овалі та припис, що «Це перевезення не дивлячись ні на які інші договори, виконується згідно з умовами Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (КДПВ)».

Накладна складається у трьох оригінальних примірниках, підписаних відправником і перевізником. Перший примірник передається відправнику, другий супроводжує вантаж, а третій залишається у перевізника. Як правило, накладну складають у 6–8 примірниках, два з яких залишаються у перевізника, інші – для експедиційної компанії, митниці, тощо. Якщо

вантаж, який підлягає перевезенню, необхідно завантажити на декілька ТЗ, або якщо він є різнорідним чи поділений на різні партії, відправник або перевізник має право вимагати складання окремої вантажної накладної на кожний ТЗ, що використовується, або на вантаж кожного роду чи на кожну партію вантажу.

Вантажна накладна на міжнародне перевезення обов'язково містить такі дані:

- дата і місце складання;
- назву та адресу відправника й перевізника;
- місце і дату прийняття вантажу до перевезення;
- місце його передачі одержувачу;
- назву та адресу одержувача;
- прийняте позначення характеру вантажу і спосіб його упаковки, а у випадку перевезення небезпечних вантажів – їх звичайно визнане позначення;
- кількість вантажних місць, їх маркування та номери;
- вагу вантажу брутто або кількість вантажу, виражену в інших одиницях виміру;
- витрати, пов'язані з перевезенням (провізна плата, митні збори, додаткові та інші витрати, зроблені з моменту укладення договору до здачі вантажу);
- інструкції, необхідні для виконання митних та інших формальностей.

У випадку необхідності накладна також може містити:

- заяву про заборону перевантаження;
- платежі, які відправник повинен сплатити;
- суму платежу за доставку вантажу;
- оголошену вартість вантажу та суму, що відповідає особливій зацікавленості у своєчасній доставці вантажу;
- інструкції відправника перевізнику стосовно страхування вантажу;
- погоджений термін, протягом якого повинно бути виконано перевезення;
- перелік документів, переданих перевізнику.

Сторони можуть внести у вантажну накладну будь-яку іншу інформацію, яку вони вважають корисною та визнають за необхідну.

Обов'язок складання накладної належить відправнику чи його представнику. Якщо перевізник вносить в накладну необхідні данні, то вважається, що він діє від імені відправника. Вантажні накладні складені у різних країнах мають свої особливості та розбіжності між номерами рубрик, що не є принциповим.

До вантажної накладної відправником вносяться наступні данні, зокрема:

- маркування і код товару, кількість місць і тип упаковки;
- вага брутто, кг, об'єм у метрах кубічних;
- вартість товару;
- банківський рахунок для платежу за товар.

Відправником додаються необхідні для перевезення документи:

- рахунок-фактура (інвойс) до якого вноситься інформація про реквізити продавця і покупця вантажу. Рахунок-фактура оформлюється на кожну партію товару. Вартість товару, що вказана в накладній є підставою для визначення розміру митних платежів при митному оформленні вантажу;

- фітосанітарний сертифікат видається на кожну партію товару рослинного походження під час проходження фітосанітарного контролю. Цьому контролю також підлягають ТЗ, пакувальні матеріали, тара та контейнери;

- ветеринарний сертифікат видається на перевезення товару тваринного походження, живих тварин та кормів для них. Сертифікат видається органами ветеринарної інспекції країни відправлення. За відсутності цього сертифікату ввезення товару в іншу країну неможливе.

- пакувальні листи, відвантажувальні специфікації, сертифікати якості, інші документи, необхідні для проходження товаром митного контролю. Відправник може надати й іншу інформацію та документи на вимогу перевізника.

4.3 Прийняття вантажу та виконання перевезення

Приймаючи вантаж, перевізник перевіряє:

- вірність записів, зроблених у вантажній накладній щодо числа вантажних місць, а також їх маркування на нумерації місць;
- зовнішній стан вантажу і його упаковки.

Більш детальний контроль проводиться тільки за вимогою відправника і за його рахунок. Це дає можливість уникнути помилок, втрати вантажних місць та інше. Разом з тим, перевезення вантажу в закритих і запломбованих причепах декількома перевізниками робить практично неможливим визначення стану вантажу за зовнішнім виглядом. У цьому разі, та якщо перевізник не має достатньої можливості перевірити вірність записів зазначених у пункті а, він повинен зробити обґрунтоване зауваження у вантажній накладній (рубрика 18), а також мотивувати всі зроблені ним зауваження щодо зовнішнього вигляду вантажу і його упаковки. Ці зауваження не мають обов'язкової сили для відправника, якщо останній не погодився з ними і не взяв по ним зобов'язання не зробив про це запис у вантажній накладній. Якщо накладна не містить спеціальних зауважень перевізника, та якщо не доведено протилежне, припускається, що вантаж і його упаковка були зовні в належному стані в момент прийняття вантажу перевізником, і що кількість вантажних місць, а також їх маркування та нумерація відповідали даним, які містилися у вантажній накладній.

Внесення у накладну застережень представляє собою ефективний спосіб захисту перевізника від можливих вимог з боку одержувача вантажу по відшкодуванню збитків та витрат, але вони не звільняють його від відповідальності у разі невиконання ним своїх обов'язків, зазначених в умовах договору.

Конвенція CMR не регулює перевірку навантаження та розміщення вантажу в АТЗ. Не дивлячись на це, згідно з іншими нормативними документами, які регулюють правила перевезення вантажів, перевізник повинен перевірити навантаження та розміщення вантажу належним чином. Під час перевезення вантажу перевізник повинен дотримуватися положень, вказаних в накладній. Невиконання договору перевезення може привести до відповідальності перевізника перед відправником і одержувачем вантажу.

Якщо певні обставини перешкоджають доставці вантажу до пункту призначення, перевізник зобов'язаний звернутись до відправника або одержувача за інструкціями щодо наступних дій. В Конвенції не згадується про форму інструкцій, але на наш погляд вони повинні мати письмову форму. Отримані таким чином інструкції є обов'язковими для виконання перевізником. У цьому випадку він має право на відшкодування

витрат, викликаних запитом про надання інструкцій чи витратами на їх виконання. У будь-якому разі перевізник зобов'язаний негайно вжити заходів для збереження вантажу, якщо подальше перевезення є неможливим, особливо, якщо це небезпечний вантаж.

Прибувши до місця призначення, перевізник разом з вантажем передає одержувачу другий примірник накладної, в обмін на розписку. Під розпискою розуміється доказ отримання вантажу, це печатка або штамп одержувача у 24-й рубриці вантажної накладної, який підтверджує виконання договору перевезення і звільняє перевізника від обов'язків перед відправником. У разі виникнення обставин, що перешкоджають здачі вантажу після прибуття його до місця призначення, перевізник зобов'язаний запитати інструкції у відправника вантажу. Якщо, одержувач вантажу дав інструкцію передати вантаж іншому одержувачу і виникли перешкоди з цією передачею, змінивши тим самим зміст вантажної накладної, в цьому випадку перевізник повинен вимагати інструкції не у відправника, а в першого вантажоодержувача, який замінює відправника. У разі відмови одержувача прийняти вантаж, відправник має право розпорядитися ним без надання першого екземпляра накладної. Вантажоодержувач, незалежно від відмови, може вимагати видати вантаж, до моменту отримання перевізником інструкцій від відправника.

Положення конвенції мають відношення як до звичайних перевезень, так і до перевезень небезпечних вантажів, чим встановлюють певні права та обов'язки відправника вантажу. Якщо відправник передає перевізнику небезпечні вантажі, він повідомляє його про точний характер небезпеки, і зазначає, у разі потреби, заходи безпеки, яких необхідно вжити. Якщо цю інформацію не внесено до вантажної накладної, а перевізник знав про характер небезпеки, яку несе перевезення зазначених вантажів, відповідальність лежить на відправнику або одержувачу. Внаслідок цього небезпечні вантажі, про характер яких перевізник не був обізнаний за умов, зазначених вище, можуть бути в будь-який момент і в будь-якому місці вивантажені, знищені чи знешкоджені перевізником без компенсації, більш того, відправник несе відповідальність за всі витрати, шкоду і збитки, спричинені передачею цих вантажів для перевезення чи їхнім перевезенням.

Перевізник зобов'язаний довести вантаж до місця призначення без пошкоджень і в узгоджений строк. Згідно зі ст. 17 конвенції він несе

відповідальність за повну чи часткову втрату або за його ушкодження, що сталися з моменту прийняття вантажу для перевезення і до його доставки, а також за будь-яку затримку доставки. Доставка вважається простроченою, якщо вантаж не був доставлений в узгоджений термін, а також якщо не було узгоджено термін і фактична тривалість перевезення перевищила час, необхідний для доставки вантажу сумлінному перевізнику.

Той факт, що вантаж не був доставлений протягом тридцяти днів після закінчення узгодженого терміну або за відсутності узгодженого терміну, протягом шістдесяти днів із дня прийняття вантажу перевізником є безперечним доказом втрати вантажу і особа, яка має пред'явити претензію, може на цій підставі вважати його загубленим.

Часткова втрата вантажу, його пошкодження визначаються при передачі вантажу одержувачу. Виявлені при перевірці кількості місць та ваги недостача, пошкодження, псування підтверджуються відповідними відмітками в екземплярах накладної і складанням акту чи іншого по назві документа, в якому вказуються кількість недостачі та пошкодженого вантажу. Акт підписують члени комісії у складі одержувача вантажу, перевізника, представника митниці чи торгово-промислової палати. Про втрату чи пошкодження вантажу одержувач повинен повідомити перевізника. Факт приймання вантажу є доказом того, що вантажоодержувач отримав вантаж у стані, описаному в накладній. Якщо у накладній не зазначено умов, який стан повинен мати вантаж при його отриманні перевізником, то, як правило, допускається його належний стан, а також непошкодженість упаковки, відповідність маркування й номерів вантажу відомостям, вказаним у накладній.

4.4 Відповідальність перевізника

Перевізник відповідає за дії і недогляди своїх агентів, службовців та всіх інших осіб, до послуг яких він звертається для виконання перевезення. Згідно із загальними правилами відправник несе відповідальність за всі витрати, шкоду і збитки, заподіяні перевізнику:

- Даних зазначених у пункті 2-ому статті 6-ої;
- Даних зазначених у пунктах b, d, e, f, g, h та j пунктів у 1 статті 6-ої Конвенції;

- Будь-яких інших даних чи інструкцій, що надаються ним для складання вантажної накладної або для включення в неї таких даних.

Це означає що відповідальність за правильне складання вантажної накладної покладено на відправника., навіть у тому випадку, якщо по його проханню вона оформлена перевізником.

Перевізник звільняється від відповідальності, якщо доведе, що втрата, збитки чи затримання доставки вантажу виникли у результаті:

- використанням відкритих без тентових ТЗ, якщо таке використання було погоджене і чітко зазначене у вантажній накладній;

- відсутністю чи дефектами упаковки, у випадках коли, вантажі що перевозяться без упаковки чи без належної упаковки, за своєю природою піддаються псуванню чи пошкодженню;

- обробкою, навантаженням, складуванням чи вивантаженням вантажу відправником або одержувачем, чи особами, які діють від імені відправника або вантажоодержувача;

- природними властивостями деяких вантажів, внаслідок яких вони піддаються частковій втраті чи пошкодженню, зокрема, поломці, корозії, гниттю, усушка, нормального витоку або дії шкідників;

- недостатністю або неадекватністю маркування чи нумерації вантажних місць;

- настання обставин, яких перевізник не міг уникнути, і наслідків, яких він не міг відвернути.

В останньому випадку перевізник повинен довести, що він діяв правильно для уникнення шкоди. Якщо відповідно до вище вказаного перевізник не несе відповідальності за втрату вантажу, ушкодження або затримку, то він несе відповідальність лише в тій мірі, у якій обставини, за які він відповідає, сприяли виникненню втрати, ушкодження або затримки.

Відправник має право розпоряджатися вантажем, зокрема, вимагати від перевізника призупинити транзит, змінити місце призначення вантажу чи передати його іншій особі, не вказаній у накладній. Ця інша особа не має права призначати іншого вантажоодержувача. Але відправник не може здійснювати зазначеного права, якщо другий екземпляр накладної вже вручено конкретному вантажоодержувачу чи одержувач вимагає від перевізника на підставі своєї квитанції надати йому другий екземпляр накладної та вантаж. Одержувач має право розпоряджатися вантажем з

моменту оформлення накладної, якщо відправником до неї внесено відповідне застереження.

Відповідальність перевізника усувається або обмежується, якщо позовні вимоги випливають з цивільного позадоговірного правопорушення, а не з порушення договору. Перевізник зобов'язаний компенсувати повну або часткову втрату вантажу. Визначення розміру компенсації вантажу розраховується на підставі вартості вантажу в місці і під час прийняття його до перевезення. Цей критерій є сприятливим для перевізника, оскільки вартість вантажу у місці призначення, внаслідок заявленого прибутку, який буде отриманий, більше ніж в пункті відправлення. Для визначення вартості вантажу використовується біржова котирування, а при її відсутності поточна ринкова вартість. При відсутності однієї і другої звичайна вартість товару такого роду та якості. Однак розмір відшкодування не може перевищувати 25 франків за кілограм відсутньої ваги бруто. «Франк» означає золотий франк вагою 10/31 грама проби 0,900 (ст. 23 КДПВ).

Крім того, перевізник повністю відшкодовує витрати, пов'язані з перевезенням, митні збори та платежі та інші затрати пов'язані з перевезенням.

У випадку затримання доставки вантажу розмір відшкодування збитків обмежується витратами на перевезення, якщо позивач може довести, що йому заподіяно таку шкоду. Норми Конвенції передбачають умови компенсації за затримання в доставці вантажу.

4.5 Пред'явлення позовів та претензій, строк позовної давності

Термін позовної давності для вимог, що випливають з договору перевезення, на яке поширюється Конвенція, встановлюється в один рік. Але при умисному заподіянні шкоди або внаслідок неналежного виконання обов'язків, які згідно законодавства, що застосовується судом чи арбітражем, який розглядає справу, прирівнюється до навмисного правопорушення, термін позовної давності складає 3 роки. Відлік цього строку починається:

- у випадку часткової втрати, пошкодження або прострочення доставці вантажу – з дати доставки;

- у випадку повної втрати – з тридцятого дня по закінченню узгодженого терміну доставки, або, якщо узгоджений термін не встановлений, – із шістдесятого дня з дати прийняття вантажу перевізником для перевезення;

- у всіх інших випадках – по закінченню тримісячного терміну з дня укладання договору перевезення. День початку відліку терміну позовної давності у термін не зараховується. Також не зараховуються при обчисленні термінів що вказані у Конвенції: день видачі вантажу, день перевірки, або день передачі вантажу у розпорядження одержувача.

При пред'явленні претензії в письмовій формі припиняється відлік терміну позовної давності до того дня, коли перевізник також у письмовій формі відхилив претензію і повернув додані до неї документи. Позовному порядку передуює пред'явлення письмової претензії до перевізника. Якщо перевізників декілька, позивач повинен повідомити того з них, до якого він має намір заявити позов. У справах по перевезенню яке здійснюється у відповідності до Конвенції, позивач може звернутись до будь-якого суду або арбітражу договірної країни, визначеної угодою між сторонами, а також до судів або арбітражів на території якої:

- відповідач має звичайне місце проживання або основне місце розташування свого підприємства або відділення чи агентства, за допомогою яких був укладений договір;

- знаходиться місце отримання вантажу перевізником, або місце передбачене для його доставки, і не може звертатися до будь-яких інших судів або арбітражів.

Якщо позов знаходить на розгляді у суді або арбітражі, або стосовно такого позову було винесено рішення, то новий судовий розгляд між тими самими сторонами на тій же підставі не допускається, за винятком коли рішення суду, в якому був пред'явлений перший позов, не підлягаю виконанню у країні, в якій подано новий позов.

У Женеві 5 лютого 1978 р. держави-учасниці згаданої Женевської КДПВ 1956 р. уклали протокол до цієї Конвенції. У ньому по іншому трактується розмір відповідальності, зазначений у згадуваній ст. 23 КДПВ. Установлено, що розмір відповідальності не може перевищувати 8,33 розрахункових одиниці за 1 кг відсутньої ваги брутто. Вказана стаття доповнена нормами, яких роз'яснено поняття та застосування розрахункової одиниці. Нею вважають одиницю спеціальних прав

запозичення, яка визначається Міжнародним валютним фондом (МВФ). Вказаний розмір розрахункової одиниці перераховують у національну валюту держави, суд якої розглядає справу на підставі вартості цієї валюти у день винесення рішення або у день, визначений домовленістю сторін. Виражена в одиницях спеціальних прав запозичення, вартість національної валюти держави, що є членом МВФ, обчислюється у відповідності з методом оцінки, який використовує МВФ для своїх операцій та угод на час їх вчинення. Якщо держава не є учасницею вказаної організації, для обчислення застосовують метод, встановлений державою, у якій відбувається таке обчислення.

Якщо національне законодавство держави, що не є членом МВФ, унеможлиблює обчислення, держава на момент ратифікації чи приєднання до Протоколу до КДПВ або згодом може заявити про застосування на своїй території максимальної межі відповідальності, яка складає 25 розрахункових одиниць. У такому випадку розрахункова одиниця відповідатиме 10/31 г золота 0,900 проби. Перерахунок зазначеної суми у національну валюту відбувається відповідно до національного законодавства зацікавленої держави.

4.6 Сфера застосування Конвенції. Конвенція про Договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів або CMR Конвенція

КДПВ або CMR-конвенція була прийнята в Женеві 19 травня 1956 р. Україна приєдналась до Конвенції 1 липня 2006 року. Конвенція розділена на 8 розділів:

- сфера застосування;
- особи, за яких перевізник є відповідальним;
- укладання і виконання договору;
- відповідальність перевізника;
- претензії та позови;
- положення, які стосуються перевезення, що здійснюються послідовно декількома перевізниками;
- недійсність умов, які суперечать Конвенції;
- заключні положення.

Вона застосовується, до будь-якого договору автомобільного перевезення вантажів ТЗ за винагороду, коли зазначені в договорі місце прийняття вантажу для перевезення і місце для доставки, знаходяться у двох різних країнах, з яких принаймні одна є договірною країною, незважаючи на місце проживання і громадянство сторін. У разі відсутності однієї із названих умов застосування КДПВ виключається. Відповідно до змісту конвенції ТЗ – це автомобілі, автопоїзди, причепи і напівпричепи, що відповідають статті 4 про дорожній рух від 19.09.1949.

Умови конвенції не поширюються на перевезення:

- які здійснюються відповідно до міжнародних поштових конвенцій;
- перевезень небіжчиків;
- перевезень обстановки та меблів під час переїздів.

4.7 Організація міжнародних перевезень основними видами транспорту

Під час розгляду питань транспортування вантажів для учасників зовнішньоторгової угоди важливо в'яснити основні транспортні й базисні умови поставки, а також питання організації доставки товарів й управління нею.

Економічна ефективність зовнішньої економічної діяльності, як уже відзначалося, багато в чому залежить від правильно вибраних транспортних і базисних умов поставки товарів. В контракті купівлі-продажу є спеціальний розділ – транспортні умови поставки. В ньому передбачені обов'язки сторін по відношенню до переміщення товару. В цей розділ, як правило включають:

- порядок перевезень вантажів, умови і термін навантаження й розвантаження;
- розмір, порядок оплати й розрахунки провізних платежів;
- проформу чартеру, вид коносаменту, інші види послуг.

В кожному окремому випадку зміст транспортних угод залежить від виду транспорту, характеру товару, типу угоди, базисного місця поставки, а також дії міжнародних договорів, угод, конвенцій, звичаїв країни.

Основу транспортних умов складають базисні умови поставки. Встановлюючи базисні умови поставки в контракті купівлі-продажу,

сторони визначають свої обов'язки, в числі яких є питання транспортного переміщення об'єктів контракту, частково такі:

- хто несе транспортні витрати по доставці товару;
- хто надає ТЗ для перевезення товару;
- положення вантажу по відношенню до ТЗ;
- хто оформляє митне очищення на вивіз і ввіз;
- хто здійснює навантаження товару на ТЗ і вивантаження з них;
- де відбувається передача власності на товар від продавця до покупця;
- коли відбувається перехід ризику з продавця на покупця у випадку загибелі, пошкодження чи псування товару, як розподіляється відповідальність.

На сьогодні, як уже відзначалося, діє «Інкотермс-2010», в якому подано 13 БУП.

Мінімальні обов'язки продавця відносно транспорту – це поставка на умовах (франко-завод). За даною умовою продавцю необхідно тільки підготувати товар до відвантаження: упакувати, затарити, за-маркірувати. Всі інші обов'язки по переміщенню товару від місця виробництва до місця споживання лежать на покупцеві.

Максимальні обов'язки по доставці товару приходяться на продавця при поставці на базисних умовах (поставлено без оплати мита) і (поставлено з оплатою мита). Всі інші комерційні терміни передбачають розподіл обов'язків по транспортуванню вантажу між продавцем і покупцем. При здійсненні доставки товарів від продавця до покупця важливе значення мають питання: як буде організована ця доставка (за якими правилами) і якими договірними документами вона буде оформлена.

Основні умови при міжнародних автомобільних перевезень регулюються конвенцією про договір міжнародних перевезень вантажів (КДПВ), укладеній в Женеві в 1956 р., учасником якої був і СРСР. Договір перевезення оформляється автодорожною накладною. Повна її назва «міжнародна товаротransпортна накладна», проте в оперативній роботі вона відома під назвою накладна CMR. Її функції такі:

- договір перевезення;
- товаросупроводжувальний документ;
- розписка перевізника.

Автодорожна накладна оформляється в трьох екземплярах. В ній вказуються:

- дата відвантаження; назва вантажу, що підлягає перевезенню;
- ім'я й адреса перевізника; назва одержувача;
- строк доставки і розмір штрафу за затримку; вартість перевезення.

Накладна підписується перевізником і вантажовідправником. Крім автодорожньої накладної з вантажем рухаються товаросупроводжувальні документи, такі як пакувальний лист, відвантажувальні специфікації, сертифікат якості та інші.

4.8 Внутрішні перевезення

Для перевезень торговельних вантажів на короткі відстані найчастіше використовується вантажний автомобільний транспорт, який забезпечує перевезення товарів від станцій залізниць, зі складів виробничих і сільськогосподарських підприємств на склади оптових підприємств і з цих складів в об'єкти роздрібної та дрібно-роздрібної торговельної мережі, для переміщення товарів між магазинами і для виїзної торгівлі.

Основними нормативними документами, які регламентують перевезення вантажів автомобільним транспортом, є Статут автомобільного транспорту і Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні.

В сучасних умовах багато підприємств торгівлі мають власними АТЗ і виконують ним перевезення торговельних вантажів. Разом з тим часто для цих перевезень використовується транспорт спеціалізованих автотранспортних підприємств, які належать до категорії транспорту загального користування.

Підприємства торгівлі висувають до рухомого складу автомобільного транспорту специфічні експлуатаційні і технологічні вимоги. Зокрема, автотранспорт для перевезень товарів народного споживання повинен бути спеціалізованим, тобто:

- відповідати оптимальним умовам перевезень конкретних груп та найменувань товарів;
- забезпечувати механізацію вантажно-розвантажувальних робіт при виконанні транспортно-експедиційних операцій;

- відповідати вимогам розвитку перспективних транспортних систем, зокрема контейнерної транспортної системи;
- бути високоманевровим, мати широкий діапазон вантажопідйомності;
- мати високу прохідність для доставки товарів в умовах торгівлі в сільській місцевості;
- передбачати можливість збільшення габаритів кузова та пристосованість їх для багатоярусного укладання товарів з метою ефективного використання вантажопідйомності ТЗ.

Ці підприємства виконують централізовані перевезення вантажів, забезпечують транспортно-експедиційне обслуговування вантажовідправників і вантажоодержувачів, здійснюють прямі, змішані залізнично-автомобільні та водно-автомобільні перевезення вантажів.

Для перевезень торговельних вантажів підприємствами транспорту загального користування необхідно дотримувати заведеного порядку їх планування та організації, який базується на укладанні між перевізниками та замовниками (вантажовідправниками або вантажоодержувачами) договорів про перевезення вантажів автомобільним транспортом. Ці договори є основною формою організаційно-правових документів з планування та організації перевезень.

Автомобільним транспортом здійснюються перевезення, які класифікуються за:

- належністю транспорту (транспорт загального користування, відомчий транспорт, власний транспорт підприємницьких організацій та формувань);
- відстанню перевезень (приміські, міжміські, міжнародні);
- способами організації і виконання перевезень (централізовані, децентралізовані, прямі, змішані, комбіновані, контейнерні, пакетні);
- тривалістю перевезення (постійні, сезонні, тимчасові);
- видами вантажів (за видами продукції або видами тари);
- розмірами партій вантажів (масові, партійні, дрібно-партійні).

За умовами договору перевезення вантажів перевізник зобов'язується доставити наданий вантаж в пункт призначення і видати його уповноваженій на отримання вантажу особі (одержувачеві), а відправник зобов'язується оплатити за перевезення вантажу встановлену плату. У договорі встановлюються: термін його дії, обсяги перевезень,

умови перевезень (режим роботи по видачі та прийманню вантажу, забезпечення цілісності вантажу, виконання вантажно-розвантажувальних робіт та інше), вартість перевезень і порядок розрахунків, порядок визначення раціональних маршрутів, обов'язки сторін, відповідальність тощо.

Відповідно до договору перевізник і замовник у межах квартального плану за десять днів до початку кожного місяця визначають місячні плани декадними плановими завданнями на перевезення вантажів. На перевезення вантажів автотранспортом замовник надає перевізнику за наявності договору заявку (на день, тиждень, декаду, місяць) встановленої форми. Заявка подається перевізнику в строк, визначений договором, телефонограмою, телетайпом, телеграфом, телексом, іншим фіксованим способом. У цьому разі в заявці мають бути необхідні відомості, які характеризують найменування та кількість вантажу, адреси навантаження та розвантаження, відстані перевезення та вид упаковки.

Перевезення торговельних вантажів можуть здійснюватися також за разовим договором.

Основними документами, які оформляються на перевезення вантажів автотранспортом, є товарно-транспортні накладні та подорожні листи вантажного АТЗ. Залежно від виду вантажу та його специфічних властивостей до основних документів додаються інші (ветеринарні, санітарні та якісні сертифікати, свідоцтва, довідки, паспорти тощо), що визначається правилами перевезень зазначених вантажів.

Безпосередньо перевезення вантажу покладається на водія АТЗ, а його супровід та охорона вантажу в дорозі – на експедитора, з яким укладається договір про особисту матеріальну відповідальність. Проте досить часто в господарській практиці мають місце випадки, коли функції експедитора за додаткову оплату виконує водій АТЗ, а в деяких випадках експедирування вантажів можуть здійснювати інші посадові особи вантажовідправника або вантажоодержувача, наприклад товарознавці підприємств оптової або роздрібної торгівлі.

Оформлення перевезень вантажів товарно-транспортними накладними здійснюється незалежно від умов оплати за роботу АТЗ. Вантажовідправник повинен виписати товарно-транспортну накладну на перевезення вантажів у кількості, не меншій ніж чотири примірники, засвідчити їх підписом і за необхідності печаткою (штампом). Після

прийняття вантажу згідно з товарно-транспортною накладною експедитор (водій) підписує всі її примірники.

Перший примірник товарно-транспортної накладної залишається у вантажовідправника, другий – передається експедитором (водієм) вантажоодержувачу, третій і четвертий примірники, засвідчені підписом вантажоодержувача (у разі потреби – печаткою або штампом), передаються перевізнику.

У тих випадках, коли в товарно-транспортній накладній немає можливості перелічувати всі найменування вантажу, підготовленого для перевезення, до такої накладної замовник додає документ довільної форми з обов'язковим зазначенням відомостей про вантаж. У цих випадках в товарно-транспортній накладній зазначається, що до неї додається як товарний розділ документ, без якого товарно-транспортна накладна вважається недійсною і не може використовуватись для розрахунків із замовником.

Основними етапами технологічного процесу перевезення вантажів автомобільним транспортом є:

- приймання вантажу до перевезення;
- маркування і пломбування вантажу;
- навантаження АТЗ;
- оформлення документації;
- здійснення процесу перевезення і доставки вантажу одержувачеві;
- розвантаження АТЗ;
- приймання вантажу одержувачем;
- проведення розрахунків за перевезення вантажу.

Для забезпечення збереження вантажу та раціонального використання вантажопідйомності ТЗ і об'єму його кузова вантажовідправник зобов'язаний до прибуття АТЗ під навантаження підготувати вантаж до перевезення.

З цією метою вантажі укладаються в справну транспортну тару, визначену стандартами, ТУ, договором тощо, а на кожне вантажне місце наноситься маркування. У разі неправильного укладання та упакування товарів або ж при використанні тари, яка не відповідає фізико-хімічним властивостям товарів, майнова відповідальність за пошкодження чи втрату товару покладається на вантажовідправника.

У разі, коли передбачається перевезення одним АТЗ товарів для кількох вантажоодержувачів, вантажі мають бути відповідно згруповані.

Час прибуття АТЗ під навантаження відраховується з моменту подання водієм подорожнього листа в пункті навантаження, а час прибуття АТЗ під розвантаження – з моменту подання ним же товарно-транспортної накладної в пункті розвантаження.

На виконання навантажувальних і розвантажувальних робіт виділяється час, який визначається за основними нормами часу простою АТЗ під навантаженням і розвантаженням, установленими залежно від маси вантажу і типу кузова АТЗ.

Під час виконання цих операцій традиційно додержуються практики, відповідно до якої навантаження вантажів у кузов АТЗ, їх закріплення, накривання та ув'язування виконуються вантажовідправником, а вивантаження вантажів з кузова АТЗ, знімання кріплень та покриттів – вантажоодержувачем; до обов'язків водія входить перевірка відповідності укладання і закріплення вантажу в кузові АТЗ вимогам безпеки руху і забезпечення збереження.

У разі виявлення недоліків щодо укладання чи закріплення вантажу, які загрожують збереженню вантажу, водій повинен повідомити вантажовідправника з метою ліквідації виявлених відхилень (порушень).

Навантаження АТЗ має здійснюватися до повного використання об'єму його кузова, але при цьому забороняється перевищувати вантажопідйомність АТЗ. У разі перевезень легковагових вантажів вантажовідправник може (і повинен) використовувати можливості для підвищення рівня використання АТЗ (наприклад за рахунок нарощування його бортів).

Важливою умовою підготовки вантажів до перевезення є визначення їх кількості, насамперед маси. Визначення маси вантажу проводиться засобами вантажовідправника спільно з представником автотранспортного підприємства. У разі перевезень вантажів у критих АТЗ (з кузовом типу «фургон») і причепах, контейнерах, цистернах, опломбованих вантажовідправником, масу вантажу визначає він сам.

Навантаження (а також розвантаження) вважається закінченим після вручення водієві оформлених товарно-транспортних накладних.

У пункті призначення вантажі повинні здаватися вантажоодержувачеві за масою і кількістю місць у тому самому порядку, в

якому вони приймалися від вантажоодержувача. Вантаж у пункті призначення має видаватися тільки тому представникові вантажоодержувача, який указаний у товарно-транспортній накладній.

У разі прибуття вантажів у справних АТЗ, причепах, контейнерах, цистернах з непошкодженими пломбами відправника, вони видаються без перевірки маси, якісного стану вантажу і кількості вантажних місць.

Також можуть здаватися без перевірки маси навалні або насипні вантажі, які прибули в пункт призначення без ознак нестачі, але це можливе лише в разі відсутності у вантажоодержувача автомобільної ваги.

У разі перевезення тарно упакованих і поштучних вантажів їх видають на основі перевірки за участі представника автотранспортного підприємства маси і стану вантажу тільки кожного пошкодженого місця. Для цього пошкоджені місця розкривають і перевіряють вантаж за товарно-транспортними накладними.

Перевірку маси, кількості місць і якісного стану вантажу за участі представника автотранспортного підприємства обов'язково потрібно проводити в пункті призначення в разі:

- прибуття вантажу в несправному кузові ТЗ або в справному кузові, але з пошкодженими пломбами чи з пломбами іншої вантажної станції;
- прибуття вантажів з обмеженими термінами зберігання з порушенням термінів доставки цього вантажу або встановленого транспортного режиму під час транспортування;
- прибуття вантажу, який завантажувався автотранспортним підприємством;
- видавання вантажу зі складу транспортного підприємства.

За підсумками приймання вантажів у разі виявлення нестачі, псування або пошкодження вантажу оформляється відповідний акт (див. підрозд. 8.3), про що робиться запис у товарно-транспортній накладній. Якщо ж відхилень від товарно-супровідних документів не виявлено, то факт отримання вантажу підтверджується підписом матеріально відповідальної особи і печаткою (штампом) вантажоодержувача в трьох примірниках товарно-транспортної накладної, два з яких повертаються водієві (експедиторові).

Розвантаження АТЗ, як правило, проводиться силами і засобами вантажоодержувача. Після вивантаження товару вантажоодержувач повинен очистити кузов АТЗ, а після перевезення вантажів з обмеженими

термінами зберігання, сирих тваринних продуктів, тварин, птиці – промити (пропарити, продезінфікувати) кузов або ж оплатити ці роботи в разі здійснення їх підприємством транспорту.

Потреба в АТЗ для перевезення окремих вантажів визначається за формулою:

$$A_{заг} = \frac{Q_{заг}}{Q_a}, \quad (8.1)$$

де $A_{заг}$ – загальна кількість АТЗ, од;
 $Q_{заг}$ – загальна кількість вантажу, що підлягає перевезенню, т;
 Q_a – добова продуктивність АТЗ, яка розраховується за формулою (8.2) у разі перевезень за лінійними маршрутами і за формулою (8.3) – за кільцевими маршрутами:

$$Q_a = \frac{T_{рм} \cdot 60 \cdot B_n \cdot K_{в.н.в}}{\frac{2 \cdot L \cdot 60}{V} + T_{н.р}}, \quad (8.2)$$

$$Q_a = \frac{(T_{рм} - \Delta T_{рз}) \cdot 60 \cdot B_n \cdot K_{в.н.в}}{\frac{S \cdot 60}{V} + T_{н.р} + T_3 \cdot (K_3 - 1)}, \quad (8.3)$$

де L – відстань від вантажовідправника до вантажоодержувача, км;
 S – загальна довжина одного маршруту (відстань перевезення), км;
 V – середня швидкість руху автомобіля на маршруті, км/год.;
 T_3 – час на заїзд у проміжні пункти, хв.;
 K_3 – загальна кількість заїздів автомобіля за один рейс;
 $T_{н.р}$ – час простою автомобіля під навантаженням і розвантажуванням, хв.;
 $T_{рм}$ – плановий час роботи автомобіля («перебування в наряді»), год.;
 $T_{рз}$ – різниця між часом роботи вантажоодержувачів і часом, протягом якого завозяться товари, год.;
 B_n – нормативна вантажопідйомність автомобіля, тонн;
 $K_{в.н.в}$ – коефіцієнт статичного використання номінальної вантажопідйомності АТЗ, од.

Оплата перевезень вантажів автомобільним транспортом проводиться відповідно до укладеного договору на перевезення вантажів. Рахунок за виконані перевезення виписується на підставі належно оформлених подорожніх листів разом з товарно-транспортними

накладними, а при користуванні АТЗ, робота яких оплачується виходячи з часу роботи АТЗ у замовника – тільки подорожніх листів.

Для характеристики ефективності використання автотранспорту заведено визначати:

- показники, які характеризують рівень використання рухомого складу вантажного автотранспорту (коефіцієнти технічної готовності, випуску і використання рухомого складу, коефіцієнти статичного і динамічного використання вантажопідйомності АТЗ, коефіцієнт використання пробігу, середня відстань поїздки з вантажем і середня відстань перевезення, час простою під навантаженням-розвантаженням, час у наряді, технічна та експлуатаційна швидкість);

- результативні показники роботи АТЗ (кількість поїздок, загальна відстань перевезень і пробіг з вантажем, обсяг перевезень і транспортна робота).

Питання для самоконтролю

1. Наведіть основні закони в національному законодавстві, які регулюють автомобільні перевезення в Україні?

2. Перелічіть основні міжнародні документи, які регулюють міжнародні перевезення на автомобільному транспорті у світі.

3. Назвіть основні етапи та аспекти при прийнятті вантажу та виконанні перевезення.

4. У чому полягає відповідальність перевізника при перевезенні вантажу?

5. Як відбувається пред'явленню позова та претензії, та яким може бути срок позивної давності?

6. Які основні документи використовуються при внутрішніх та міжнародних перевезеннях на автомобільному транспорті?

7. Перелічіть основні пункти з яких складається договір перевезення та яка інформація в ньому вказується.

Список використаних джерел

1. Про ліцензування певних видів господарської діяльності : Закон України від 01.06.2000 р.;

2. Про автомобільний транспорт : Закон України редакція від 24.09.2008 р.;

3. Про транзит вантажів : Закон України від 20.11.2003 р.;
4. Про єдиний збір, який сплачується у пунктах пропуску через державний кордон України : Закон України від 12.07.2001 р.;
5. Galkin A. The Role of Consumers in Logistics Systems / A. Galkin, C. Dolia, N. Davidich // Transportation Research Procedia. – 2017. – Т. 27. – С. 1187–1194.
6. Dolia V. Several logistics chains transportation services approach by single transport company / V. Dolia, Y. Kush, A. Galkin // Journal L'Association 1901 SEPIKE. – 2014. – Т. 4. – С. 86–90.

5 МИТНІ ФОРМАЛЬНОСТІ ПІД ЧАС ПЕРЕМІЩЕННЯ ТОВАРІВ ЧЕРЕЗ МИТНИЙ КОРДОН УКРАЇНИ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

5.1 Митні формальності

Митні формальності – сукупність дій, що підлягають виконанню відповідними особами і органами доходів і зборів з метою дотримання вимог законодавства України з питань державної митної справи.

Митні формальності, що здійснюються під час митного контролю та митного оформлення ТЗ комерційного призначення, якими переміщуються пасажирів та/або товари через митний кордон України, мають уніфікований характер і не залежать від країни реєстрації або країни – власника ТЗ, країни, з якої прибув цей ТЗ, або країни, куди він прямує, крім випадків, передбачених міжнародними договорами України, укладеними відповідно до закону, та відповідними міжнародними актами, в частині застосування санкцій та обмежень у торгівлі з окремими країнами. Органи доходів і зборів виконують митні формальності в зонах митного контролю.

5.2 Порядок здійснення митного контролю

Митному контролю підлягають усі товари, ТЗ комерційного призначення, які переміщуються через митний кордон України.

Розклад руху ТЗ, що здійснюють регулярні міжнародні рейси, затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, за погодженням із центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову і митну політику, та центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері захисту державного кордону.

З метою підвищення ефективності митного контролю органи доходів і зборів взаємодіють з учасниками зовнішньоекономічної діяльності, уповноваженими економічними операторами, іншими особами, діяльність яких пов'язана із здійсненням зовнішньої торгівлі, та з їх професійними об'єднаннями (асоціаціями).

Під час переміщення товарів, ТЗ комерційного призначення через митний кордон України декларант, уповноважена ним особа або перевізник при перевезенні *автомобільним транспортом* вантажу повинен надати органам доходів і зборів в паперовій або електронній формі такі документи та відомості:

- документи на ТЗ, зокрема ті, що містять відомості про його державну реєстрацію (національну належність);
- транспортні (перевізні) документи (міжнародні товаротransпортні накладні);
- визначений актами Всесвітнього поштового союзу документ, що супроводжує міжнародні поштові відправлення (за їх наявності);
- комерційні документи (за наявності) на товари, що перевозяться, які містять відомості, зокрема, про найменування та адресу перевізника, найменування країни відправлення та країни призначення товарів, найменування та адреси відправника (або продавця) та отримувача товарів;
- відомості про кількість вантажних місць та вид упаковки;
- найменування товарів;
- вага бруто товарів (у кілограмах) або об'єм товарів (у метрах кубічних), крім великогабаритних вантажів;

Для ввезення товарів на митну територію України:

- заява встановленої форми про намір здійснити ввезення товарів на митну територію України (попереднє повідомлення або попередня митна декларація);
- відомості про найменування, обсяг (кількість) та вартість товарів, які плануються ввезти на митну територію України;
- вид транспорту, яким плануються здійснити ввезення товарів на митну територію України;
- назва пункту пропуску через державний кордон України (органу доходів і зборів), через який плануються ввезення товарів;
- відомості про документи, що підтверджують дотримання встановлених відповідно до закону заборон та/або обмежень щодо пропуску товарів через митний кордон України;

Для вивезення товарів з митної території України:

- митна декларація на товари або супровідні документи на товари у випадках, встановлених Митним кодексом, які подаються органу доходів і зборів для митного контролю.

Взаємодія контрольних органів і служб, загальний порядок та послідовність проведення всіх видів контролю в пункті пропуску через державний кордон визначаються технологічною схемою пропуску осіб, ТЗ та вантажів.

Технологічна схема пропуску осіб, ТЗ та вантажів через державний кордон затверджується для кожного пункту пропуску через державний кордон керівником органу охорони державного кордону за погодженням з керівником органу доходів і зборів та керівниками контрольних органів і служб, а також підприємств, на території яких розміщено пункти пропуску через державний кордон.

Типова технологічна схема пропуску через державний кордон у пунктах пропуску для автомобільного сполучення затверджується Кабінетом Міністрів України.

З метою прискорення виконання митних формальностей під час переміщення ТЗ комерційного призначення через митний кордон України працівники автомобільного транспорту сприяють посадовим органів доходів і зборів у виконанні ними своїх службових обов'язків.

Адміністрація автомобільних обладнаних місць, у межах яких діють пункти пропуску через державний кордон України, на безоплатній основі забезпечує органи доходів і зборів необхідними службовими приміщеннями, обладнанням, засобами зв'язку та створює їм належні умови для роботи.

Місця розвантаження та навантаження ТЗ комерційного призначення, посадки та висадки пасажирів, а також місця стоянки для здійснення митного контролю визначаються адміністрацією автомобільних місць, у межах яких діють пункти пропуску через державний кордон України, з урахуванням особливостей їх функціональної і технологічної діяльності та за поданням відповідного органу доходів і зборів, погодженим з відповідним органом охорони державного кордону.

5.3 Митні формальності на автомобільному транспорті

Порядок декларування АТЗ комерційного призначення, які перевозять товари через митний кордон України. АТЗ комерційного призначення, що використовується для переміщення товарів через митний кордон України,

не потребує окремої митної декларації, якщо під час такого переміщення декларуються товари, які перевозяться цим АТЗ.

Відомості про АТЗ комерційного призначення, що перевозить товари, вносяться до митної декларації, за якою оформлено ці вантажі, книжки МДП, передбаченої Митною конвенцією про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП 1975 року, товарно-транспортних накладних, дорожнього листа, провізних та інших супровідних документів, передбачених законодавством.

Порожні АТЗ комерційного призначення та АТЗ, які перевозять пасажирів через митний кордон України, декларуються шляхом подання національних реєстраційних документів.

Питання для самоконтролю

1. Що становлять собою митні формальності?
2. Який перелік документів потрібно пред'явити органам доходів і зборів автомобільному перевізнику для перетину митного кордону?
3. Які документи потрібні для ввезення товарів на митну територію України?
4. Які документи потрібні для вивезення товарів з митної території України?
5. У чому полягають митні формальності на автомобільному транспорті?

Список використаних джерел

1. Митний кодекс України від 13.03.2012 р. № 4495-VI.
2. Податковий кодекс України від 02.12.2010 р. № 2755-VI.
3. ПКМУ від 21.05.2012 р. № 451 «Питання пропуску через державний кордон України осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними».
4. ПКМУ від 21 травня 2012 р. № 450 «Питання, пов'язані із застосуванням митних декларацій».

5. ПКМУ від 21.05.12 № 436 «Про затвердження переліків товарів, на які встановлено обмеження щодо переміщення через митний кордон України».

6. Наказ Мінфіну України від 30.05.12 № 631 « Про затвердження Порядку виконання митних формальностей при здійсненні митного оформлення товарів із застосуванням митної декларації на бланку єдиного адміністративного документа».

7. ПКМУ від 23.05.12 № 467 «Про затвердження вичерпного переліку підстав, за наявності яких може проводитись огляд (переогляд) товарів, транспортних засобів комерційного призначення митними органами України».

8. ПКМУ від 21 травня 2012 р. № 435 «Про затвердження переліку пунктів пропуску через державний кордон, в яких здійснюється переміщення товарів через митний кордон України».

6 МІЖНАРОДНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ІЗ ЗАСТОСУВАННЯМ КНИЖКИ МДП

6.1 Призначення та переваги системи МДП

Конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) стосується перевезення вантажів, що здійснюється без проміжного перевантаження, в дорожніх ТЗ, складах ТЗ або контейнерах, з перетинанням одного або декількох кордонів від митниці місця відправлення однієї з договірних сторін до митниці місця призначення іншої договірної сторони або тієї ж договірної сторони за умови, що деяка частина операції МДП між її початком і кінцем провадиться автомобільним транспортом.

Положення цієї Конвенції застосовуються за таких умов:

- перевезення провадяться: у дорожніх ТЗ, складах ТЗ або контейнерах, попередньо допущених до перевезення. Контейнери, допущені до перевезення вантажів під митними печатками і пломбами відповідно до Митної конвенції, що стосується контейнерів, 1956 року, угод, що впливають з неї, укладених під егідою Організації Об'єднаних Націй, Митної конвенції, що стосується контейнерів, 1972 року, або будь-яких міжнародних актів, які можуть замінити цю останню Конвенцію, розглядаються і як такі, що відповідають положенням вищенаведеного пункту 1 і повинні прийматися до перевезення з дотриманням процедури МДП без нового допущення;

- в інших дорожніх ТЗ, складах ТЗ або контейнерах у разі, перевезення великовагових або громіздких вантажів може за рішенням митних органів місця відправлення здійснюватися за допомогою неопечатаних ТЗ або контейнерів (На обкладинці і на усіх відривних аркушах книжки МДП повинен бути зроблений жирним шрифтом напис: «Великовагові або громіздкі вантажі» англійською або французькою мовами);

- перевезення гарантуються об'єднаннями і мають провадитися з застосуванням книжки МДП.

Вантажі, що перевозяться з дотриманням процедури МДП, звільняються від сплати або депозиту ввізних чи вивізних мит, зборів та

звільняються, як правило, від митного огляду в проміжних митницях. Проте, з метою запобігання зловживанням, митні органи можуть у виняткових випадках і, зокрема, у разі наявності підозри в порушеннях провадити в цих митницях огляд вантажів.

Діяльність гарантійних об'єднань. У кожній країні визначається гарантійне об'єднання, яке покриває відповідальність, прийняту ним на себе в цій країні у зв'язку з операціями, що провадяться із застосуванням книжок МДП, виданих іноземними об'єднаннями, що входять до міжнародної організації МСАТ (міжнародний союз автомобільного транспорту), розташованого у м. Женеві. На території України гарантійним об'єднанням визнано АСМАП (Асоціація міжнародних автомобільних перевізників) України. *Максимальний розмір гарантії за книжкою МДП обмежується сумою 60 000 євро.*

Гарантійне об'єднання бере на себе зобов'язання сплачувати належні ввізні або вивізні мито і збори, а також будь-які відсотки за прострочення, які можуть належати відповідно до митних законів і правил країни, в якій виявлено порушення у зв'язку з операцією МДП. Сплата зазначених сум здійснюється в порядку солідарної відповідальності із особами, яким належать ці суми (перевізниками) (рис. 6.1).

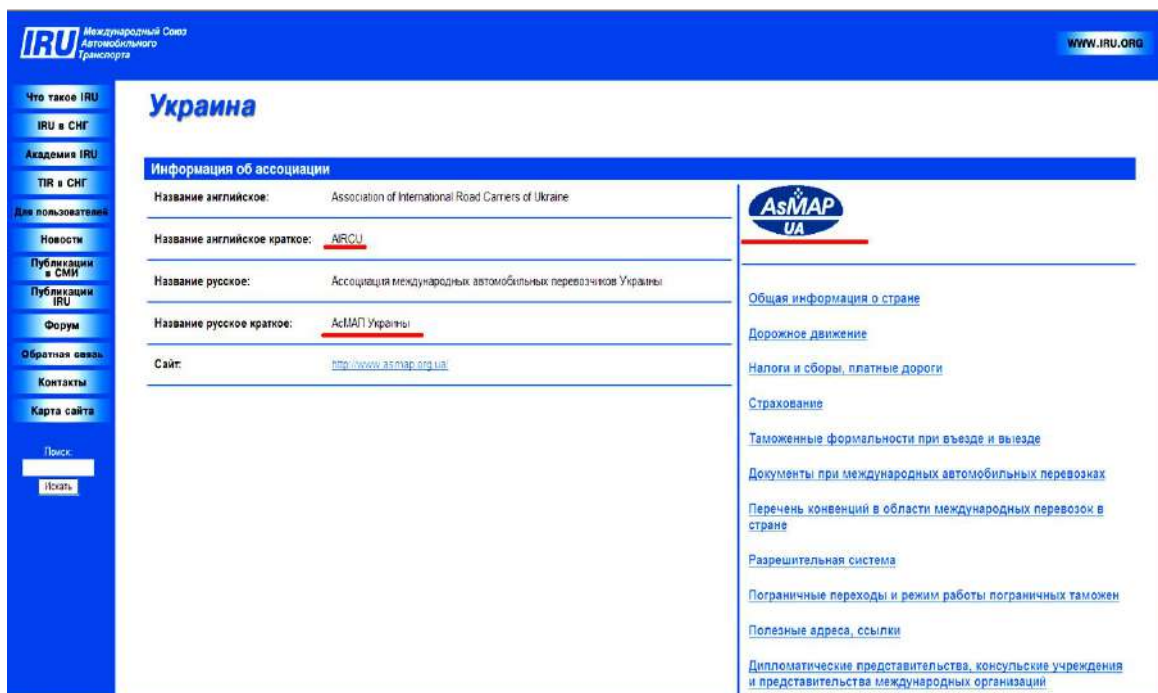


Рисунок 6.1 – Сайт міжнародних автомобільних перевезень України (АСМАП)

Гарантійне об'єднання стає відповідальним стосовно компетентних органів країни, у якій розташовано митницю місця відправлення, з моменту прийняття книжки МДП цією митницею для оформлення. В інших країнах, територією яких продовжується перевезення вантажів з дотриманням процедури МДП, ця відповідальність починається з моменту ввезення вантажу або, якщо операція МДП призупиняється - з моменту прийняття книжки МДП для оформлення митницею, у якій операція МДП поновлюється.

Гарантійне об'єднання несе відповідальність не тільки за вантажі, перераховані в книжці МДП, але також за будь-які вантажі, які не були перелічені в ній, і знаходяться в запломбованій частині дорожнього ТЗ або у запломбованому контейнері. Об'єднання не несе відповідальності за жодні інші вантажі.

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

Якщо книжку було прийнято для оформлення митницею місця відправлення в останній день терміну її дії або до цієї дати, книжка дійсна до завершення операції МДП у митниці місця призначення. Митне оформлення книжки МДП може бути зроблено із застереженнями або без застережень; якщо зроблені застереження, то вони повинні належати до фактів, пов'язаних із самою операцією МДП.

Якщо митні органи оформили книжку МДП без застережень, вони не можуть більше вимагати від гарантійного об'єднання сплати сум, належні ввізні або вивізні мито і збори, а також будь-які відсотки за прострочення, за винятком випадків, коли свідоцтво про проведене митне оформлення було отримано протизаконним або обманним шляхом.

Вимога про сплату сум надсилається гарантійному об'єднанню *не раніше як через три місяці* з дня повідомлення цього об'єднання про відмову в митному оформленні книжки, про її оформлення з застереженням або про оформлення, одержане протизаконним чи обманним шляхом, і не пізніше, *як через два роки*, починаючи з того ж дня. Проте для справ, переданих на розгляд суду протягом зазначеного вище дворічного терміну, вимога про сплату перепроводжується *протягом одного року* з дня набуття чинності судового рішення.

Для сплати необхідних сум гарантійне об'єднання має у своєму розпорядженні тримісячний термін, починаючи з дати надіслання йому вимоги про сплату. Сплачені суми будуть повернуті об'єднанню, якщо протягом двох років, що настають за датою пред'явленої йому вимоги про сплату, митним органам будуть подані переконливі докази того, що стосовно даного перевезення не було жодних порушень.

Умови вступу до асоціації міжнародних автомобільних перевізників України. Учасниками асоціації можуть бути суб'єкти господарської діяльності всіх форм власності, які мають зареєстровані на них ТЗ, ліцензію на надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, визнають статут асоціації, сплачують членські внески за надані послуги й інші платежі.

В Асоціації встановлюється три категорії учасників:

- допущені до системи МДП, з правом вирішального голосу (дійсні учасники асоціації);
- допущені до системи МДП, з правом дорадчого голосу (асоційовані учасники асоціації);
- з правом дорадчого голосу, без права роботи в системі МДП (асоційовані учасники асоціації).

Всі учасники асоціації сплачують членські внески в порядку та розмірах, що розглядаються радою асоціації та затверджуються загальними зборами (конференцією) учасників асоціації.

Прийняття в асоційовані учасники асоціації здійснюється президентом асоціації на підставі письмової заяви, письмової рекомендації ради відповідного регіону.

Усі новоприйняті учасники асоціації отримують статус учасників асоціації з правом дорадчого голосу. Учасники асоціації реалізують свої права й законні інтереси, а також виконують свої обов'язки перед асоціацією безпосередньо через керівника суб'єкта підприємницької діяльності – учасника асоціації. Рішення про прийняття перевізника, допущеного до роботи в системі МДП, в учасники асоціації з правом вирішального голосу приймає рада асоціації за поданням президента асоціації та ради регіону з наступним затвердженням його загальними зборами (конференцією) учасників асоціації.

Для вступу до асоціації з правом дорадчого голосу (асоційовані учасники) і допуском до системи МДП, суб'єкт підприємницької

діяльності подає письмову заяву встановленої форми та укладає договір. До заяви додаються нотаріально засвідчені документи:

а) копія свідоцтва про державну реєстрацію суб'єкта підприємницької діяльності;

б) копії установчих документів (установчого договору, статуту тощо),

в) скріплені печаткою суб'єкта господарської діяльності;

г) анкета перевізника ;

д) фінансовий звіт та баланс підприємства за останні 2 роки або документ про наявність основних фондів, які не перебувають у заставі, вартістю не менше 60 000 євро;

е) копія довідки управління статистики про включення до Єдиного Державного реєстру підприємств та організацій України;

ж) копія облікової картки суб'єкта підприємницької діяльності, взятого на облік митницею;

з) копія свідоцтва платника податку;

и) копії «Свідоцтв професійної компетентності з курсу: менеджер автомобільних перевезень вантажів і пасажирів у національному та міжнародному сполученні згідно з положеннями Конвенції МДП, 1975 року» керівників чи спеціалістів, виданих навчальним закладом, акредитованим Академією Міжнародного союзу автомобільного транспорту (МСАТ) (обов'язково);

к) копії свідоцтв та дипломів про проходження курсів міжнародних автомобільних перевезень водіями;

л) копія ліцензії на право надання послуг з міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом;

м) список власних ТЗ, допущених до виконання міжнародних перевезень за встановленою Асоціацією формою, до якого додаються:

- копії свідоцтв про реєстрацію ТЗ в органах державної автомобільної інспекції;

- копії свідоцтв про допущення ТЗ до перевезення вантажів під митними печатками та пломбами;

- копії не менше трьох міжнародних товарно-транспортних накладних (CMR), які засвідчують наявність досвіду виконання міжнародних перевезень вантажів цим перевізником не менше 6 місяців;

- копії платіжних доручень з відміткою банку про сплату вступного внеску та гарантії допуску;

- декларація – зобов'язання перевізника по допуску його до митної системи МДП і дозволу на користування звичайними книжками МДП;

- список відповідальних осіб, уповноважених на отримання в Асоціації книжок МДП, із зазначенням їх П.І.Б. та ідентифікаційного коду.

Цей список має бути підписаний керівником та головним бухгалтером суб'єкта підприємницької діяльності і скріплений печаткою.

Автоперевізники, які звернулися з заявою для отримання допуску до системи МДП, мають відповідати вимогам:

- наявність досвіду здійснення міжнародних автомобільних перевезень вантажів не менше шести місяців;

- стабільне фінансове становище;

- відсутність грубих чи неодноразових порушень митних правил та податкового законодавства.

За прийняття і розгляд документів на вступ до Асоціації вноситься плата в розмірі 20-ти неоподаткованих мінімумів доходів громадян.

Надані документи перевіряються секретаріатом асоціації на відповідність мінімальним умовам і вимогам, передбаченим частиною II додатка 9 конвенції МДП 1975 року. Після цього, матеріали надсилаються голові ради відповідного регіону для розгляду та підготовки пропозицій президентові асоціації.

На підставі рекомендацій Ради регіону і матеріалів перевірки секретаріату, президент асоціації приймає рішення щодо участі перевізника в асоціації.

У разі потреби додаткова перевірка ТЗ та їх належності автоперевізнику, який бажає отримати допуск до процедури МДП, здійснюється через відповідний департамент УДАІ МВС України.

Автоперевізник, який протягом десяти місяців з дня подання заяви не приступив до роботи в системі МДП, втрачає таке право і повторно подає документи на загальних підставах. Кошти, сплачені ним за розгляд документів на вступ до Асоціації, не повертаються і не враховуються при повторній подачі документів.

Перед отриманням першої книжки МДП асоціації надається фінансова гарантія (гарантія допуску).

У системі МДП використовуються тільки власні АТЗ перевізника, придатні для перевезення вантажів під митними печатками та пломбами. У разі використання ТЗ (крім автомобілів, що знаходяться у фінансовому лізингу), які не є власністю перевізника, останній вносить на рахунок асоціації додаткову суму гарантії.

Після допуску до системи МДП перевізник зобов'язаний надати в Асоціацію штамп, в якому вказані його повна назва та юридична адреса англійською мовою, номер телефону / факсу, код ЗКПО та код МСАТ-UKR/066/00000 – номер в АсМАП). Аналогічний штамп повинен знаходитись у перевізника.

Для вступу до асоціації з правом дорадчого голосу без права роботи в системі МДП суб'єкт підприємницької діяльності подає та укладає договір.

До заяви додаються скріплені печаткою суб'єкта господарської діяльності:

- копія свідоцтва про державну реєстрацію суб'єкта господарської діяльності;
- анкета учасника;
- копія довідки управління статистики про включення до Єдиного Державного реєстру підприємств та організацій України;
- копія свідоцтва платника податку;
- копія ліцензії на право надання послуг з міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом;
- список власних ТЗ, допущених до виконання міжнародних перевезень за встановленою Асоціацією формою, з копіями свідоцтв про реєстрацію ТЗ в органах державної автомобільної інспекції.

6.2 Основні елементи системи МДП

Допуск перевізників-резидентів до перевезень на умовах Конвенції МДП здійснюється на підставі рішення спільної комісії Держмитслужби України та гарантійного об'єднання (далі – комісія), що здійснює допуск перевізників-резидентів до таких перевезень у порядку визначеному наказом ДМСУ від 05.03.2004 № 172 «Про внесення змін та доповнень до Порядку реалізації положень Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП».

З метою допуску перевізників-резидентів до перевезень на умовах конвенції МДП гарантійне об'єднання подає Держмитслужбі України завірені ним копії таких документів:

- заяви перевізника за встановленою гарантійним об'єднанням формою про допуск до перевезень на умовах конвенції МДП;
- ліцензії Міністерства транспорту України на право надання послуг з міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом;
- списку ТЗ, допущених до перевезень вантажів під митними печатками й пломбами;
- свідоцтва про допущення (за винятком ТЗ, що перевозять великовагові або громіздкі вантажі, у тому числі контейнери або ТЗ тощо);
- облікової картки суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності;
- свідоцтва про державну реєстрацію суб'єкта підприємницької діяльності – юридичної особи або Свідоцтва про державну реєстрацію суб'єкта підприємницької діяльності – фізичної особи.

Після розгляду документів комісією приймається іспит стосовно допущення перевізника до перевезень на умовах Конвенції МДП, за результатами якого приймається остаточне рішення про його допущення або недопущення до таких перевезень.

Держмитслужба України протягом двох тижнів після складання іспиту розглядає подані гарантійним об'єднанням матеріали щодо перевізника, який бажає отримати допуск до перевезень на умовах Конвенції МДП, і направляє до гарантійного об'єднання своє рішення про допуск цього перевізника чи відмову йому в допуску.

Правила користування книжкою МДП. Книжка МДП видається гарантійним об'єднанням в країні відправлення або в тій країні, де власник знаходиться або має постійне місцеперебування. Книжка МДП друкується французькою мовою, за винятком лицьового боку обкладинки, рубрики якої друкуються англійською мовою «Правила користування книжкою МДП» відтворюються англійською мовою на третій сторінці обкладинки. Крім того, можуть бути додані сторінки з перекладом друкованого тексту на інші мови.

Книжка МДП дійсна до завершення операції МДП у митниці місця призначення, якщо вона оформлена в митниці місця відправлення на термін, встановлений об'єднанням, що видає документ (рубрика перша лицьового боку обкладинки і рубрика четверта відривних листків).

Для складу ТЗ (зчеплені ТЗ) або для деяких контейнерів, навантажених або на один ТЗ, або на склад ТЗ, видається одна книжка МДП.

Книжка МДП складається з 4-х, 6-ти, 14-ти або 20-ти аркушів. Кількість аркушів, які повинна містити книжка МДП визначається перевізником з урахуванням наведених нижче рекомендацій. Якщо маршрут перевезення проходить тільки через одну митницю місця відправлення та одну митницю місця призначення, то в книжці МДП повинно бути щонайменше два листи для країни відправлення, три листи для країни призначення і два листи для кожної іншої країни, по території якої здійснюється перевезення. Для кожної додаткової митниці місця відправлення або місця призначення потребується відповідно два або три додаткових листи; крім того, варто додати ще два листи, якщо митниці місця призначення знаходяться в двох різних країнах. Книжка МДП повинна представлятися разом з дорожнім ТЗ, складом ТЗ або контейнером (ми) у кожній митниці місця відправлення, в кожній проміжній митниці та в кожній митниці місця призначення. В останній митниці місця відправлення посадова особа митниці ставить підпис і штампель з датою під вантажним маніфестом на усіх відривних листках, які будуть використані на іншій частині маршруту. Детальний вигляд книжки МДП зображений на рисунку А.1–А.6 додатку А.

Спосіб заповнення книжки МДП. У книжці МДП не повинно бути ні підчищень, ні помарок. Усі виправлення повинні бути зроблені шляхом викреслювання помилкових вказівок і додавання, у разі потреби, належних вказівок. Будь-яка зміна повинна бути підтверджена особою, що її зробила, і засвідчена митними органами.

Якщо положеннями національного законодавства не передбачається реєстрація причепів і напівпричепів, то замість реєстраційного номера варто вказати розпізнавальний або заводський номер.

Маніфест заповнюється мовою країни відправлення, якщо тільки митні органи не дозволяють використання іншої мови. Митні органи інших країн, територією яких здійснюється перевезення, зберігають за собою право вимагати перекладу маніфесту на мову їхньої країни. Для уникнення затримок, що можуть бути викликані цими вимогами, перевізникам рекомендується мати у своєму розпорядженні належні переклади.

Вказівки, занесенні в маніфест, повинні бути видрукувані на машинці або гектографовані так, щоб вони були зручні для читання на всіх аркушах. Аркуші, заповнені нерозбірливо, не приймаються митними органами.

Якщо в маніфесті не вистачає місця для внесення даних про всі перевезенні вантажі, до відривних листків можуть додаватися додаткові листки того ж зразка, що і маніфест, або комерційні документи із зазначенням всіх зведень, що наводяться у маніфесті.

У книжці МДП, виданій на склад ТЗ або на кілька контейнерів, варто вказати окремо вміст кожного ТЗ або кожного контейнера. Цій вказівці повинен передувати реєстраційний номер ТЗ або розпізнавальний номер контейнера (рубрика 11 маніфесту).

Якщо маршрут перевезення проходить через кілька митниць відправлення або призначення, то записи, що стосуються прийнятих для оформлення вантажів або вантажів, призначених для кожної митниці, також повинні бути внесені в маніфест окремо один від одного.

Для розпізнання великовагових або громіздких вантажів митні органи вимагають, щоб подібні документи були прикладені до книжки МДП, останні повинні бути завірені митними органами і прикріплені до другої сторінки обкладинки книжки. Крім того, на всіх відривних листках у рубриці десять варто перелічити ці документи. Детальний вигляд відривних листів зображений на рисунку А.4, А.5 додатку А.

Відривний лист 1 складається з наступних граф:

графи 2–15 заповнені перевізником;

графа 16: Номер пломби – має бути вказаний на кожному відривному листку книжки МДП;

графа 17: Дата, печатка і підпис митниці місця відправлення – мають бути вказані на кожному відривному листку книжки МДП;

графа 18: Назва і, при необхідності, місце розташування митниці місця відправлення;

графа 19: Проставте відмітку, якщо пломби не пошкоджені (митницею місця відправлення не заповнюється);

графа 20: Встановлений термін прибуття ТЗ в митний орган виїзду з країни;

графа 21: Ідентифікаційний номер митниці місця відправлення (№: Номер в митному реєстрі, присвоєний даній операції МДП);

графа 22: Інше: може бути вказаний маршрут;

графа 23: Дата, печатка і підпис митниці. Дана інформація повинна також фігурувати в графах 18–23 відривні листки 2;

Кінець відривного листа 1 складається з наступних граф:

графа 1: Назва митниці;

графа 2: Номер в митному реєстрі, привласнений даній операції МДП;

графа 3: Номер накладеної пломби;

графа 4: Проставте відмітку, якщо пломби не пошкоджені (митницею місця відправлення не заповнюється);

графа 5: Інше (маршрут – факультативно);

графа 6: Дата, печатка і підпис митниці, підтверджуючі, що митні органи оформили початок операції МДП.

Відривний листок 2 складається з наступних граф:

графи 2–15 заповнені власником до перевезення;

графи 16–23 мають бути заповнені митним органом відправлення;

графа 24: Назва і ідентифікаційний номер митниці виїзду;

графа 25: Проставте відмітку, якщо пломби не пошкоджені;

графа 26: Якщо вантаж вивантажений, кількість вивантажених вантажних місць (заповнюється лише митницею місця призначення);

графа 27: Інформація в разі проблеми (пошкодження пломби, втрата вантажів), проставити велику букву «R» і викласти проблему. Залежно від обставин, можливо, що необхідно заповнити Протокол;

графа 28: Дата, печатка і підпис митниці.

Кінець відривного листа 2 складається з наступних граф:

графа 1: Назва митниці;

графа 2: Проставте відмітку, якщо пломби не пошкоджені;

графа 3: Кількість вивантажених вантажних місць (заповнюється лише митницею місця призначення);

графа 4: Номер нової пломби (в разі її накладення);

графа 5: Обмовки;

графа 6: Дата, печатка і підпис митниці.

Перевезення вантажів з використанням книжки МДП. Коли операція МДП провадиться дорожнім ТЗ або составом ТЗ, на них мають бути прикріплені прямокутні таблички з написом «TIR». Одна табличка поміщається спереду, а інша така ж табличка ззаду дорожнього ТЗ або

состава ТЗ. Ці таблички повинні бути поміщені таким чином, щоб їх було добре видно, і мають бути знімними.

На кожен дорожній ТЗ або контейнер складається одна книжка МДП. Проте єдина книжка МДП може складатися на состав ТЗ або на декілька контейнерів, навантажених на один дорожній ТЗ або состав ТЗ. У цьому випадку у вантажному маніфесті книжки МДП має зазначатися окремо вміст кожного ТЗ, що складає частину состава ТЗ, або кожного контейнера.

Книжка МДП дійсна для виконання тільки одного перевезення. В ній повинно бути не менше такої кількості відривних листків для прийняття книжки до митного оформлення та для її оформлення, яка необхідна для здійснення даного перевезення.

Операція МДП може провадитися через декілька митниць місця відправлення та місця призначення, однак за винятком випадків особливого на те дозволу зацікавлених договірної сторони або договірних сторін:

- а) митниці місця відправлення повинні знаходитися тільки в одній країні;
- б) митниці місця призначення повинні знаходитися не більше ніж у двох країнах;
- в) загальне число митниць місця відправлення і *призначення не повинно перевищувати чотирьох.*

Вантажі та дорожній ТЗ, состав ТЗ або контейнер повинні пред'являтися в митниці місця відправлення разом із книжкою МДП. Митні органи країни відправлення повинні вживати необхідних заходів для того, щоб упевнитися в точності вантажного маніфесту, накладення митних печаток і пломб, а також для контролю накладених митних печаток і пломб.

Митні органи можуть установити для перевезень, що провадяться по території їхньої країни, визначений термін перевезення і вимагати, щоб дорожній ТЗ, состав ТЗ або контейнер прямували за визначеним маршрутом.

У кожній проміжній митниці й у митницях місця призначення дорожній ТЗ, состав ТЗ або контейнер пред'являються для контролю митним органам з вантажем, що міститься в них, і з книжкою МДП, яка належить до вантажу, що перевозиться.

За винятком випадків огляду вантажів, що провадиться митними органами відповідно до положення, що міститься в пункті 2 статті 5, співробітники проміжних митниць кожної з договірних сторін визнають, як правило, печатки і пломби, накладені митними органами інших договірних сторін, за умови, що вони не пошкоджені. Однак, ці співробітники можуть, якщо це обумовлено необхідністю контролю, накладати додатково власні печатки і пломби.

У випадках, коли частина перевезення з застосуванням книжки МДП провадиться по території держави, що не є Договірною Стороною цієї Конвенції, операція МДП призупиняється на цій частині дороги. У цьому випадку митні органи Договірної Сторони, по чій території продовжується потім перевезення, приймають книжку МДП для поновлення операції МДП за умови, що митні печатки і пломби і/або розпізнавальні знаки не пошкоджені. Ті самі дії вчиняються коли книжка МДП не використовується власником книжки на території Договірної Сторони в зв'язку з наявністю більш простих митних транзитних процедур або коли застосування митного транзитного режиму не є необхідним.

Визнані Договірними Сторонами митні печатки і пломби користуються на їхній території захистом тих же правових норм, що і національні митні печатки і пломби.

Митні органи можуть тільки у виняткових випадках:

- вимагати, щоб при проїзді по території їхньої країни дорожні ТЗ, состави ТЗ або контейнери супроводжувалися за рахунок перевізників;
- провадити у дорозі перевірку й огляд вантажу дорожніх ТЗ, составів ТЗ або контейнерів.

Якщо митні органи роблять у дорозі або в проміжній митниці огляд вантажу в дорожньому ТЗ, составі ТЗ або контейнері, вони повинні зробити позначку про накладені нові печатки та пломби і про характер виконаного контролю на відривних листках книжки МДП, використаних у їхній країні, на відповідних корінцях, а також на відривних листках книжки МДП, що залишаються.

При прибутті вантажу в митницю місця призначення і у разі, якщо вантажі переводяться в умови іншого митного режиму або звільняються від мита з метою внутрішнього споживання, *митне оформлення книжки МДП провадиться негайно.*

Перевезення великовагових, громіздких чи небезпечних вантажів. Великовагові або громіздкі вантажі, а також будь-яке приладдя до них можуть перевозитися між митницями на відкритих ТЗ.

У цих випадках держателям книжок МДП потрібно вживати заходів, які унеможливають підміну вантажів, для чого проводити детальний їх опис у товаротранспортних документах, нанесення на вантажі розпізнавальних знаків, додавати пакувальні листи, фотокартки товарів тощо.

Перевезення великовагових, громіздких чи небезпечних вантажів повинно здійснюватись за умови наявності на ТЗ відповідних розпізнавальних знаків та наявності в держателя книжки МДП погодження ДАІ на таке перевезення.

Посадовою особою митниці відправлення, яка здійснювала митне оформлення вантажів, додаткові документи (погодження ДАІ) прикріплюються до внутрішньої частини другого аркуша обкладинки книжки МДП, завіряються відбитком ОНП і її підписом, а в усіх вантажних маніфестах книжки МДП у графі 8 робиться відмітка про наявність цих документів.

При цьому у разі невідповідності вантажів даним, зазначеним у товаротранспортних документах та маніфесті МДП, держатель книжки МДП несе відповідальність згідно із законодавством України.

При перевезенні таких вантажів на вантажні відділення ТЗ чи контейнери митне забезпечення не накладається. У цьому випадку держателю книжки МДП не потрібно мати Свідоцтво про допущення.

При цьому на обкладинці й на всіх відривних аркушах книжки МДП до початку митного оформлення держателем книжки МДП повинен бути проставлений штамп «Великовагові або громіздкі вантажі» (англійською мовою – «Heavy or bulky goods») або штамп «Відкрита МДП».

Заповнення протоколу книжки МДП. Якщо в дорозі митні пломби і печатки випадково ушкоджені або вантаж загинув або ушкоджений, перевізник повинен негайно звернутися до митних органів, якщо такі знаходяться поблизу, або, у іншому випадку, до інших компетентних органів країни, у якій він знаходиться. Останні в якомога короткий термін складають протокол, наведений у книжці МДП. Якщо в результаті дорожньо-транспортного випадку необхідно перевантажити вантаж на інші ТЗ або в інший контейнер, то таке перевантаження може бути

зроблене лише в присутності представника митного органу. Даний орган складає протокол. Якщо в книжці МДП не згадані «великовагові або громіздкі вантажі», то ТЗ і контейнер, на які(ий) вантажі були перевантажені, повинні (повинен) бути допущені (допущений) до перевезення вантажів під митними печатками і пломбами. Крім того, повинні бути накладені митні печатки і пломби, які мають бути описані в протоколі. Однак, при відсутності допущеного до перевезення ТЗ або контейнера вантажі можуть бути перевантажені на недопущені(ий) ТЗ або контейнер, якщо вони/він є достатньо надійним. У цьому випадку митні органи, що розташовані далі по маршруту країн вирішать, чи можуть також і вони допустити подальше перевезення вантажів у цьому ТЗ або контейнері з застосуванням книжки МДП.

У випадку безпосередньо загрожуючої небезпеки, що потребує негайного вивантаження всього вантажу або його частини, перевізник може на власний розсуд вжити необхідних заходів, не запитуючи і не очікуючи втручання органів. У такому випадку він повинен привести докази того, що він змушений був діяти так в інтересах збереження ТЗ або контейнера чи вантажу, і, негайно по вживанні термінових заходів попереджувального характеру, повідомити митний орган для установлення фактів, перевірки вантажу, накладення пломб на ТЗ або контейнер і складання протоколу.

Протокол повинен залишатися в книжці МДП до прибуття вантажу в митницю місця призначення.

Об'єднанням рекомендується надавати перевізникам, крім зразка, включеного в саму книжку МДП, декілька бланків протоколу, складених мовою (ми) країн, через які проходить маршрут перевезення. Детальний вигляд протоколу зображений в додатку А.

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

У тих випадках, коли неможливо встановити, на якій території сталося порушення, вважається, що воно сталося на території Договірної Сторони, де воно було виявлено:

1. Кожна договірна сторона має право тимчасово або остаточно позбавляти права користування постановами цієї конвенції будь-яку особу,

винну в серйозному порушенні митних законів або правил, застосовуваних при міжнародному перевезенні вантажів.

2. Про таке позбавлення права негайно повідомляється митним органам договірної сторони, на території якої дана особа перебуває або має постійне місцеперебування, а також гарантійному(им) об'єднанню(ям) у країні, у якій вчинено порушення.

Митні органи країни відправлення і країни призначення не вважають власника книжки МДП відповідальним за розбіжності, що можуть бути встановлені в цих країнах, якщо ці розбіжності стосуються відповідно до митних режимів, що застосовувалися до або після операції МДП і до яких власник зазначеної книжки не мав жодного відношення (рис. 6.2).

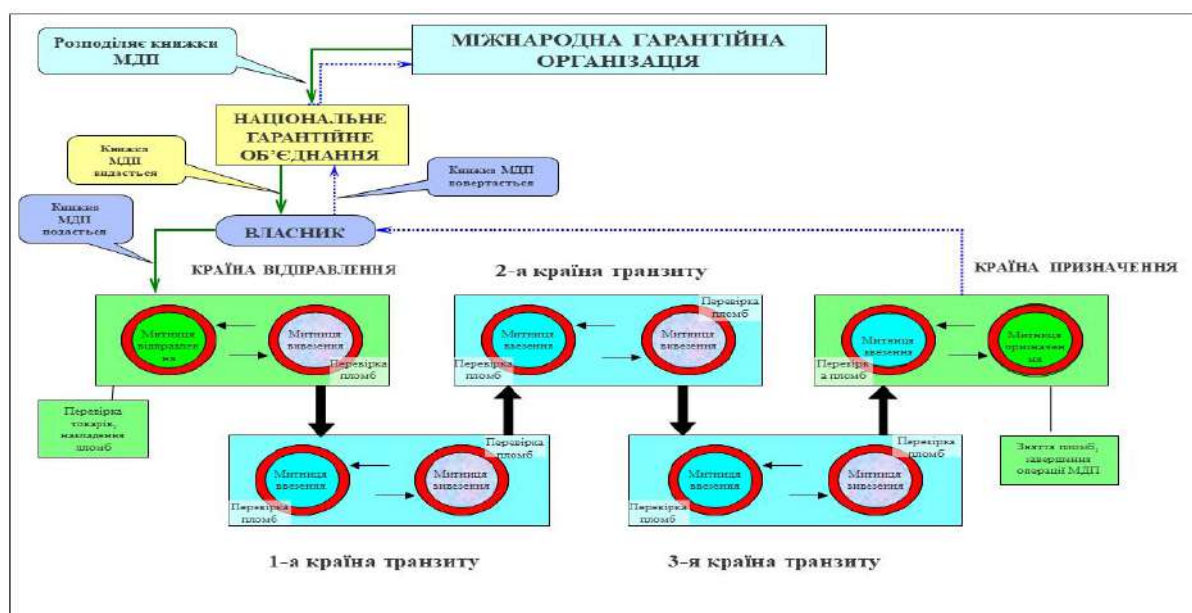


Рисунок 6.2 – Схема організації міжнародного перевезення із застосуванням книжки МДП

У випадках, коли операції МДП визнано в інших відношеннях правильно виконаними:

1. Договірні сторони не звертають уваги на незначні розбіжності, що стосуються дотримання передбачених термінів або маршрутів.

2. Точно такі ж розбіжності між відомостями, наведеними у вантажному маніфесті книжки МДП, і вмістом дорожнього ТЗ, состава ТЗ або контейнера не розглядаються як порушення цієї Конвенції власником книжки МДП, якщо наведено такий, що задовільняє компетентні органи, доказ того, що ці розбіжності не є наслідком помилок, допущених

навмисно або через недбайливість при вантаженні або відправленні вантажу або при складанні вказаного маніфесту.

Якщо митні органи визнають достатніми докази того, що вантаж, зазначений у маніфесті книжки МДП, загинув або безповоротно втрачений в результаті дорожньо-транспортної пригоди або при обставинах, викликаних нездоланною силою, або що недостача є результатом причин, властивих вантажу, то вони звільняють від сплати звичайно належних мита і зборів.

6.3 Правила допущення транспортних засобів до перевезення під митними печатками та пломбами

До міжнародного перевезення вантажів під митними печатками і пломбами можуть допускатися тільки ТЗ, вантажні відділення яких сконструйовані та обладнані таким чином:

а) щоб вантажі не могли витягатися з опечатаної частини ТЗ або завантажуватися туди без залишення видимих слідів злому або ушкодження митних печаток і пломб;

б) щоб митні печатки і пломби могли накладатися простим і надійним способом;

в) щоб у них не було жодних потаємних місць для приховування вантажів;

г) щоб усі місця, у яких можуть міститися вантажі, були легко доступні для митного огляду.

До накладення печаток і пломб на вантажних автомобілях/причепях слід перевіряти як мінімум наступні елементи:

1. Брезент (рис. 6.3)



Рисунок 6.3 (а) – Брезент у бездоганному стані, без будь яких логотипів, пошкоджень, розривів та слідів ремонту



Рисунок 6.3 (б) – Розрізаний під час перевезення брезент. Такий причіп не варто допускати до продовження перевезення МДП без ремонту



Рисунок 6.3 (в) – Брезент пошкоджено під час перевезення вантажу. В залежності від характеру вантажу даний причіп може бути допущений до продовження перевезення але з подальшим ремонтом

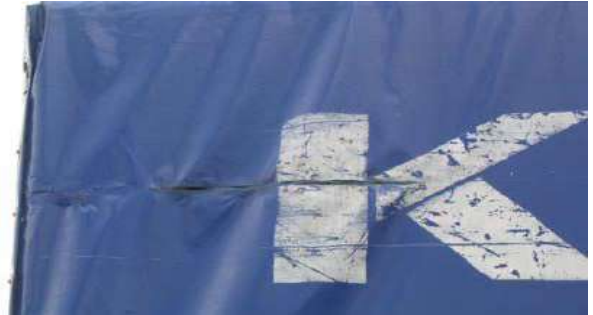


Рисунок 6.3 (г) – Логотип компанії закриває місце проведеного ремонту з порушенням вимог МДП (використання ленти з внутрішньої сторони).

2. Кільця та проушини (рис. 6.4):



Рисунок 6.4 (а) – Відсутня проушина, незначне пошкодження брезенту



Рисунок 6.4 (б) – Відсутність кілець або брезент не відповідає причепу



Рисунок 6.4 (в) – Обмежений доступ до вантажного відділення. В залежності від характеру вантажу причіп може бути допущений до завершення процедури МДП



Рисунок 6.4 (г) – В місцях з'єднання брезенту потрібно використовувати систему перекриття



Рисунок 6.4 (д) – Кільця, що служать для прикріплення брезенту, повинні бути вставлені так, щоб їх не можна було відірвати зовні. Проушини в брезенті повинні бути посилені металевими або шкіряними кільцями. Відстань між проушинами або кільцями не повинна перевищувати 200 мм

3. Ремені (рис. 6.5):



Рисунок 6.5 а – Ремінь вставлений в спеціальний отвір таким чином, щоб проходити через всі шари брезенту



Рисунок 6.5 б – Відремонтований ремінь, який був перерізаний або розірваний, з'єднаний глухими заклепками

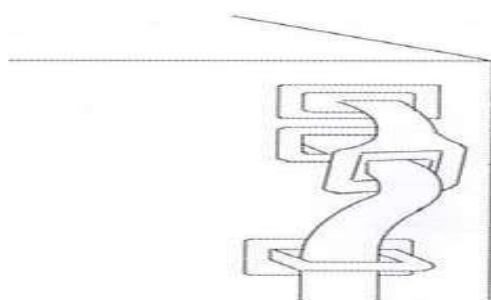


Рисунок 6.5 (в) – Деякі виробники причепів і брезенту вважають за краще використовувати ремені, що «само блокуються». В разі таких систем потрібно оглянути частини, що блокується зовні

4. Трос МДП (рис. 6.6).

Бортовий трос повинен бути в ідеальному стані, якщо він вже відремонтований то потрібно ретельно оглянути місце його ремонту, та впевнитись в його надійності



Рисунок 6.6 –Кріплення бортового тросу

5. Петлі бортів і задніх дверей (рис. 6.7)



Рисунок 6.7 – Причіп в належному стані: бортові петлі або петлі задніх дверей не пошкоджені

6. Замкову систему дверей (замикаючий і пристрій для пломб):

Потрібно впевнитися в надійності замків, перевірити чи зачінені вони та перевірити пломби.

Конструкція вантажних відділень повинна відповідати наступним вимогам:

а) складові елементи вантажного відділення (стінки, підлога, двері, дах, стійки, рами, поперечні елементи тощо) повинні з'єднуватись або за допомогою приладів, які не можуть бути зняті зовні і знову поставлені на місце без залишення видимих слідів, або за допомогою методів, що забезпечують таку конструкцію, що не може бути змінена без залишення відомих слідів. Коли стінки, підлога, двері і дах виготовлені з різних

елементів, вони повинні відповідати тим же вимогам і бути досить міцними;

б) двері та інші системи закривання (включаючи запірні крани, кришки лазів, фланці і тощо) повинні мати пристосування, на які могли б бути накладені митні печатки і пломби. Це пристосування повинно бути таким, щоб його не можна було зняти зовні і знову поставити на місце без залишення видимих слідів і щоб двері і замикаючі пристрої не могли відкриватися без порушення митних печаток і пломб. Останні повинні бути відповідним чином захищені. Дозволяється робити дахи, що відкриваються;

в) вентиляційні та дренажні отвори повинні бути обладнані пристроєм, що перешкоджає доступу усередину вантажного відділення. Це пристрій повинен бути такої конструкції, щоб його не можна було зняти зовні та знову поставити на місце без залишення видимих слідів.

Незважаючи на положення підпункту с), дозволяється наявність складових елементів вантажного відділення, що з практичної точки зору повинні включати порожні простори (наприклад, між складовими частинами подвійної стінки). Для того щоб ці простори не можна було використовувати з метою приховання вантажів:

г) необхідно в тих випадках, коли внутрішнє обшивання покриває вантажне відділення на всю його висоту від підлоги до стелі, або в тих випадках, коли простір між обшиванням і зовнішньою стінкою цілком закрито, забезпечити, щоб внутрішнє обшивання кріпилося таким чином, щоб її не можна було знімати і повертати на місце без залишення видимих слідів;

д) необхідно в тих випадках, коли обшивка не покриває вантажне відділення на всю його висоту і коли простір між обшивкою і зовнішньою стінкою закритий не повністю, і у всіх інших випадках, коли в конструкції вантажного відділення є порожні простори, забезпечити, щоб кількість зазначених просторів було обмежено до мінімуму і щоб ці простори були легко доступні для митного контролю.

Влаштування вікон допускається за умови, що вони зроблені з досить міцних матеріалів і не можуть зніматися зовні і знову встановлюватися без залишення видимих слідів. Установлення скла, проте, допускається, однак у цьому випадку вікно повинно бути обладнано міцно

закріпленими металевими ґратами, які не можна зняти зовні; розмір осередків у ґратах не повинен перевищувати 10 мм.

Отвори, зроблені в підлозі в технічних цілях, таких, як змащення, обслуговування, наповнення пісочниці, допускаються тільки за умови, що вони облаштовуються кришкою, що повинна встановлюватися таким чином, щоб доступ у вантажне відділення зовні був неможливий.

Дорожньо-транспортні засоби можуть бути допущені до перевезення у відповідності до однієї із наступних процедур:

- або в індивідуальному порядку;
- або за типом конструкції (серія дорожньо-транспортних засобів).

Для дорожніх ТЗ або контейнерів, що перевозять великовагові або громіздкі вантажі, свідоцтво про допуск не потрібне.

На кожний допущений до перевезення ТЗ видається свідоцтво про допущення. Детальний вигляд «Свідоцтва про допущення» зображений в додатку А. Це свідоцтво повинно бути надруковане мовою країни видачі і французькою або англійською мовами. Коли компетентний орган, що видав свідоцтво, вважає це необхідним, до свідоцтва додаються фотографії або рисунки, завірени цім органом. У такому випадку кількість цих документів вказується цим органом у рубриці № 6 свідоцтва. Свідоцтво повинно супроводжувати дорожньо-транспортний засіб.

Дорожньо-транспортні засоби представляються кожні два роки для перевірки і, за необхідності, для поновлення свідоцтва, компетентним органам країни їхньої реєстрації або, якщо мова йде про незареєстрований ТЗ, – компетентним органам країни, у якій мешкає його власник або користувач. Якщо дорожньо-транспортний засіб не відповідає більше технічним вимогам, запропонованим процедурою допущення, то, перш ніж його можна буде використовувати для перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП, він повинен бути приведений у стан, який послужив підставою для його допущення, таким чином, щоб знову відповідати цим технічним вимогам.

Якщо основні характеристики дорожньо-транспортного засобу змінені, допущення цього ТЗ втрачає силу, і він підлягає процедурі нового допущення компетентним органом, перш ніж його можна буде використовувати для перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП.

Митні органи країни реєстрації ТЗ або країни, де проживає власник або користувач ТЗ, можуть у відповідних випадках вилучати або відновлювати свідоцтво про допущення чи видати нові свідоцтва.

На кожний допущений до перевезень ТЗ видається Свідоцтво про допущення. Наказом ДМСУ від 27.01.2011 № 59 затверджено Порядок видачі свідоцтв про допущення дорожнього ТЗ до перевезення товарів під митними печатками та пломбами. Цей Порядок визначає послідовність дій посадових осіб митних органів під час видачі свідоцтва про допущення в індивідуальному порядку механічного дорожнього ТЗ, причепа, напівпричепа, призначеного для його буксирування таким ТЗ, власник якого здійснює автомобільні перевезення на умовах Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП 1975 року (далі конвенція МДП), до перевезення товарів під митними печатками та пломбами.

Свідоцтво про допущення видається митницею реєстрації, як правило, протягом одного робочого дня (але не пізніше трьох робочих днів) після надання повного пакета документів і подання ТЗ до огляду.

Огляд ТЗ здійснюється у місці, визначеному наказом митного органу, посадовими особами митного органу, на яких покладено функції здійснення митного контролю при допущенні ТЗ до перевезень товарів під митними печатками та пломбами.

В окремих випадках:

- оформлення значної кількості ТЗ (більше ніж п'ять);
- значна відстань від місця стоянки ТЗ до місць розташування підрозділів митного органу, на посадових осіб яких покладено функції здійснення митного контролю при допущенні ТЗ до перевезень товарів під митними печатками та пломбами;
- неможливість подання ТЗ у місце, визначене наказом митного органу для здійснення його огляду, у зв'язку з технічними обмеженнями, за рішенням посадової особи, на яку покладено організацію здійснення митного контролю при допущенні ТЗ до перевезень товарів під митними печатками та пломбами
- огляд ТЗ може здійснюватися на території підприємства або у визначеному в заяві власника ТЗ (його вповноваженого представника) місці за умови надання ним відповідної заяви.

У разі втрати свідоцтва про допущення власником ТЗ або його вилучення митними органами дублікат свідоцтва про допущення не видається. У таких випадках власник ТЗ звертається до митного органу реєстрації щодо проходження процедури допущення ТЗ і видачі нового свідоцтва про допущення.

Якщо митними органами виявлено, що допущений раніше ТЗ для перевезення вантажів під митними печатками та пломбами не відповідає більше технічним вимогам, визначеним процедурою допущення, то, перш, ніж його можна буде використати для таких перевезень, він повинен бути приведений до стану, який слугував підставою для його допущення і видачі відповідного свідоцтва про допущення.

У випадку, визначеному пунктом 5.7 глави 5 порядку реалізації положень Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП, затвердженого наказом Держмитслужби від 21.11.2001 № 755 (зі змінами), зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 14.12.2001 за № 1036/6227, митниця реєстрації вносить примітку про вилучення свідоцтва про допущення до журналу реєстрації видачі свідоцтв про допущення, форма якого наведена в додатку до цього порядку.

Порядок видачі свідоцтва про допущення. Для оформлення свідоцтва про допущення власником ТЗ або його вповноваженим представником подаються такі документи:

1) письмова заява довільної форми на ім'я начальника митниці реєстрації за підписом власника ТЗ або його уповноваженого представника.

У заяві, що подається юридичною особою, повинні бути зазначені місце знаходження, код за ЄДРПОУ власника ТЗ, державний реєстраційний номер, тип, марка, номер шасі ТЗ. Фізичні особи зазначають місце проживання, реєстраційний номер облікової картки платника податків або серію та номер паспорта, паспортні дані, державний реєстраційний номер, тип, марку, номер шасі ТЗ;

2) заповнене свідоцтво про допущення та його копія, завірена печаткою підприємства, за наявності:

- копії свідоцтва про реєстрацію ТЗ в органах Державної автомобільної інспекції МВС України або тимчасового реєстраційного талона, завіреної в установленому законодавством порядку;

- комплекту фотографій ТЗ (вид спереду, ззаду, вид з кожного боку, збільшеним планом кожне місце накладення митних печаток та пломб). Зображення повинні бути чіткими та надавати повну інформацію про ТЗ. Фотографії на звороті повинні містити інформацію про ТЗ (реєстраційний номер ТЗ, тип, марка, номер шасі), яка завіряється підписом і печаткою власника ТЗ за наявності.

Уповноважена посадова особа митниці реєстрації:

- перевіряє правильність заповнення свідоцтва про допущення;
- перевіряє відповідність відомостей, унесених до свідоцтва про допущення, звіряє копії наданих документів з оригіналами;
- організує здійснення огляду ТЗ;
- після підписання керівництвом реєструє свідоцтво про допущення у журналі реєстрації видачі свідоцтв про допущення.

Під час здійснення огляду перевіряється відповідність ТЗ технічним вимогам, зазначеним у додатку 2 до конвенції МДП, а також ідентичність зовнішнього вигляду пред'явленого ТЗ наданим фотографіям.

У разі виявлення недоліків ТЗ або виникнення зауважень до нього, митниця реєстрації письмово відмовляє у видачі свідоцтва із зазначенням аргументованих підстав. У таких випадках пакет документів повертається власнику ТЗ.

За відсутності недоліків та зауважень до ТЗ посадова особа митного органу реєстрації проставляє відбиток особистої номерної печатки (далі – ОНП) і підпис на копії свідоцтва про допущення і на зворотному боці кожної фотографії.

До ТЗ, щодо яких не виявлено недоліків або відсутні зауваження, свідоцтва про допущення разом з комплектом фотографій подаються посадовою особою митного органу реєстрації керівництву митного органу реєстрації для підписання.

Свідоцтва про допущення підписуються начальником митного органу або його заступником і завіряються відбитком печатки митниці реєстрації.

Свідоцтво про допущення та комплект фотографій видаються власнику ТЗ або його вповноваженому представнику. Копія свідоцтва про допущення разом із заявою та копіями поданих документів залишаються у справах митниці реєстрації.

У разі надання тимчасового реєстраційного талона на ТЗ дія свідоцтва про допущення обмежується строком дії тимчасового реєстраційного талона, але не більше двох років.

Порядок продовження строку дії свідоцтва про допущення. Для продовження строку дії свідоцтва про допущення власником ТЗ або його вповноваженим представником подаються такі документи:

1) письмова заява довільної форми на ім'я начальника митниці реєстрації за підписом власника ТЗ або його уповноваженого представника.

У заяві, що подається юридичною особою, повинні бути зазначені місцезнаходження, код за ЄДРПОУ власника ТЗ, номер свідоцтва, яке потребує продовження. Фізичні особи зазначають місце проживання, реєстраційний номер облікової картки платника податків або серію та номер паспорта, паспортні дані, номер свідоцтва, яке потребує продовження;

2) свідоцтво про допущення, яке потребує продовження строку дії;

3) комплект фотографій ТЗ з відбитком ОНП і підписом посадової особи митниці реєстрації, які поверталися власнику ТЗ або його вповноваженому представнику після оформлення або останнього продовження строку дії свідоцтва про допущення.

Уповноважена посадова особа митниці реєстрації:

- організує здійснення огляду ТЗ;
- за відсутності зауважень проставляє відбиток ОНП і підпис на копії свідоцтва про допущення і на зворотному боці кожної фотографії.

До ТЗ, щодо яких не виявлено недоліків або відсутні зауваження, свідоцтва про допущення разом з комплектом фотографій подаються посадовою особою митного органу реєстрації керівництву митного органу реєстрації для підписання. Свідоцтва про допущення підписуються начальником митного органу або його заступником і завіряються відбитком печатки митниці реєстрації.

Рішення про продовження строку дії свідоцтва про допущення реєструється у журналі реєстрації видачі свідоцтв про допущення.

Свідоцтво про допущення та комплект фотографій видаються власнику ТЗ або його вповноваженому представнику. Копія свідоцтва про допущення разом із заявою та копіями поданих документів залишаються у справах митниці реєстрації.

Якщо ТЗ одного типу конструкції виготовляються серійно, завод-виробник може звернутися до Держмитслужби України з проханням про їх допущення за типом конструкції.

Завод-виробник повинен зазначити в своїй заяві розпізнавальні цифри або літери, які він присвоює типу ТЗ, що є предметом його заявлення. До неї додаються креслення та детальний опис типу конструкції ТЗ, який підлягає допущенню.

Завод-виробник повинен надати Держмитслужбі України в письмовій формі зобов'язання:

- дозволити Держмитслужбі України оглядати ТЗ під час виробництва даного типу;
- інформувати Держмитслужбу України про будь-які зміни в кресленнях або в детальному описі конструкції до того, як ці зміни будуть здійснені;
- на видному місці наносити на ТЗ розпізнавальні цифри або літери типу конструкції, а також порядковий номер (заводський номер) кожного серійно виготовленого ТЗ даного типу.

Держмитслужба України в письмовій формі повідомляє завод-виробник та митницю реєстрації про своє рішення щодо допущення ТЗ до перевезення товарів під митними печатками й пломбами за типом конструкції. Це рішення повинно мати дату, номер та містити точну назву органу, який його прийняв. Жодний ТЗ не може бути допущений до перевезень товарів під митними печатками й пломбами за типом конструкції, якщо Держмитслужба України не дійшла висновку на підставі огляду одного або декількох виготовлених за цим типом ТЗ, що ТЗ цього типу відповідають технічним вимогам, зазначеним у додатку 2 до Конвенції МДП.

Митниця реєстрації вживає заходів для видачі належним чином завіреного нею Свідоцтва про допущення для кожного ТЗ, виготовленого відповідно до допущеного типу конструкції.

Перед використанням ТЗ для перевезень товарів із застосуванням книжки МДП власник Свідоцтва про допущення вписує, при необхідності, до нього реєстраційний номер, присвоєний ТЗ (графа 1), або, коли ТЗ не підлягає реєстрації, своє прізвище та юридичну адресу (графа 8).

Якщо ТЗ, який допущено до перевезень за типом конструкції, експортується в іншу країну, яка є договірною стороною Конвенції МДП,

то в цій країні непотрібно проведення додаткової процедури допущення у зв'язку з ввезенням.

Питання для самоконтролю

1. Що собою становить книжка МДП?
2. Назвіть основні переваги системи МДП?
3. Для чого потрібні гарантійні об'єднання та які обов'язки вони виконують?
4. Перелічіть, яким вимогам повинен відповідати транспортний засіб для міжнародних перевезень вантажів під митними печатками і пломбами.
5. Назвіть основні обов'язки уповноваженої особи митної реєстрації.
6. Опишіть порядок видачі та продовження дії свідоцтва про допущення транспортного засобу до міжнародних перевезень.

Список використаних джерел

1. Конвенція МДП, 1975 (Женева);
2. ЗУ від 15.07.94 № 117 «Про участь України у Митній конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП»;
3. ПКМУ від 24.07.93 № 572 «Про заходи щодо забезпечення функціонування в країні системи міжнародних автомобільних перевезень вантажів із застосуванням книжки МДП»;
4. Наказ ДМСУ від 05.03.04 № 172 «Про внесення змін та доповнень до Порядку реалізації положень Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП»;
5. Наказ ДМСУ від 27.01.11 № 59 «Про затвердження Порядку видачі свідоцтв про допущення дорожнього транспортного засобу до перевезення товарів під митними печатками та пломбами».
6. Горяинов А. Н. Алгоритм выбора клиента перевозчиком / А. Н. Горяинов, А. С. Галкин // Коммунальное хозяйство городов. – 2008. – № 81. – С. 337–344.
5. Invest Approach to the Transportation Services Cost Formation / A. Halkin et al. // Procedia Engineering. – 2017. – Т. 178. – С. 435–442.

6. Influence of international transport corridors on transportation service / V. Skrypin et al. // Logistyka. – 2016. – № 3. – С. 56–64, CD1.

7. Галкін А. С. До питання формування автомобільного парку з урахуванням зміни параметрів матеріального потоку / А. С. Галкін, А. В. Красюк // Комунальне господарство міст. – 2012. – № 103. – С. 467–472.

8. Куш Є. І. До питання про синергетичний ефект логістичної системи при комплексному обслуговуванні транспортом / Є. І. Куш, А. С. Галкін, Н. С. Тімошевська // Коммунальное хозяйство городов. – 2011. – №. 101. – С. 301–306.

7 ТЕХНОЛОГІЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

7.1 Огляд сучасного стану здійснення міжміських і міжнародних перевезень вантажів

Міжміські й міжнародні перевезення мають яскраво виражені розпізнавальні ознаки, такі як великі відстані перевезення, тривала робота вдалині від виробничої бази. Тому актуальним є розгляд і розробка класифікації методів організації роботи ТЗ і водіїв при здійсненні міжміських перевезень вантажів (МПВ) та міжнародних перевезень (МП) автотранспортом.

При організації руху ТЗ при МПВ та МП застосовуються в переважно два методи: наскрізний і дільничний. Розглянемо докладніше підходи наскрізного методу організації ТЗ.

При наскрізному русі автомобіль (автопоїзд) проходить весь шлях від початкового до кінцевого пункту без зміни вантажу. При наскрізній системі руху автомобіль (автопоїзд) проходить весь маршрут від початкового до кінцевого пункту і назад без перевантажень, що свідчить про наявність протиріч у визначенні наскрізного методу руху ТЗ і підлягає подальшому уточненню.

Другим методом організації руху ТЗ при МПВ та МП є дільничний. Одні називають систему тягових плечей – дільничною, інші розглядають їх окремо. Так, дільничний метод руху підрозділяється на систему з перевантаженням і систему тягових плечей. При дільничному методі організації руху ТЗ, автомобільну лінію розбивають на окремі ділянки. Рухомий склад працює тільки на окремих ділянках. Вантаж на стиках ділянок передається, а рухомий склад повертається в початковий пункт своєї ділянки. Слід зазначити, що дуже тісно переплітаються з методами організації руху ТЗ системи організації міжміських перевезень.

У зв'язку з тим, що робота водіїв тісно пов'язана з роботою ТЗ, розглянемо докладніше системи організації праці водіїв. При наскрізному русі виділяють одиночну, змінну, турну, спарену системи організації праці водіїв. При одиночній їзді водій веде автомобіль протягом усього маршруту до повернення в початковий пункт, зупиняючись тільки для прийому їжі, короткочасного або тривалого відпочинку. Турна робота здійснюється двома водіями, один із яких веде автомобіль, а інший

відпочиває, для чого в автомобілі повинне бути спальне місце. При змінній їзді рух автомобіля здійснюється шляхом послідовної зміни водіїв на границях ділянках дороги, з поверненням водіїв в автотранспортне підприємство на іншому автомобілі. При спареній їзді в автомобілі знаходяться одночасно два водії. Цей вид їзди подібний з турною їздою.

При дільничному методі організації ТЗ під змінною їздою розуміється їзда, коли протягом обертів автомобіль обслуговується послідовно декількома водіями.

Приклад. Маршрут ділиться на ділянки. На кожній з них автомобіль веде постійно працюючий тут водій. Ділянку Б–В (рис. 7.1, 7.2) обслуговує водій, що мешкає в пункті Б. Він приймає автомобіль в пункті Б, доставляє його в пункт В і здає зміннику, що працює на ділянці В–Г, а сам лишається в пункті В очікувати його повернення для супроводження автомобіля у зворотному напрямку.

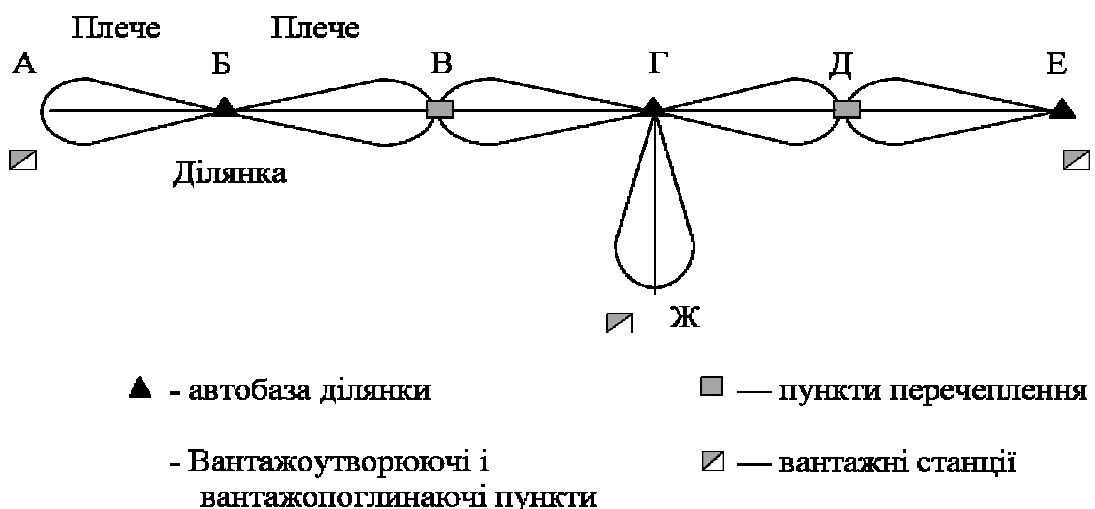


Рисунок 7.1 – Схема автолінії і обертів тягачів за дільничною системою руху [1, 2]

Із представленого прикладу змінної їзди можна припустити, що ділянки А–Б, Б–В, В–Г і т. п. є ділянками роботи водіїв, так називаними «плечима», а ділянка А–В – ділянка роботи ТЗ. Залишається незрозумілим, чому в пункті В водій здає його зміннику, якщо цей пункт є кінцевим пунктом ділянки ТЗ. В той же час у роботі при дільничному методі організації роботи ТЗ під змінною їздою розуміється, що на довгих

ділянках в одну сторону ТЗ веде один водій, а у зворотну – інший.

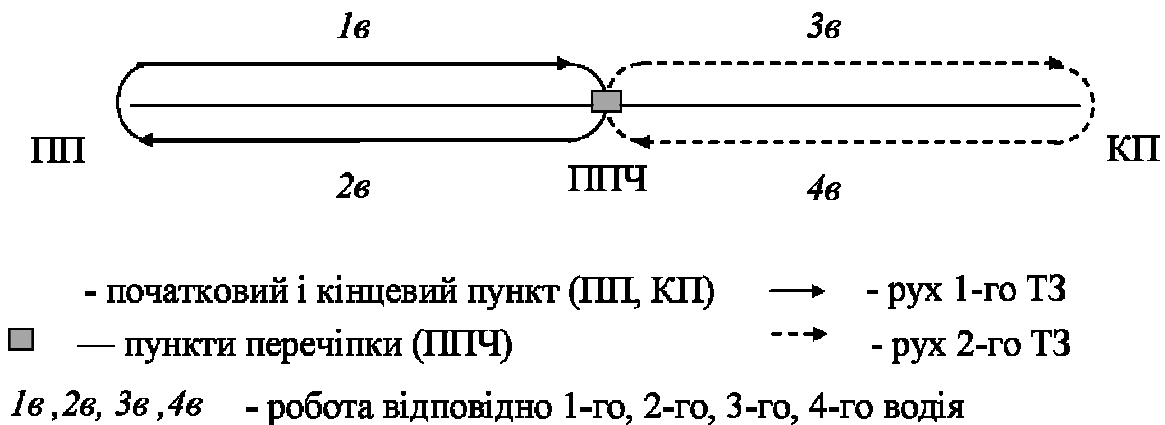


Рисунок 7.2 – Схема організації змінної роботи на довгих ділянках за дільничного методу організації ТЗ [1, 2]

Підмінна їзда – це різновид змінної, коли один водій підмінює водіїв одного, а іноді по черзі і більше автомобілів на порівняно короткій ділянці маршруту.

Змінно-групова їзда – теж різновид змінної, коли на розділеному на ділянки маршруті групу автомобілів обслуговує бригада водіїв, які працюють кожний на своїй ділянці, але водій, що доставив автомобіль у кінцевий пункт ділянки, яку він обслуговує, не очікує його повернення, а після відпочинку приймає автомобіль, що іде у зворотному напрямку і веде його до пункту передачі на сусідню ділянку.

З огляду на вищевикладені недоліки у визначенні методів організації ТЗ і водіїв, а також використовуючи класифікацію маршрутів пропонується класифікація методів організації руху ТЗ і роботи водіїв з урахуванням технологічних особливостей перевезень вантажів.

Слід зазначити, що технологічна реалізація перевезення вантажів у міжміському сполученні може бути здійснена за допомогою різних комбінацій методів організації руху ТЗ, роботи водіїв і типів маршрутів. Наприклад, при організації МПВ та МП можна використовувати наступні технології: «наскрізний – одиночний – з однією їздкою»; «наскрізний – естафетний – з однією їздкою»; «дільничний – естафетний – із двома й більше їздками» і тощо.

Запропонована класифікація обумовлює необхідність введення ряду визначень. Під дільничним методом організації руху ТЗ пропонується розуміти транспортування вантажу від пункту відправлення (початку

ділянки роботи ТЗ) до пункту закінчення ділянки маршруту слідування вантажу за умови наявності на маршруті двох або більше ділянок і використання терміналів. За кожною ділянкою закріплені ТЗ. Кожна ділянка може розглядатися як робота ТЗ за наскрізним методом (рис. 7.3).

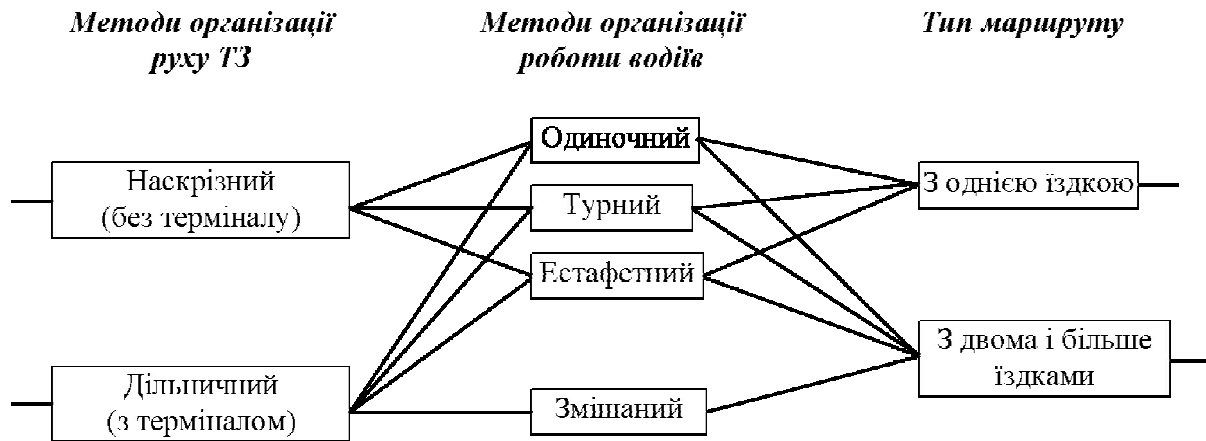
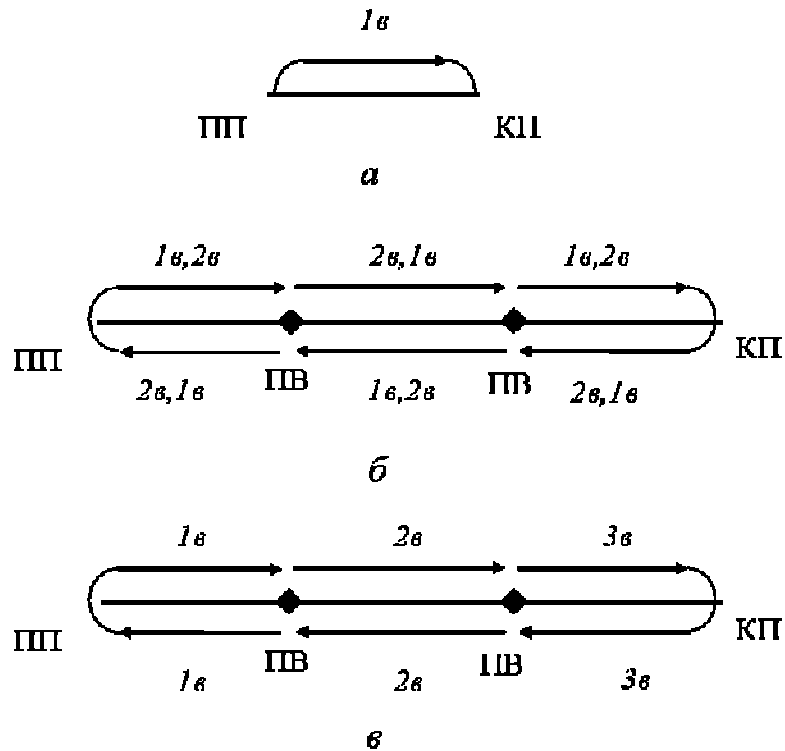


Рисунок 7.3 – Класифікація методів організації руху ТЗ і роботи водіїв з урахуванням технологічних особливостей перевезень вантажів у міжміському та міжнародному сполученні (пропонована) [1, 2]

Під наскрізним методом організації руху ТЗ слід розуміти транспортування вантажу від початкового до кінцевого пункту без перевантаження вантажів і без перечеплення напівпричепів.

Згідно з рисунку 7.4, у разі наскрізного методі організації роботи ТЗ пропонується виділяти такі методи організації роботи водіїв: одиночний, турний, естафетний. Одиночний метод організації роботи водіїв припускає, що протягом всього МПВ ТЗ веде один водій (рис. 7.4, а). Турний метод означає, що протягом всього МПВ у ТЗ, обладнаному спальним місцем, перебувають два (теоретично може й три) водії, які по черзі керують автомобілем (рис. 7.4, б). Естафетний метод означає, що протягом МПВ здійснюється заміна водіїв у проміжних пунктах перевезення (рис. 7.4, в).

При дільничному методі організації руху ТЗ (рис. 7.5) використовується одиночний, турний, естафетний, змішаний методи організації роботи водіїв. Одиночна метод роботи водіїв припускає, що на кожній ділянці МПВ ТЗ веде один водій (рис. 7.5, а). Турний метод припускає, що на кожній ділянці МПВ у ТЗ, обладнаному спальним місцем, перебувають два (теоретично може й три) водії, які по черзі керують автомобілем (рис. 7.5, б).



◆ - пункт пересадки водіїв (ПВ)

$1в, 2в$ - керування ТЗ 1-м водієм і знаходження в ТЗ 2-го водія

$2в, 1в$ - керування ТЗ 2-м водієм і знаходження в ТЗ 1-го водія

Рисунок 7.4 – Приклади схем організації роботи водіїв за наскрізного методу руху ТЗ [1, 2]

При дільничному методі організації руху ТЗ (рис. 7.5) використовується одиночний, турний, естафетний, змішаний методи організації роботи водіїв. Одиночна метод роботи водіїв припускає, що на кожній ділянці МПВ ТЗ веде один водій (рис. 7.5, а). Турний метод припускає, що на кожній ділянці МПВ у ТЗ, обладнаному спальним місцем, перебувають два (теоретично може й три) водії, які по черзі керують автомобілем (рис. 7.5, б). Естафетний метод роботи водіїв при дільничному методі руху ТЗ припускає, що на кожній ділянці МПВ здійснюється пересадка водіїв у проміжних пунктах перевезення (рис. 7.5, в). Змішаний метод організації роботи водіїв означає, що при МПВ робота водіїв на ділянках організується за допомогою різних методів організації роботи водіїв (одиночного, турного, естафетного) (рис. 7.5, г).

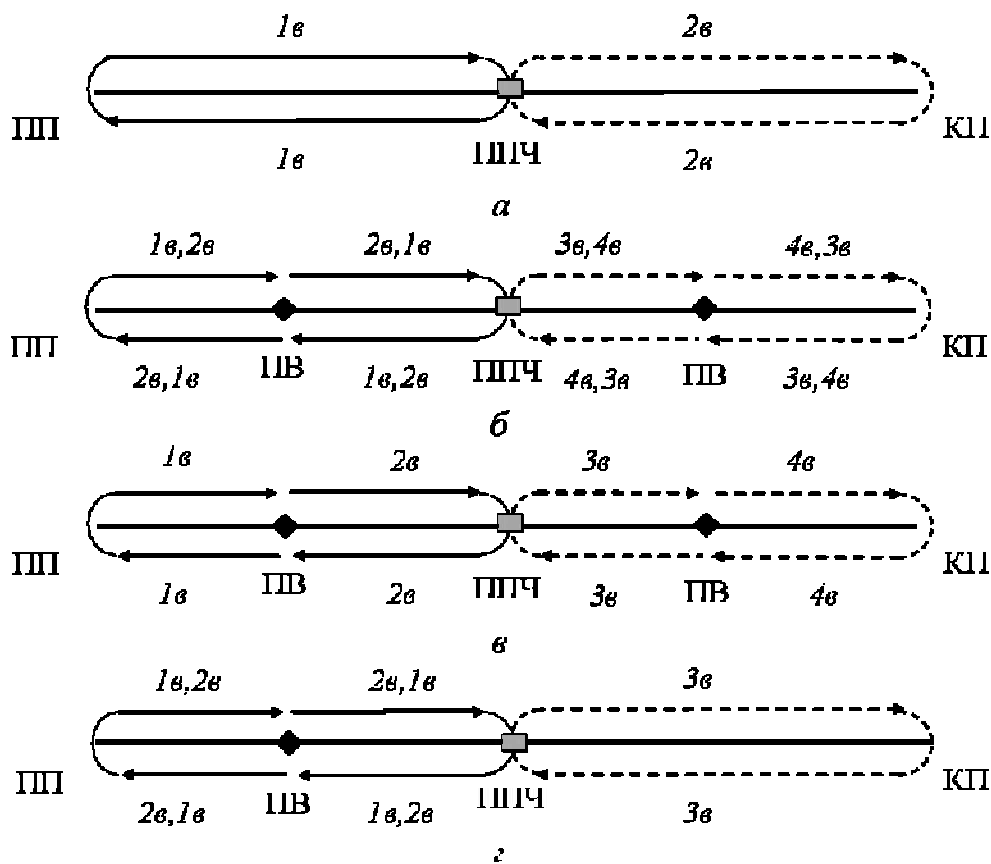


Рисунок 7.5 – Приклади схем організації роботи водіїв за дільничного методу організації руху ТЗ [1,2]

7.2 Засоби контролю за режимом праці та відпочинку водіїв

Від організації роботи водіїв в значній мірі залежить рівень продуктивності праці, якість перевезення і безпека руху. Робота водіїв на лінії пов'язана із значними фізичними і нервовими навантаженнями. Обстановка постійно змінюється й необхідність сприйняття й переробки великої кількості дорожньої інформації вимагають від водіїв не тільки витрат фізичної сили на керування ТЗ але й пильної уваги й швидкого прийняття рішень, що забезпечують безпеку руху.

Тому при плануванні й організації роботи водіїв на лінії необхідно строго дотримуватися нормованого режиму праці й відпочинку, правильного чергування денних і нічних змін роботи, не допускати значної фізичної перевтоми водіїв через понаднормові роботи.

Аналізуючи нормативні вимоги до робочого часу і часу на відпочинок водіїв при міжміських перевезеннях в Україні, можна зробити

висновок, що вони в більшості випадків дуже схожі, але існують деякі розбіжності. Вчасності, стосовно щоденного часу керування АТЗ дозволено двічі на тиждень збільшувати його до 10 годин; стосовно перерви для відпочинку та харчування – мінімум – 45 хв., невелика розбіжність є в скороченні тривалості щотижневого відпочинку (до 30 год).

Вимоги до робочого часу і відпочинку водіїв в Євросоюзі регламентуються іншими нормативними актами. 11 квітня 2006 року була випущена офіційна публікація Постанови (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту й Ради від 15 березня 2006 року, що містить нові Правила, що анулюють Постанову (ЄЕС) 3820/85 від 20 грудня 1985 року [129]. Запровадження в дію правил режимів праці й відпочинку в новій редакції почалося з квітня 2007 року. До цього моменту діяли правила режимів праці й відпочинку, певні Постановою (ЄЕС) 3820/85. Нові правила, що вступили в силу з 11 квітня 2007 року, поширюються на всі ТЗ, зареєстровані в країнах Євросоюзу. Розглянемо нормативні вимоги щодо тривалості часу роботи і відпочинку водіїв при міжнародних перевезеннях, які діяли до і після 11 квітня 2007.

Робота водіїв може бути організована по системі одиночній, турной їзди або позмінно. Так як час щоденної і щотижневої роботи водія обмежена режимом його праці і відпочинку, то одиночна їзда не може забезпечити високі швидкості доставки вантажів і продуктивність праці водія. Крім того, одиночна їзда пов'язана з довготривалим відривом водія від місця постійної дислокації, несприятливими умовами його відпочинку та обслуговування рухомого складу.

Турна робота (два водія на автомобіль) дозволяє скоротити простої автомобіля, зростають швидкості доставки, але робочий час водіїв використовується нерационально.

Послідовна зміна водіїв в ході перевезення на далекі відстані дозволяє зняти проблему організації відпочинку водіїв в дорозі, але складна по організації: з'являється необхідність суворого узгодження наскрізного руху автомобілів і дільничної зміни водіїв, які проживають в різних пунктах по маршруту перевезень.

При дільничної схемою маршрут розбивається на ділянки, рух одного автомобіля здійснюється тільки на одній ділянці, на кордонах ділянок організована передача вантажів.

Метою організації руху АТЗ є забезпечення узгодженої роботи всіх учасників транспортного процесу, ув'язка інтересів перевізника, вантажовідправників, вантажоодержувачів, експедиторів, постачальницько-збутових та інших учасників.

Впровадження сучасної концепції логістики викликає зміну пріоритетів в діяльності підприємств. Зокрема, традиційні підходи щодо поділу операційних процесів на основні та допоміжні не відповідають вимогам логістики. Тому лише їх розгляд, як матеріального потоку забезпечує високу ефективність функціонування підприємства.

Глобалізація світу, та інтеграція державних і корпораційних відносин обумовила стрімкий розвиток торгівлі і руху вантажів. Тому актуальною темою досліджень є організація міжнародних і міжміських перевезень. Основною їх особливістю є велика протяжність ліній. Такі перевезення виконуються відповідно до певних вимог до організації руху і режиму праці, і відпочинку водіїв. Це пояснюється тим, що організація перевезень на далекі відстані пов'язана з більш складними, ніж при організації місцевих перевезень, умовами роботи водіїв, з'являється необхідність більш суворої координації руху АТЗ та роботи вантажно-розвантажувальних пунктів, організації технічного обслуговування та ремонту на маршрутах перевезень [51]. Автори виділяють наступні технології організації міжміських перевезень: наскрізна система; система тягових плечей; маятникова система; збірно-розвізна система.

Кожна технологія доставки відрізняється своїми особливостями. На вибір технології впливає безліч факторів. Але основна ідея всіх перерахованих технологій полягає в укрупненні партії вантажу для перевезення його АТЗ великої вантажопідйомності. В літературі виділені наступні види перевезення вантажів: партійні; магістральні.

При міжміських партійних перевезення автомобільним транспортом загального користування використовують кілька схем організації транспортного процесу, при цьому відбувається перетворення транспортних зв'язків:

1. Перевезення вантажів від складу відправника до складу вантажоодержувача, що передбачає збір вантажів від декількох підприємств в пункті відправлення і розвезення їх за різними адресами в пункті призначення. Доставка вантажів з перевантаженням їх на складі автостанції тільки в пункті відправлення або пункті призначення [47, 61].

2. Перевезення на розвізно-збірних маршрутах (збірно-розвізними АТЗ). Для таких перевезень застосовуються АТЗ різної вантажопідйомності, що залежить від обсягу перевезень і періодичності відправлень. В залежності від конкретних умов організація перевезень збірно-розвізна система допускає різні способи обслуговування станцій (пунктів) [18, 28, 32, 40, 52, 54].

Відповідно існують наступні відправлення вантажів [49, 55] при міжміських перевезеннях: поїзні відправлення; дрібні відправки. Облік щоденної тривалості керування і тривалості керування АТЗ, яке переривається, тривалості перерв для відпочинку і їжі водіїв ведеться за допомогою контрольних пристроїв (тахографів), реєстраційних аркушів для тахографів, дорожніх аркушів, графіків роботи й інших документів.

Контрольні пристрої повинні відповідати вимогам Правил Ради ЄЕС від 20.12.85 р. № 3821/85 щодо їхньої конструкції, установці, використанню і перевірці.

1. Контрольний пристрій повинний включати:

а) візуальні прилади, що відбивають: пройдена відстань (лічильник відстані) під час руху вперед та назад, швидкість (спідометр), у тому числі при зміні прискорення до 2 м/сек., час (годинник, механізм пуску якого повинний бути розташований усередині корпусу контрольного приладу);

б) реєстраційні прилади, у тому числі: прилад, що реєструє пройдений шлях; прилад, що реєструє швидкість; один або кілька приладів, що реєструють час;

в) записуючий пристрій, що реєструє окремо в реєстраційному листі кожне розкриття корпусу і яке тримає цей лист.

2. Візуальні прилади контрольного пристрою повинні бути обладнані приладами освітлювання, які б не засліплювали водія. Внутрішні частини контрольного пристрою повинні бути захищені від попадання вологи і пилу.

3. Різні періоди часу роботи АТЗ, що фіксуються пером самописця, повинні відрізнятися друг від друга на записі товщиною відповідних слідів з погляду чіткості і розшифровки запису.

4. Корпус, що містить у собі реєстраційний аркуш або аркуші і прилад керування механізмом пуску годинника, повинний бути обладнаний замком. Кожне несанкціоноване розкриття такого корпусу повинне автоматично реєструватися на аркуші або аркушах.

Реєстраційні аркуші не повинні заважати нормальному функціонуванню приладу, а записи, що містять реєстраційні аркуші, не стиралися, легко читалися і були чіткими.

5. Кожен член екіпажа (водій) повинний мати можливість заносити на аркуші без їхнього ушкодження і погіршення чіткості записів наступну інформацію:

- на початку використання листа: свої прізвище; ім'я, по батькові;
- дату і місце початку використання аркушів, дату і місце завершення їхнього використання;
- номерний знак кожного АТЗ, для роботи на якому призначається водій як на початку першої поїздки, так і пізніше, у випадку заміни АТЗ під час використання листа;
- показання спідометра: на початку першої і наприкінці останньої поїздки, зареєстрованих на аркушах; у випадку заміни АТЗ протягом робочого дня (показання спідометра на АТЗ, для роботи на якому водій був призначений, і показання спідометра на АТЗ, для роботи на якому водій буде призначений);
- час кожної зміни АТЗ.

Мінімальна можливість тривалості запису на аркушах незалежно від їхньої форми повинна складати 24 години. Якщо з'єднуються кілька дисків для підвищення безперервної тривалості запису, що може бути забезпечена без утручання персоналу, з'єднання між різними дисками повинні здійснюватися таким чином, щоб не було переривань у записах або їхнього накладення в момент переходу з одного диска на інший.

6. Контрольний пристрій повинний бути встановлений на АТЗ таким чином, щоб водій міг зі свого місця спостерігати за показаннями спідометра, лічильника відстані і годинника.

7. Необхідно, щоб «постійна» контрольного пристрою могла бути приведена у відповідність з характеристичним коефіцієнтом АТЗ за допомогою належного пристосування (адаптера).

8. Після перевірки контрольного пристрою, що проводиться після його установки на АТЗ, біля пристрою або на самому пристрої повинна кріпитися табличка з відомостями про встановлення таким чином, щоб її було добре видно. Після кожного огляду, що здійснюється механіком або в майстерні, таблички повинні замінюватися новими з установленням пломб.

9. Водії повинні забезпечувати своєчасне включення і правильну експлуатацію контрольного пристрою, а у випадку його несправності — негайний ремонт. Якщо експлуатація контрольного пристрою через технічну несправність неможлива, то водій повинний від руки вписати в реєстраційний аркуш із використанням відповідних графічних позначень відомості, що відповідають його виробничій діяльності і періодам відпочинку. Якщо водії АТЗ знаходяться поза АТЗ і не мають можливості використовувати контрольний пристрій, вони повинні від руки вписувати в реєстраційні аркуші з використанням відповідних графічних позначень різні періоди часу, що відносяться до їх виробничої діяльності поза АТЗ.

Водії повинні мати при собі і пред'являти для перевірки реєстраційні аркуші за поточний тиждень і за останній день попереднього тижня, під час якого водії керували АТЗ.

Водій під час перевезення повинний мати достатню кількість реєстраційних аркушів установленого зразка, придатних для використання на тім устаткуванні, що встановлено на АТЗ. Реєстраційні аркуші (стрічка або диск) повинні бути персональними, із зазначеними термінами їхнього використання або заміни у випадку ушкодження.

10. Використані реєстраційні аркуші власники повинні зберігати на підприємстві протягом не менш 12 місяців із дня останнього запису і надавати них за вимогою контрольних органів.

Контроль за дотриманням режиму праці і відпочинку водіїв на підприємствах, в установах і організаціях покладається на посадових осіб, суб'єктів підприємницької діяльності.

А. Контроль за дотриманням режиму праці і відпочинку водіїв при перевезеннях покладається на контролерів автотранспортних управлінь Міністерства транспорту України, а також на Службу міжнародних автомобільних перевезень центрального органа виконавчої влади в галузі транспорту в пунктах пропуску через державний кордон України, якщо АТЗ обладнані контрольними пристроями.

Б. Державний нагляд і контроль за дотриманням законодавства про працю, зокрема з питань про робочий час і час відпочинку, здійснюється Державним департаментом нагляду за дотриманням законодавства про працю і його територіальні органи.

В. Особи, винні в порушенні встановленого режиму праці і відпочинку водіїв, несуть відповідальність відповідно до законодавства.

7.3 Вибір транспортних засобів для перевезення вантажів

Сучасні виробники транспортних послуг (перевізники) постійно стикаються з необхідністю вдосконалення транспортного процесу. В умовах ринкової економіки ця проблема особливо актуальна у зв'язку з тим, що споживачі транспортної продукції прагнуть придбати послугу високої якості, але за мінімально низькою ціною.

Вікова структура парку АТЗ всіх категорій в країні виглядає незадовільно. Лише 12,4 % вантажних АТЗ має вік до 5 років, а близько половини парку складають АТЗ старше 10 років. Зношеність парку щорічно збільшується, оскільки фактичне його оновлення в 2–3 рази нижче нормативних значень.

Сформована структура парку вантажних автомобілів за типом кузова і виду використовуваного палива є недосконалою і не відповідає вимогам транспортного ринку. Так, частка бортових АТЗ є завищеною, тоді як парк автомобілів зі спеціальними кузовами, в першу чергу, з кузовами фургон не забезпечує потреби користувачів автотранспортних послуг. У парку переважають середньотонажні АТЗ і недостатньо малотоннажних і великовантажних АТЗ. Частка АТЗ, що використовують найбільш дешеві і екологічно чистіші види палива (стиснений природний газ, зріджений нафтовий газ), є вельми низькою і в даний час складає 5,7 %.

Масова експлуатація зношених АТЗ веде до зниження ефективності транспортного процесу. На ринку міжнародних перевезень наслідком цього є зниження конкурентоспроможності вітчизняних перевізників, на внутрішньому ринку – невиправдане підвищення автотранспортних витрат, збільшення аварійності і забруднення навколишнього середовища.

Слід враховувати, що підтримка працездатності існуючого автомобільного парку на основі раніше чинної системи здійснення повнокомплектних капітальних ремонтів, які виконуються на авторемонтних підприємствах, в умовах ринкової економіки не є перспективною через низьку якість ремонту, значного зниження надійності і різкого підвищення витрат по експлуатації неякісно відремонтованих АТЗ. З іншого боку, в даний час слабо проводиться підтримка реалізації системи «фірмового» ремонту і технічного обслуговування АТЗ (фірмовий сервіс) на спеціальних підприємствах вітчизняної і зарубіжної автомобільної промисловості.

Ефективність використання АТЗ багато в чому залежить від відповідності вантажопідйомності і вантажомісткості рухомого складу, його експлуатаційних якостей конкретних умов експлуатації.

Всі умови експлуатації можна класифікувати за групами:

- технологічні: обсяг перевезень, рід і характер вантажу, терміновість і дальність перевезень, умови навантаження і розвантаження;
- організаційно-технічні: режим роботи АТЗ, середньодобовий пробіг, умови зберігання, технічного обслуговування і ремонту рухомого складу, форми організації роботи АТЗ на лінії;
- дорожні: стан дорожнього покриття, пропускна здатність доріг, рельєф місцевості, категорія облаштованості;
- кліматичні: зони помірнього, холодного або жаркого клімату.

Сучасні автомобілебудівники, виробляють АТЗ різних типів і моделей, що відрізняються між собою як по конструкції, так і з технічних, експлуатаційних і економічних показників. Розрахунки і досвід експлуатації показують, що для перевезення одних і тих же вантажів можна використовувати АТЗ різних типів і моделей, які в однакових умовах роботи мають різну продуктивність і, що особливо важливо, різні експлуатаційні витрати.

Наприклад. Використання великовантажних АТЗ більш ефективно при перевезеннях великої кількості вантажів на значні відстані. Застосування самоскидів для перевезення навалювальних вантажів на невеликі відстані більш ефективно, ніж універсальних автомобілів. Перевезення вантажів малої питомої ваги більш ефективна АТЗ з більшою площею кузова і високими бортами.

Вибір типу і моделі АТЗ як у приватних, так і за узагальненими показниками, проводиться в два етапи [3]:

1) на першому етапі аналізуються зовнішні, явно виражені, умови експлуатації і по ним підбирається відповідний тип кузова, встановлюється прийнятна вантажопідйомність АТЗ і його основні експлуатаційні якості: прохідність, осьові і повна маса, можливі швидкості руху;

2) на другому етапі виконують порівняльний аналіз вибраних на першому етапі ТЗ шляхом порівняння приватних або узагальненого.

7.4 Організація руху транспортних засобів при виконанні міжнародних перевезень

Організація руху ТЗ має на меті забезпечити взаємоузгоджену роботу всіх учасників транспортного процесу, пов'язати інтереси перевізника, вантажовідправників, вантажоодержувачів, експедиторів, постачальницько-збутових та інших організацій.

7.4.1 Маршрутизація перевезень

Визначення порядку проходження рухомого складу між кореспондуючими пунктами для конкретних умов перевезень називають маршрутизацією.

Мета маршрутизації - призначити таку трасу маршруту руху, щоб можна було виконувати перевезення по найкоротших відстанях, забезпечити навантаження рухомого складу в прямому і зворотному напрямках, організувати рух по маршруту з заданими параметрами, домогтися мінімальної потреби в рухомому складі, знизити експлуатаційні витрати і своєчасно виконати поставлене обсяг перевезень.

Залежно від кваліфікації та умов організації праці працівників служби експлуатації, кількості маршрутів, за якими планується організувати перевезення, складання маршрутів може виконуватися з використанням математичних методів і ЕОМ або з застосуванням спрощених методів. До спрощених відносять топографічний, що моделює і інші методи.

Маршрутизація перевезень починається з аналізу вантажопотоків і класифікації їх за такими ознаками:

- придатність до перевезення однотипним рухомим складом (бортові автомобілі загального призначення, самоскиди, фургони, критий рухомий склад, цистерни і т. д.);
- розмір відправок: (помашінніе або мелкопартіонних відправки).

Топографічний метод заснований на використанні географічної карти (плану місцевості), на яку наносять грузообразуючі і грузопоглощаючі пункти, потім складають таблицю відстаней між ними і будують епюри вантажопотоків.

Моделюючий метод складання маршрутів передбачає використання спеціальних диспетчерських електронних табло або стендів, на яких розміщуються вантажоутворюючих і вантажопоглинаючих пунктів, тобто масштабна схема кореспондуючих пунктів. Відповідно до заявок на перевезення диспетчери виявляють транспортні зв'язки і формують схеми вантажопотоків. Дана інформація, відображена на диспетчерському табло, використовується для моделювання маршрутів руху.

У випадках планування дрібнопартійних перевезень формуються развозочно-збірні маршрути.

В даний час для маршрутизації перевезень застосовують математичні методи і електронно-обчислювальну техніку. Застосування математичних методів для складання маршрутів буде розглянуто в наступних розділах.

7.4.2 Організація роботи автомобілів та автопотягів при магістральних перевезеннях

Перевезення між містами, промисловими центрами регіону, між регіонами країни або міжнародні відносять до магістральних. Основний їх особливістю є велика протяжність ліній. Такі перевезення виконуються відповідно до певних вимог до організації руху і режиму праці і відпочинку водіїв.

Це пояснюється тим, що організація перевезень на далекі відстані пов'язана з більш складними, ніж при організації місцевих перевезень, умовами роботи водіїв, з'являється необхідність більш суворої координації руху ТЗ і роботи вантажно-розвантажувальних пунктів, організації технічного обслуговування і ремонту АТЗ на маршрутах перевезень. Значно ускладнюються умови управління розосередженими на великі відстані засобами транспорту і органами їх технічного забезпечення.

7.5 Дозвільна система міжнародних перевезень

Однією зі специфічних завдань логістики і найважливішим інструментом економічної політики будь-якої країни, що надають прямий вплив на розвиток міжнародних перевезень пасажирів і вантажів, служить дозвільна система, спрямована на захист інтересів національних автомобільних перевізників.

Дозвільна система дає можливість обмежувати в кількісному співвідношенні в'їзд іноземних ТЗ на територію країни.

Сутність дозвільної системи полягає в тому, що ТЗ однієї країни мають право перетину кордону іншої країни тільки за наявності спеціального дозволу.

Найважливішою проблемою сучасності є поліпшення умов життя людини і стану навколишнього середовища. Основним джерелом забруднення атмосфери є транспорт, на частку якого припадає понад 60% всіх шкідливих викидів. З усіх видів транспорту найбільшої шкоди навколишнього середовища завдає, перш за все, автомобільний транспорт у зв'язку зі значним зростанням в останні роки обсягів перевезень саме цим видом транспорту.

7.5.1 Двосторонні угоди про міжнародні перевезення

Головна роль в регулюванні порядку і умов міжнародних перевезень між Україною та іншими країнами належить двостороннім угодам про міжнародне автомобільне сполучення.

У всіх двосторонніх угодах передбачається, що для здійснення міжнародних перевезень по території однієї з країн АТЗ, зареєстрованими в іншій країні, потрібен дозвіл. Дозвіл – документ, що дає право виконувати двосторонні, транзитні перевезення по території договірних країн, а також, в окремих випадках, в / з третіх країн, які не є учасниками даної угоди. Відповідно встановлено такі категорії дозволів на виконання перевезень:

- двосторонні (на в'їзд-виїзд) між пунктом, розташованим на території однієї держави, і пунктом, розташованим на території іншої держави;
- транзитні – транзитом через територію іншої держави, яка не є ні країною навантаження, ні країною вивантаження вантажів;
- в/з третіх держав – між пунктом території іншої договірної країни і пунктом, розташованим на території третьої держави.

Відповідно до міжнародних принципів в двосторонніх угодах обумовлюються види вантажів, для перевезення яких дозволи не потрібні.

Однак використовувати це положення в практиці перевезень за рідкісним винятком не представляється можливим, тому що один і той же дозвіл використовується для в'їзду і виїзду, а підібрати вантажі, для яких не потрібно дозволів при проходженні туди і назад, практично неможливо.

З метою обмеження експлуатації рухомого складу, який не відповідає вимогам «зеленої вантажівки», деякі країни Західної Європи (Австрія, Німеччина, Франція) запровадили «зелені» дозволу і почали поступово збільшувати їх питома вага в загальній квоті за рахунок зниження кількості видаваних «звичайних» дозволів.

7.5.2 Багатосторонні угоди про міжнародні перевезення

Багатосторонні міжнародні угоди про міжнародні перевезення реалізуються в рамках Європейської Конференції Міністрів Транспорту (ЄКМТ), заснованої 17 жовтня 1953 року. Сьогодні учасниками ЄКМТ є 43 європейські країни. Її мета:

а) приймати будь-які заходи, які можуть бути необхідні, для досягнення на загальному або регіональному рівні найбільш ефективного застосування і раціонального розвитку європейського внутрішнього транспорту, що має міжнародне значення;

б) координувати і розширювати діяльність міжнародних організацій, пов'язаних з європейським внутрішнім транспортом, беручи до уваги роботу наднаціональних органів в цій галузі.

До кола питань, в загальному досліджуваних ЄКМТ, входять:

- загальні напрямки транспортної політики; інвестиції в даний сектор; потреби інфраструктури;
- специфічні аспекти розвитку залізничного, автомобільного і водного транспорту;
- питання змішаних перевезень;
- міський транспорт;
- правила дорожнього руху та дорожньої безпеки, знаки і сигнали;
- доступ до транспорту людей з обмеженою рухливістю.

Інші питання, які глибоко вивчаються в даний час: майбутні можливості застосування нових технологій, захист навколишнього середовища, інтеграція країн Центральної та Східної Європи в

європейський транспортний ринок. Статистичний аналіз тенденцій в дорожньому русі та інвестицій публікується щороку, проливаючи світло, таким чином, на домінуючу економічну ситуацію.

ЄКМТ організовує круглі столи та симпозиуми. Їх висновки розглядаються компетентними органами Конференції під керівництвом Комітету заступників, так що останній може формулювати пропозиції для прийняття рішень, які будуть представлені міністрам країн-учасниць на затвердження. З моменту свого утворення в 1953 році Європейська Конференція Міністрів Транспорту завжди прагнула полегшити міжнародні перевезення і інтегрувати зацікавлені ринки. Система багатосторонніх квот на транспортні дозволи була введена 1 січня 1974 року після випробувального періоду в три роки.

Дозволи ЄКМТ – це багатосторонні дозволи на міжнародні перевезення вантажів АТЗ, які працюють за наймом або за винагороду, транспортних підприємств, організованих в країні-учасниці ЄКМТ, на основі системи квот; перевезення, що здійснюються між країнами-учасницями ЄКМТ і транзитом через територію однієї або декількох країн-учасниць ЄКМТ ТЗ, зареєстрованими в країні-учасниці ЄКМТ. Вони не дійсні для перевезень між країною-учасницею та третьою країною.

Кожен дозвіл ЄКМТ дійсно на певний період часу для необмеженого числа рейсів і супроводжується належним чином заповненою дорожньою книгою. Ці дозволи можуть бути дійсні протягом календарного року (річні дозволи, пофарбовані в зелений колір) або протягом 30 днів (короткострокові дозволи, пофарбовані в жовтий колір і мають печатку «короткострокові дозволи»). Короткострокові дозволи недійсні на території Австрії. Термін «багатостороннє» стосовно вирішення означає можливість використовувати цей дозвіл для рейсів між країнами-учасницями і транзитом через країни-учасниці. Однак деякі дозволи недійсні в Австрії, Греції та Італії.

Транспортні операції між країнами-учасницями ЄКМТ можуть здійснюватися ТЗ з використанням звичайних, «зелених», «більш зелених і безпечних», а також «Євро-3 безпечних» дозволів ЄКМТ.

Певні види дозволів можуть бути використані тільки для перевезення АТЗ, відомими під назвою «зелені вантажівки», в такому випадку на дозволі є зелений штамп, який зображає силует вантажівки, рисунку 7.7.



Рисунок 7.7 – Штамп «зелені вантажівки»

Дозволи, придатні для перевезень вантажів АТЗ, відомі як «більш зелені та безпечні», мають особливий зелений штамп з буквою «S», рисунку 7.8.



Рисунок 7.8 – Штамп «більш зелені та безпечні»

З 2002 року введено дозвіл для перевезень вантажів ТЗ, відомими як «ЄВРО-3 безпечні» вантажівки, в такому випадку вони мають особливий зелений штамп з цифрою «3», рисунку 7.9.



Рисунок 7.9 – Штамп «ЄВРО-3»

Запис здійснюваних транспортних операцій повинна проводитися для вказівки в хронологічному порядку етапів кожної поїздки між пунктами навантаження і розвантаження, а також для кожного порожнього пробігу.

7.5.3 Митне обслуговування міжнародних вантажопотоків

Перевезення вантажів у міжнародному сполученні здійснюється з перетином державних і митних кордонів і пов'язані з виконанням певних прикордонних і митних формальностей. Головне місце серед них займає митний контроль, якому підлягають як все перевозяться товари, так і самі ТЗ.

Ключовим органом виконавчої влади, що виконує державний контроль за зовнішньоторговельною діяльністю, є митна служба. Вона контролює пропуск вантажів, валютних цінностей, ТЗ та особистих речей осіб, які перетинають митний кордон держави. Тут доречно уточнити сутність понять «митна територія» і «митний кордон».

Митна територія – це простір, в межах якого діють єдині норми митного права, єдиний митний тариф і єдина система митного контролю та оформлення. Зовнішні межі митної території мають статус митного кордону. Як правило, митний кордон проходить по лінії державного кордону окремо взятої країни. Винятком із загального правила є зовнішні межі митних союзів, вільних митних зон і вільних складів.

Митні союзи є регіональними об'єднаннями двох і більше країн, які створили загальну митну територію і єдиний митний простір з метою скасування «митних бар'єрів» на які поділяють їх державні кордони. Митний кордон союзу проходить по лінії зовнішніх меж загальної митної території і відокремлює її від митних територій інших країн. На принципах митного союзу заснований Європейський Союз.

Системи контролю і митні процедури, застосовувані в кожній транзитній країні, пов'язані зі значними витратами, затримками і простоями в ході міжнародних перевезень.

Головна мета митних систем – полегшити в максимально можливій мірі міжнародні перевезення вантажів під митними печатками і пломбами і забезпечити необхідну надійність митного контролю та відповідні гарантії для транзитних країн.

Питання для самоперевірки

1. Що таке змінна їзда?
2. Що повинен включати контрольний пристрій?
3. Як умови експлуатації можна класифікувати за групами?
4. Які виділяють технології організації роботи водіїв під час міжміських перевезень?
5. Що входить до кола питань в загальному досліджуваних ЄКМТ?
6. Що таке митна територія?

Список використаних джерел

1. Логістичні і ергономічні проблеми в транспортних системах : монографія / [В. К. Доля, Ю. О. Давідіч, О. О. Лобашов та ін.] – Харків : НТМТ, 2011. – 201 с.

2. Аспекти ергономіки і логістики в транспортних системах міст : монографія / [В. К. Доля, С. С. Овчинников, К. Є. Вакуленко та ін.]. – Харків : НТМТ, 2011. – 217 с. Авт. зазначено на звороті тит. арк. – Бібліогр.: С. 208–217.

3. Галкін А. С. Логістичне управління автотранспортним обслуговуванням : навч. посібник / А. С. Галкін ; Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. – Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2018. – 212 с.

8 КОНТЕЙНЕРИ: ПОНЯТТЯ, КЛАСИФІКАЦІЯ. ПЛОМБИ, ВИДИ ПЛОМБ ТА МЕТОДИ ПЕРЕВІРКИ ПЛОМБ

8.1 Становлення контейнерних перевезень

Галузь контейнерних перевезень налічує більше 50 років, саме вона привела до революції у сфері логістики і змінила обробку вантажів в ХХ столітті. Історія створення контейнерів цікава. У 1955 році бізнесмен (колишній власник компанії по вантажоперевезеннях) Малкольм Маклін спільно з інженером Кейтом Тантлінгером розробили сучасний інтермодальний контейнер, який ми знаємо сьогодні. Ідея народилася, коли Малкольм чекав доки вантажники вивантажать бавовну з його вантажівки. Він був переконаний, що буде набагато дешевший і ефективніший спосіб просто завантажити або вивантажити цілий контейнер, не відкриваючи його для витягання вмісту. Завданням Малкольма було розробити не лише транспортну тару, але і метод навантаження і кріплення їх на судах. Сам Маклін дуже добре, розумів всю важливість свого винаходу. Але судновласники спочатку досить прохолодно зустріли ідею Макліна. Зараз точно не можна сказати, що саме це підштовхнуло Макліна до створення власної судноплавної компанії, або щось інше, але свою власну компанію він назвав так: «Корпорація Море-суша» (Sea-Land Inc.). Апофеозом багатолітньої праці і роздумів став перший рейс прообразу контейнеровоза «Ideal X», переобладнаного з танкера в квітні 1956 року. Судно з 58 контейнерами вийшло з порту Нью-Йорк в порт Х'юстон. Старт «контейнеризації» був визнаний вдалим, і компанія Макліна отримала багато замовлень на перевезення контейнерів. Багато суперечок були з приводу єдиних габаритів контейнерів, і в 1964 році контейнер отримує загальносвітовий статус, єдиний стандарт габаритів у футах: 20 x 8 x 8,5 і аббревіатуру, яку тепер вживають у всьому світі: TEU (Twenty foot Equivalent Unit). На сьогоднішній день більше 90 % перевезень тарно-штучних вантажів здійснюється в контейнерах. Дана система ефективна, економічна але в той же час вразлива.

Контейнерні перевезення є системою інтермодальних перевезень з використанням стандартних інтермодальних контейнерів, стандартизованих Міжнародною організацією по стандартизації (ISO), які

у свою чергу можуть бути навантажені товаром, опечатані і повантажені на контейнерні судна, залізничні вагони, літаки і вантажні АТЗ. Впровадження контейнерних перевезень привело до значного прогресу в ефективності роботи морських портів, а відповідно і зниженню витрат на вантажні операції і саму доставку вантажу. Що, кінець кінцем, спричинило значне прискорення і збільшення торговельних потоків. На даний момент практично всі товари, що імпортуються, проводять деякий час в контейнері. Перші контейнерні судна мали місткість 2 тис. ДФЕ. Сьогодні зазвичай контейнеровози мають ємкість 8 тис. – 10 тис. ДФЕ. Найбільші контейнеровози мають місткість 14 тис. 500 ДФЕ. В світі налічується 250 мільйонів контейнерів, які перевозяться майже всіма видами транспорту. Найбільш економічне – водне транспортування – 400 млн. контейнерних перевезень кожного року. Місткість контейнера вимірюється в одиницях двадцятифутовому еквіваленті (ДФЕ). Двадцятифутовий еквівалент (ДФЕ, англ. TEU) – умовна одиниця виміру кількісної сторони транспортних потоків, пропускній спроможності контейнерних терміналів або місткості вантажних ТЗ. ДФЕ = 20 футів довжиною x 8 футів висотою x 8 футів шириною. Метричний ДФЕ = 39 м³ або (6,1 м довжини x 2,59 м висоти x 2,44 м ширини). Часто використовується також сорокафутовий еквівалент (FEU), заснований на розмірах 40-футового контейнера і рівний 2 ДФЕ. Є п'ять загальних стандартів контейнерів ISO: 20 футів (6,1 м), 40 – (12,2 м), 45 – (13,7 м), 48 – (14,6 м) і 53 – (16,2 м). Найбільша кількість контейнерів – це 40-футові (2 ДФЕ).

8.2 Контейнерні перевезення на автотранспорті

Застосування контейнерів для перевезень вантажів дозволяє вирішувати ряд проблем:

- механізувати вантажно-розвантажувальні операції;
- скоротити непродуктивні простой рухомого складу в пунктах навантаження-вивантаження вантажів;
- забезпечити збереження вантажів як при перевезенні, так і в умовах тимчасового зберігання на відкритих майданчиках;
- скоротити потребу в спеціалізованому рухомому складі для вантажів, що потребують особливих умов зберігання;

- скоротити витрати матеріалів і праці на виготовлення тари.

Разом з тим організація перевезень вантажів в контейнерах неминує викликає необхідність витрат на придбання та утримання контейнерів, устаткування вантажно-розвантажувальних пунктів і оснащення їх відповідним підйомно-транспортним устаткуванням; з'являється необхідність мати спеціалізований АТЗ для перевезення крупно і середньотоннажних контейнерів; за рахунок перевезення контейнерів знижується коефіцієнт використання вантажопідйомності АТЗ γ ; потрібно виконувати перевезення порожніх контейнерів до місць їх навантаження.

Контейнеризація при перевезенні вантажів зачіпає інтереси всіх учасників транспортного процесу: безпосередньо перевізника, виробників продукції, її споживачів, постачальницькі, торгівельні та інші сфери господарства. Ця обставина, природно, ускладнює організацію перевезень, проте, як показують дослідження і досвід впровадження контейнерних перевезень, комплексне вирішення проблеми дозволяє окупити витрати за 1–2 роки.

Комплексне вирішення проблеми контейнеризації призвело до створення системи перевезень, названої «контейнерна транспортна система».

Контейнерна транспортна система (КТС) являє собою систему взаємно узгоджених планових, управлінських, організаційних і технічних заходів щодо ефективного використання контейнерів. Вибір технологічних схем перевезень контейнерів визначається, в першу чергу, можливостями вантажовідправників і вантажоодержувачів виконувати вантажно-розвантажувальні операції з контейнерами, дальністю перевезень та іншими факторами. В цілому ж найбільш поширеними можуть бути наступні схеми:

- перевезення контейнерів між контейнерними пунктами зі зміною їх в пунктах передачі (з механізованим вивантаженням і зміною у вантажовідправника і вантажоодержувача). В даному випадку контейнер завантажується або розвантажуються у вантажовласника без участі при цьому АТЗ. Рух може бути організовано як по маятникових, так і по кільцевих маршрутах. Простої рухомого складу визначаються часом установки контейнера на рухомий склад в пункті відправлення та зняття його в пункті призначення;

- перевезення контейнера без зняття його з АТЗ. Контейнер при цьому виконує функції фургона, економічний ефект його застосування мінімальний, але разом з тим контейнер охороняє вантаж від впливу зовнішнього середовища, втрат при перевезенні і короткочасному зберіганні від розкрадання. Такі перевезення виконуються переважно по маятникових маршрутах на далекі відстані;

- перевезення контейнера без зняття його з АТЗ у вантажоодержувача. У пункті відправлення здійснюється навантаження вантажу в контейнер (без участі АТЗ), установка контейнера на АТЗ, а в пункті доставки вантаж вивантажується з контейнера без зняття останнього з АТЗ. Така схема застосовується у випадках, коли вантажоодержувачі (дрібнооптові бази, оптові магазини, інші організації з незначним вантажообігом) не мають коштів перевантаження контейнерів або не налагоджений обмін контейнерами між вантажовідправником і вантажоодержувачем.

При організації перевезень контейнерів в прямому автомобільному сполученні оборотний парк контейнерів повинен бути таким, щоб забезпечувалося відповідність ритму навантаження контейнерів інтервалу подачі АТЗ під навантаження.

$$I_a = R_n, \quad (8.1)$$

$$I_a = \frac{t_o}{A_3}, \quad (8.2)$$

$$R_n = \frac{t_{ок} \cdot n_k}{X_k}, \quad (8.3)$$

$$X_k = \frac{A_3 \cdot t_{ок} \cdot n_k}{t_o}, \quad (8.4)$$

де X_k – потрібний парк контейнерів;

I_a – інтервал прибуття ТЗ під навантаження, год;

R_n – ритм навантаження контейнерів, год;

t_o – час обороту АТЗ, год;

A_3 – кількість АТЗ, зайнятих на перевезенні контейнерів;

$t_{ок}$ – час обороту контейнера, год;

n_k – кількість контейнерів, одночасно навантажених в АТЗ.

Норми часу на вантажно-розвантажувальні операції з контейнерами рекомендується встановлювати відповідно до даних таблиці 8.1.

Таблиця 8.1 – Норми часу на навантаження та вивантаження контейнерів з АТЗ

Вага бруutto контейнера номінальна, т	Норма часу, хв.
До 1,25	4
1,25–5	7
5–20	10
Більше 20	12

При обліку обсягу транспортної роботи по перевезенню контейнерів обсяг перевезеного вантажу визначається виходячи з номінальної маси бруutto контейнера, але не з урахуванням фактично перевезеного вантажу. У той же час при плануванні і навантаженні АТЗ слід враховувати фактичну масу бруutto контейнера для досягнення більш повного навантаження АТЗ.

Перевезення вантажів змінними напівпричепами і кузовами. Змінні напівпричепа і кузова застосовують, коли недоцільно або за умовами перевезення неможливо організувати транспортування в контейнерах.

У такому випадку передача вантажу здійснюється разом з напівпричепом або зі змінним кузовом. При цьому відпадає необхідність в контейнерах, обладнанні вантажно-розвантажувальних пунктів дорогими перевантажувачами контейнерів, а автопідприємств – контейнеровозами.

Технологічний процес перевезення вантажів змінними напівпричепами включає операції:

- в пункті відправлення – причеплення навантаженого напівпричепа;
- на маршруті – рух з напівпричепом;
- в пункті призначення – відчеплення навантаженого напівпричепа, причеплення порожнього або навантаженого для руху в зворотному напрямку напівпричепа;
- рух до початкового (чергового на маршруті) пункту.

При перевезенні вантажів змінними кузовами передача вантажу здійснюється установкою і зняттям кузова. Всі операції по навантаженню вантажу в напівпричіп (змінний кузов) виконуються без участі магістрального транспорту, для буксирування напівпричепів по території

пунктів передачі використовуються маневрові тягачі, для перевезення змінних кузовів – відповідно маневрові АТЗ (рис. 8.1).

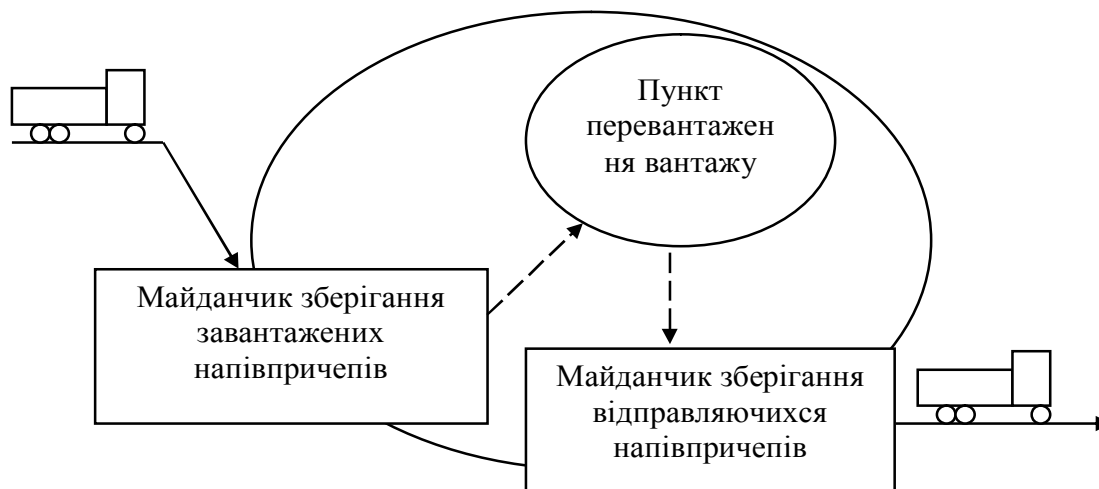


Рисунок 8.1 – Схема роботи АТЗ на лінії:

- – робота магістрального транспорту;
- - -→ – робота маневрового рухомого складу.

Тривалість обороту магістрального тягача (рис. 8.2) включає час на рух по маршруту і час на причеплення-відчеплення напівпричепів (зняття і установку кузовів) в пунктах передачі $t_{i(n, o, no)}$:

$$t_o = \frac{l_M}{V_T} + \sum_{i=1}^m t_{i_{п,о,п-о}}, \quad (8.5)$$

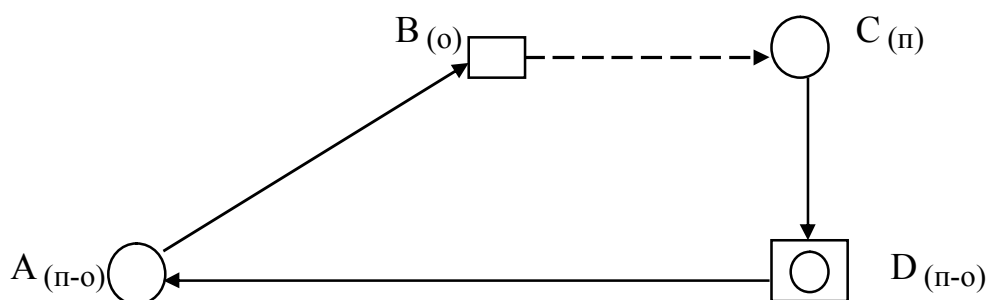


Рисунок 8.2 – Схема роботи АТЗ на маршруті перевезень зі змінними напівпричепами:

- – рух з напівпричепом;
- - -→ – рух тягача з напівпричепом.

Кількість напівпричепів на обмінних пунктах повинна бути такою, щоб була можливість забезпечити їх навантаження (розвантаження, навантаження-розвантаження) за час, що дорівнює інтервалу руху тягачів на маршруті, тобто повинна дотримуватися умова рівності інтервалу руху автотягачів на маршруті і ритму обробки напівпричепів:

$$I_a = R_{\text{пр}}, \quad (8.6)$$

$$I_a = \frac{t_0}{A_{\text{э}}}, \quad (8.8)$$

$$R_{\text{пр}} = \frac{t_i}{\Pi_i}. \quad (8.9)$$

С урахуванням значення t_0 (8.5) і співвідношень (8.6) – (8.9) можна визначити число напівпричепів на кожному пункті перевантаження:

$$\Pi_i = \frac{A_{\text{э}} \cdot t_i}{t_0} = \frac{A_{\text{э}} \cdot V_{\text{Т}} \cdot (t_{\text{п-о}} + t_{\text{п-р}})_i}{l_{\text{М}} + V_{\text{Т}} \cdot \sum_{i=1}^m t_{\text{п-о}}}, \quad (8.10)$$

Отримувані значення Π_i можуть бути тільки цілими числами, а дробові числа, щоб уникнути обмеження технологічного процесу слід округляти в бік збільшення.

Загальна кількість напівпричепів для забезпечення перевезення повинна забезпечити можливість їх перевезення автотягачами і своєчасну їх обробку на обмінних пунктах:

$$\Pi = A_{\text{э}} + \sum_{i=1}^m \Pi_i, \quad (8.11)$$

де m – кількість обмінних пунктів на маршруті.

Норми часу на відчеплення і зацеплення обмінних напівпричепів наведені в таблиці 8.2.

Таблиця 8.2 – Норми часу на відчеплення і зачеплення обмінних напівпричепів

Вантажопідйомність напівпричепу, т	Норма часу, хв.	
	на зачеплення	на відчеплення
До 10	12	8
10–20	16	10
Більше 20	18	12

Прийнято стандартні параметри змінних кузовів: габаритні ширина і висота для всіх типів кузовів однакові і складають 2500 × 2600 мм, а внутрішні параметри складають відповідно 2440 × 2350 мм. Характеристики змінних кузовів наведені в таблиці 8.3.

Таблиця 8.3 – Характеристика змінних кузовів

Тип кузова	Габаритна довжина, мм	Внутрішня довжина, мм	Вага тари, т	Повна вага, т	Кількість піддонів, од.	
					800 × 1200	1000 × 1200
6,25	6250	6150	1,7	14,3	15	12
7,15	7150	7050	1,9	15,0	17	14
7,42	7420	7300	2,0	15,0	18	14
7,82	7820	7700	2,0	15,0	19	14
12,3	12350	12200	4,0	30,0	30	24
12,6	12650	12500	4,0	30,0	31	24

Змінні кузова використовуються в якості контейнерів для збору та вивезення сміття підприємствами, можуть використовуватися і для інших видів вантажів. У деяких країнах Європи вони отримали досить широке поширення.

8.3 Контейнери: терміни і визначення. Класифікація контейнерів

Вантажний контейнер – одиниця транспортного обладнання багаторазового використання, призначена для перевезення та короткочасного зберігання вантажів без проміжних перевантажень, зручна для механізованого навантаження та розвантаження, навантаження та вивантаження (внутрішній об'єм дорівнює 1 м³ і більше).

Універсальний контейнер – ТЗ багаторазового використання, призначений для розміщення і перевезення вантажу одним або декількома видами транспорту. Конструкція універсального контейнера повинна забезпечувати його механізоване навантаження і вивантаження.

Спеціальний контейнер – вантажний контейнер для вантажів обмеженої номенклатури чи для вантажів окремих видів.

Груповий контейнер – спеціальний контейнер для групи вантажів, однорідних за фізико-хімічними характеристиками і умовами перевезення.

Індивідуальний контейнер – спеціальний контейнер для окремого виду вантажу, який має специфічні якості.

Закритий контейнер – вантажний контейнер, конструкція якого включає всі основні елементи в суцільному виконанні з дверима і/або люками, які щільно закриваються та забезпечують захист внутрішнього простору від впливу зовнішнього середовища. Закритий контейнер може мати дах або стінки, котрі знімаються або відкриваються.

Відкритий контейнер – вантажний контейнер, у конструкції якого не передбачені один або кілька основних елементів: дах, торцеві або бічні стінки або їхні частини. Відкриті місця в такому контейнері, при необхідності, допускається закривати плівкою або іншими матеріалами.

Контейнер-цистерна – спеціалізований контейнер, що складається з каркаса (рамних елементів), цистерни або цистерн, укомплектований арматурою й іншими пристроями, з вивантаженням вантажу як під дією сили ваги, так і під тиском, і призначений для перевезення зріджених газів, рідких або сипучих вантажів.

Цистерна – міцна непроникна посудина, що має люк (люки) для огляду й отвору для арматури і засобів контролю.

Цистерни, призначені для транспортування криогенних продуктів, можуть не мати люків для огляду.

Контейнер для перевезення навалочних вантажів без тиску – контейнер, використовуваний для транспортування і збереження навалювальних і насипних вантажів і обладнаний пристроями для їхнього навантаження/вивантаження під дією сили ваги.

Контейнер для перевезення навалочних вантажів без тиску типу «бокс» – контейнер прямокутної конструкції, із дверним прорізом як мінімум на одній торцевій стінці і вивантаженням під дією сили ваги. Допускається використання такого контейнера в якості універсального.

Контейнер для перевезення насипних вантажів без тиску типу «хоппер» – контейнер без дверних прорізів, що має пристрій для вивантаження, розташований в горизонтальній площині.

Контейнер-платформа – контейнер, що має тільки основу з підлогою, оснащеною, крім нижніх кутових фітінгів, верхніми кутовими фітінгами.

Контейнер-платформа з неповним верхом і торцями, що не складаються – контейнер, що має основу з підлогою і торцеві стінки, що не складаються, оснащені верхніми кутовими фітінгами (верхні подовжні балки відсутні).

Контейнер-платформа з повним верхом – контейнер, що має основу з підлогою, верхні подовжні балки і торці, оснащені верхніми кутовими фітінгами, дах або відкритий верх.

Ізотермічний контейнер – спеціалізований контейнер, стінки, підлога, дах і двері якого покриті або виготовлені з теплоізоляційного матеріалу, або виготовлені з теплообмінного матеріалу, що обмежує теплообмін між внутрішнім вмістом контейнера і навколишнім середовищем.

Термоізований контейнер – ізотермічний контейнер, що не має устаткування для охолодження і/або опалення.

Рефрижераторний контейнер з холодоносієм, що витрачається – ізотермічний контейнер, що використовує джерело холоду (наприклад, лід, сухий лід з регульованою або нерегульованою сублимацією, зріджені гази з регульованим або нерегульованим випаром) і не потребуючого зовнішнього енергопостачання.

Рефрижераторний контейнер з машинним охолодженням – ізотермічний контейнер, що має холодильне устаткування (наприклад, механічний компресор, абсорбційну установку).

Опалювальний контейнер – ізотермічний контейнер, що має опалювальну установку.

Рефрижераторний і опалювальний контейнер – ізотермічний контейнер, що має холодильну установку або холодоносій, що витрачається, і опалювальну установку.

М'який контейнер – вантажний контейнер, здатний змінювати свою форму і габаритні розміри в період його навантаження і розвантаження.

Маса брутто контейнера – сума власної маси вантажного контейнера і припустимої маси вантажу, що може бути навантажений у вантажний контейнер.

Згідно *Митного кодексу України*, від 13.03.2012, № 4495-VI стаття 4, п. 16 *контейнер* – транспортне обладнання (клітка, знімна цистерна або подібний засіб), що:

а) являє собою повністю або частково закриту ємність, призначену для поміщення в неї вантажів;

б) має постійний характер і завдяки цьому є достатньо міцним, щоб слугувати для багаторазового використання;

в) спеціально сконструйоване для полегшення перевезення вантажів одним або кількома видами транспорту без проміжного перевантаження;

г) сконструйоване таким чином, щоб полегшити його перевантаження, зокрема з одного виду транспорту на інший;

г) сконструйоване таким чином, щоб його можна було легко завантажувати та розвантажувати;

д) що має внутрішній об'єм не менше одного метра кубічного.

У відповідності зі стандартом ISO 830 під вантажним контейнером розуміється предмет транспортного устаткування :

- що має постійний характер, і в силу цього досить міцний, щоб бути придатним для багаторазового використання;

- спеціальної конструкції, що дозволяє здійснювати перевезення вантажів одним або декількома видами транспорту без проміжного перевантаження вантажів;

- оснащений пристосуваннями, що дозволяють здійснювати його перевантаження, зокрема передачу з одного виду транспорту на інший;

- виготовлений таким чином, щоб максимально полегшити процеси його навантаження/розвантаження.

Контейнери класифікуються по чотирьох основних ознаках: *призначенню, конструкції, величині маси брутто і нетто, сфері застосування* (рис. 8.3). За *призначенням* контейнери поділяються на *універсальні*, призначені для перевезення тарно-штучних вантажів, і *спеціалізовані*, призначені для перевезення сипучих матеріалів, рідких, рефрижераторних, газоподібних і інших вантажів.

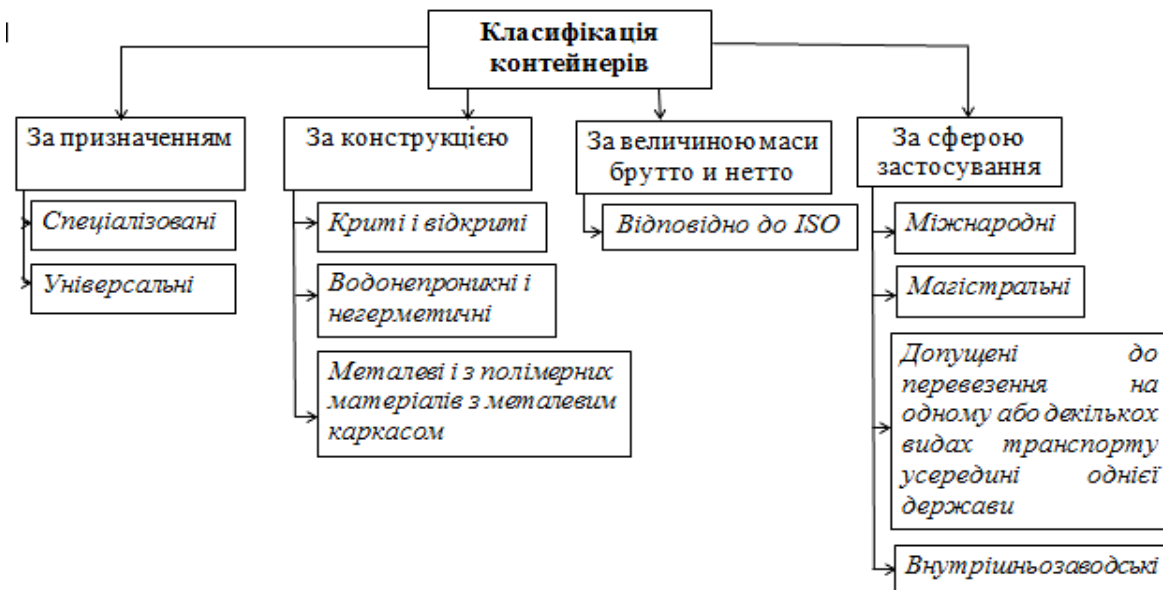


Рисунок 8.3 – Класифікація контейнерів [1,2]

За конструкцією контейнери поділяються на криті і відкриті, водонепроникні і негерметичні, металеві і з полімерних матеріалів з металевим каркасом.

По величині маси брутто і нетто контейнери поділяються відповідно до рекомендованих ISO (Міжнародною організацією по стандартизації) фіксованих величинах.

За сферою застосування контейнери поділяються на міжнародні, магістральні, допущені до перевезення на одному або декількох видах транспорту усередині однієї держави, внутрішньозаводські.

Незалежно від класифікації контейнери стандартизовані по масі брутто, габаритам, розмірам, а також по конструкції приєднувальних пристроїв до рухливого складу. За призначенням, тобто відповідно до видів вантажів, контейнери поділяються на *універсальні* і *спеціалізовані*.

Універсальні контейнери – це загальне визначення, яке застосовується для всіх типів контейнерів, призначених для перевезення широкої номенклатури генеральних вантажів.

Універсальні контейнери, котрі перевозяться на рухливому складі всіх основних видів транспорту, у залежності від маси брутто поділяються на три категорії:

- великотонажні – універсальний контейнер масою брутто 10 і більше тонн та довжиною 10 і більше англійських футів;

- середньотонажні – вантажний контейнер, максимальна маса від 3 до 10 т;

- малотоннажні – вантажний контейнер, максимальна маса бруто якого менше 3 т.

Типи й основні розміри великотоннажних універсальних контейнерів регламентовані стандартом ISO 668 «Вантажні контейнери. Зовнішні розміри і максимальна маса бруто».

Спеціалізовані контейнери призначені для перевезення рідких, сипучих, газоподібних вантажів і вантажів, які швидко псуються. До таких контейнерів відносяться:

- ізотермічні контейнери;
- контейнери-цистерни;
- контейнери для навалочних вантажів;
- контейнери для інших видів вантажів.

Спеціалізовані контейнери призначені для перевезення різними видами транспорту вантажів обмеженої номенклатури, однорідних по своїх фізико-хімічних властивостях і умовам перевезення, або окремих видів тарно-штучних, сипучих і рідких вантажів, що вимагають особливих умов перевезення. В таких контейнерах перевозяться різні вантажі, у тому числі метали, добрива, продовольчі, хімічні, будівельні й інші вантажі.

По призначенню спеціалізовані контейнери поділяються на індивідуальні (призначені для визначеного виду вантажу) і групові (призначені для перевезення групи вантажів, однорідних по своїх властивостях, умовам перевезення, перевантаження і збереження).

По конструкції спеціалізовані контейнери можна розділити на три типи: тверді; м'які; комбіновані.

У залежності від маси бруто спеціалізовані контейнери можна розділити на три групи: малотоннажні; середньотоннажні; великотоннажні.

Велику групу спеціалізованих контейнерів складають *ізотермічні контейнери* різних типів. Ізотермічні контейнери поділяються на:

- термоізоляовані контейнери;
- рефрижераторні контейнери з холодоносієм, що витрачається;
- рефрижераторні контейнери з машинним охолодженням;
- контейнери, що опалюються;
- рефрижераторні й опалювальні контейнери.

Такі контейнери мають теплоізовані стінки, двері, підлогу і дах, що забезпечує обмеження теплообміну між внутрішнім простором контейнера і зовнішнім середовищем.

По конструкції (загальному облаштуванню) контейнери можуть бути криті або відкриті, водонепроникні і герметизовані, металеві і з полімерних матеріалів, з дерев'яними стінками і металевим каркасом. Крім того існують контейнери загального призначення і контейнери особливого призначення.

Контейнери загального призначення повністю закриті, пило- і водонепроникні мають твердий дах, тверді торцеві і бічні стінки, а також двері, розташовані, як правило, в одній з торцевих стінок. У цю групу входять і контейнери з дахом, що відкривається або знімається.

Контейнери особливого призначення мають конструктивні особливості, що дозволяють здійснити навантаження-вивантаження вантажу або забезпечити досягнення особливих цілей, наприклад вентиляцію вантажу.

До цієї групи відносяться:

- вентилявані контейнери;
- контейнери, відкриті зверху;
- контейнери-платформи;
- контейнери на базі платформ.

Під вентиляваними (прівітрюваними) розуміють закриті контейнери, оснащені отворами для пасивної аерації, або обладнані системою штучної вентиляції для прискорення природної конвекції повітря в межах внутрішнього обсягу контейнера.

Контейнери, відкриті зверху, на відміну від контейнерів загального призначення, не мають твердого даху, але можуть бути оснащені гнучкими розсувними або знімними верхніми торцевими дверми.

Контейнери-платформи являють собою вантажні платформи тих же розмірів, що і основа контейнерів загального призначення, обладнані верхніми і нижніми кутовими фітінгами і не мають верхньої рами.

8.4 Поняття пломби. Основні визначення. Види пломб

Пломбувальне обладнання (ПО): Персональне ідентифікаційне обладнання одноразової дії, що забезпечують захист об'єкта (АТЗ,

контейнера, цистерни, приміщення, тари, устаткування й ін.) від несанкціонованого доступу шляхом індикації втручання й стримування в певних межах від проникнення.

Пломбування – це процес установки на штатному замикаючому механізмі об'єкта, що захищається, пломбувального обладнання, яке забезпечує індикацію несанкціонованого доступу, і стримування від проникнення, проведення обліку й контролю стану.

Пломбування вантажів дозволяє (основні функції пломбування):

- підтвердити факт доступу до об'єкта, що захищається, або відсутність такого;
- забезпечити за необхідності фізичний захист об'єкта від несанкціонованого доступу (проникнення);
- розділити захід юридичної й матеріальної відповідальності за схоронність вантажу в процесі його перевезення між відправником вантажу, експедитором, вантажовідправником і вантажоодержувачем, а також іншими учасниками перевезення вантажу;
- надати правоохоронним органам додаткові відомості для розслідування фактів розкрадань і прийняття відповідних розв'язків;
- зменшити частоту перевірок (підрахунків, вимірів), що підтверджують наявність вантажу;
- спростити огляд і інвентаризаційні процедури, пов'язані з перевезенням і зберіганням вантажу.

Посилене силове ПО – це конструкція, що володіє індикаторною здатністю й несуча силове навантаження *понад 20 кН*. Така пломба не може бути знята вручну, вона використовується в основному на ТЗ далекого прямування й вантажних контейнерах, а також для захисту об'єктів при тривалім зберіганні. Посилена силова пломба може забезпечити захист від несанкціонованого розкриття й можливої крадіжки.

Силове ПО – це конструкція, що володіє індикаторною здатністю й несуча силове навантаження від 10 до 20 кН (від 1000 до 2000 кгс). В основному до цієї групи відносяться стрижневі (болтові) пломби.

Нормальне ПО – це конструкція, що володіє індикаторною здатністю й несуча силове навантаження від 1,0 до 10 кН (від 100 до 1000 кгс).

Помірне ПО – це конструкція, що володіє індикаторною здатністю, але не несе силових функцій [силове навантаження *від 0.2 до 1.0 кН* (від 20 до 100 кгс)].

Слабке ПО – це конструкція, що володіє індикаторною здатністю, але не несе силових функцій [силове навантаження від 0.05 до 0.2 кН (від 5 до 20 кгс)].

Електронне пломбувальне обладнання (ЕПО) – це ПО з елементами електронної пам'яті, логіки й передачі інформації, що автоматично формує додаткові ідентифікаційні ознаки (радіочастотні, оптичні), сигнали схоронності й розкриття ЕПО, інформацію про стан об'єкта, що автоматично передається (або зчитується) на пульт контролю.

Індикаторне обладнання – це пломба контрольна (ПК), пломба індикаторна (ПІ): ПО в основному забезпечує індикацію фактів несанкціонованого доступу до об'єкта захисту шляхом ідентифікації його цілісності, що володіє слабкими захисними властивостями від зовнішніх механічних впливів.

Індикаторні пломби можуть мати постійну або змінну робочу поверхню й виготовляються з металу, пластика або комбінації цих матеріалів. ПО з постійною робочою поверхнею звичайно застосовують на АТЗ і в контейнерах загального й спеціального призначення, але можна використовувати й на інших об'єктах.

Види пломб по конструктивному виконанню. Канатна (тросова) пломба – це пломба, конструкція якої повинна мати сталевий трос. Один кінець троса нерухомо закріплений у корпусі пломби. Різні типи фіксації іншого кінця троса застосовують у встановленому стані, наприклад за допомогою використання кулачкових або гвинтоподібних фіксаторів.

Стрижнева (болтова) пломба – двокомпонентна болтова пломба, конструкція якої припускає з'єднання стрижня із блокувальним корпусом, призначена служити захистом від усіх видів впливу, включаючи заздалегідь підготовлені. Зусилля є складеною характеристикою, якщо це зусилля прикладають для відділення складових частин пломби, то воно залишає візуальний слід на одній або обох частинах пломби.

Замкова пломба – це пломба, конструкція якої виконана у вигляді навісного одноразового замка, що замикає й пломбує запірний вузол об'єкта. Зусилля є складовою характеристикою. Якщо це зусилля прикладають для розмикання замкового з'єднання пломби, то воно залишає візуальний слід на частинах пломби.

Металеві стрічкові пломби – це пломби, які виготовляються в основному з листової оцинкованої сталі й можуть включати складові елементи із пластику.

Такі пломби мають одно- або двокомпонентний металевий корпус, зварений або завальцьований у процесі виробництва. Ознаки, що свідчать про несанкціоновану спробу розкриття пломби, повинні легко виявлятися, що забезпечується регулярними перевітками цілісності пломби на шляху проходження вантажу.

Пластикові пломби й пломби, що використовуються із дротом – це пломби, які мають мале силове навантаження, але мають підвищену індикаторну здатність.

Плівкові пломби – це пломби, виготовлені з полімерних матеріалів, що володіють індикаторною здатністю й несуче силове навантаження від 0,05 до 0,2 кН (від 5 до 20 кгс).

Стійкість захисних властивостей ПО (рівень захисту ПО від підміни й підробки): здатність ПО протистояти спробам відтворити їхні дублікати за допомогою технології й устаткування, відмінних від зазначених у нормативних документах, оцінювана кількістю контрольованих індивідуальних ідентифікаційних ознак ПО.

Стійкість ПО до несанкціонованого (кримінального) не руйнуючого розкриття – це здатність ПО перешкоджати позаштатному (кримінальному) проникненню до об'єкта, що захищається, шляхом маніпуляцій з утворенням комплексу стійких ознак, що сигналізують про факти впливу на ПО або спробах доступу до об'єкта захисту. Оцінюється часом, необхідним для розкриття ПО і його наступної установки на об'єкт захисту.

Розкриття ПО маніпуляціями – це позаштатне відкриття обладнання без залишення видимих слідів розкриття або їх маскування з метою повторної установки ПО на об'єкт, що захищається.

Рівень механічного захисту ПО від кримінального проникнення шляхом злону (руйнування): здатність ПО протистояти без руйнування у встановлених межах зовнішнім механічним впливам (розтягання, вигин, крутіння, удари й т. п.).

Ідентифікаційна ознака ПО – це контрольована сукупність параметрів і характеристик ПО, властива даному конкретному ПО, що

свідчить про його дійсність і цілісність, що порушується або змінюється при спробі зняття (демонтажу) ПО з об'єкта, що захищається.

Ідентифікація ПО – це визначення дійсності й цілісності ПО його характерних індивідуальних ознаках, а також по відсутності змін у розташуванні ПО на об'єкті захисту шляхом візуального огляду або за допомогою технічних засобів загального застосування, спеціалізованих технічних засобів з використанням або без використання спеціальних методик.

Несанкціонований доступ – це Порушення регламентованого доступу до об'єкта захисту.

8.5 Мінімальні вимоги, які висуваються стосовно митних пломб та кріпильних пристосувань відповідно до додатку Е «Міжнародної конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур» та ISO/PAS 17712 «Обладнання пломбувальне механічне для вантажних контейнерів. Загальні технічні вимоги»

В *пункті А* Конвенції вказується, що митні пломби та кріпильні пристосування повинні відповідати таким мінімальним вимогам:

1. Загальні вимоги стосовно пломб та кріпильних пристосувань:

Пломби та кріпильні пристосування повинні:

Бути міцними і надійними;

а) забезпечувати можливість їхнього накладення легким та швидким способом;

б) забезпечувати їхню швидку перевірку та ідентифікацію;

в) забезпечувати неможливість їхнього зняття або розкріплення без залишення слідів злому або ушкодження;

г) бути одноразового використання, крім пломб, призначених для багаторазового використання (наприклад, електронних);

д) бути сконструйованими таким чином, щоб їхнє копіювання або підробка були максимально ускладненими.

2. Фізичні характеристики пломб:

а) форма та розмір пломби повинні уможливлювати швидке розрізнення будь-якого ідентифікаційного маркування;

б) всі отвори в пломбі за розміром повинні відповідати використовуваним кріпильним пристосуванням та повинні бути розміщені

таким чином, щоб при накладені пломби кріпильне пристосування було міцно зафіксоване;

в) використовуваний матеріал повинен бути досить міцним для запобігання можливості випадкового порушення пломби, передчасного зносу (під впливом погодних умов, хімікатів) чи непомітного ушкодження;

г) матеріал, що використовується повинен вибиратися з урахуванням застосовуваної системи опломбування.

3. Фізичні характеристики кріпильних пристосувань:

а) кріпильне пристосування повинне бути міцним та стійким за будь-яких погодних умов та корозій;

б) довжина використовуваного кріпильного пристосування повинна забезпечувати неможливість повного чи часткового відкриття опломбованого запірного пристосування без ушкодження пломби або кріпильного пристосування чи інших очевидних слідів спроб відкриття;

в) використовуваний матеріал повинен вибиратися з урахуванням застосовуваної системи опломбування.

4. Ідентифікаційне маркування:

Пломба або кріпильне пристосування повинні мати маркування:

а) яке ідентифікує пломбу як митну, для чого на ній проставляється слово «Митниця», бажано однією з офіційних мов Ради (англійською чи французькою);

б) в якому зазначено країну, де була накладена пломба, бажано у вигляді знака, який використовується на АТЗ для позначення країни їхньої реєстрації при міжнародних перевезеннях;

в) яке забезпечує можливість ідентифікації митного органу, яким або під юрисдикцією якого було здійснено накладення пломби, наприклад, за допомогою кодового знаку чи номеру.

Пункт В. Пломби або кріпильні пристосування, які використовуються уповноваженими відправниками вантажу або іншими уповноваженими особами для забезпечення безпеки в інтересах митної служби для цілей митного транзиту, повинні забезпечити порівняну з митними пломбами ступінь фізичного захисту та можливість ідентифікації особи, яка здійснювала накладення пломби по відповідних цифрових кодах, зазначених у транзитних документах.

Сфера застосування механічних пломб згідно ІСО 17712:

Механічні пломби слід застосовувати для пломбування контейнерів з урахуванням умов експлуатації й зовнішніх факторів, що впливають на пломбу при транспортуванні конкретними видами транспорту, а також вимог, пропонованих перевізником відповідного виду транспорту.

Посилені пломби «Н» застосовують для пломбування контейнерів, що транспортуються залізничним транспортом у прямих і змішаних повідомленнях на відкритих платформах і в піввагонах.

Захисні пломби «S» застосовують для пломбування контейнерів, що транспортуються автомобільним транспортом.

Пломби для контрольно-силового блокування N застосовуються для пломбування контейнерів, що транспортуються водним й повітряним транспортом в неопломбованих трюмах суден, а також для пломбування контейнерів, які пройшли митне оформлення.

Контрольні пломби «С» і індикаторні пломби І застосовують для пломбування контейнерів, що транспортуються всіма видами транспорту в закритих і опломбованих залізничних вагонах, відсіках і трюмах повітряних і морських суден.

8.6 Класифікація пломбувальних пристроїв. Сфера застосування пломб

По сукупності виконуваних функцій, характерних властивостей, ознак і показників ПО підрозділяють на п'ять рівнів (щаблів) класифікації:

I – *класи* – по функціональному призначенню;

II – *види* – за рівнем механічного захисту;

III – *групи* – по стійкості захисних властивостей (рівню захисту від підміни й підробки);

IV – *підгрупи* – по стійкості до несанкціонованого (кримінального) неруйнуючого розкриття;

V – *типи* – по конструктивних ознаках.

На кожному рівні класифікації розподіл здійснюють по найбільш значущих технічних класифікаційних ознаках з буквено-цифровою системою кодування.

На п'ятому рівні класифікації типи ПО додатково конкретизують і розрізняють по конструктивному виконанню, основному конструктивному матеріалові й корозійній стійкості.

Код конкретного типу ПО складається з послідовного запису кодів (вісім знаків) класу, виду, групи, підгрупи, типу, конструктивного виконання, основного конструктивного матеріалу, корозійної стійкості. Коди в записі розділяють крапками, які проставляються після вказівки класу ПО, виду, групи, підгрупи і т. д. Наприклад: С.1.4.2.1.2.1.4 – Запірно-пломбувальне обладнання, посилене силове, нормальної стійкості до підробки, стійке до кримінального розкриття, канатного типу, багатокомпонентного виконання, зі сталі, звичайної корозійної стійкості (УХЛ1). Коди типів ПО слід вказувати в нормативних документах, експлуатаційній документації, програмах і методиках випробувань. По функціональним призначенню (класові) ПО підрозділяють на три класи відповідно до таблиці 8.4.

Таблиця 8.4 – По функціональним призначенню (класові) ПО підрозділяють

Код класу	Найменування класа	Умовне найменування виробу	Основний критерій оцінки
Е	Електронні ПО	Електронне пломбувальне обладнання. Пломби електронні, електронно-оптичні пломбувальні пристрої	Наявність у конструкції систем електронної (електронно-оптичної) логіки, що формують і передають ідентифікаційні ознаки на пульт контролю
С	Силові ПО	Запірно-пломбувальне обладнання	Межа міцності (стійкість) при розтягуванні $P > 1$ кН
І	Індикаторні ПО	Пломби індикаторні, пломби контрольні (ІІ. ПК)	Межа міцності (стійкість) при розтягуванні $P > 1$ кН

За рівнем механічного захисту ПО підрозділяють на 5 видів відповідно до таблиці 8.5.

Таблиця 8.5 – За рівнем механічного захисту ПО підрозділяють

Код класу	Вид ПО за рівнем механічного захисту		Зусилля розриву. кН (кгс)
	Найменування	Код	
Е,С	Посилені силові	1	Св. 20 (Св. 2000)
	Силові	2	Св. 10 до 20 включ (Св. 1000 до 2000 включ.)
	Нормальні	3	Св. 1.0 до 10 включ. (Св. 100 до 1000 включ.)
І	Помірні	4	Св. 0,2 до 1.0 включ. (Св. 20 до 100 включ.)
	Слабкі	5	Св. 0,05 до 0.2 включ. (Св. 5 до 20 включ.)

По стійкості захисних властивостей (рівню захисту від підміни й підробки) ПО підрозділяють на 6 груп відповідно до таблиці 8.6.

Таблиця 8.6 – По стійкості захисних властивостей (рівню захисту від підміни й підробки) ПО підрозділяють

Код класу	Найменування виду ПО	Група захисних властивостей ПУ				Код стійкості
		Найменування групи	Кількість ідентифікаційних ознак, контрольованих			
			спеціальними методами	приладами	візуально	
Е	Посилені силові	Найвищої стійкості	Більше 1	Більш 3, у т.ч. більш 1 – спеціальними приладами	Св. 6	1
	Силові	Гранично стійкі	1	До 3, у т.ч. 1 спеціальним приладом	Св. 6	2
	Нормальні					
С	Посилені силові	Стійкі	–	Від 1 до 3	Св. 6	3
	Силові	Нормальної стійкості	–	1	Св. 6	4
	Нормальні					
І	Помірні	Помірної стійкості	–	–	Від 3 до 6 включ	5
	Слабкі	Слабостійкі	–	–	До 3	6

По стійкості до несанкціонованого (кримінального) не руйнуючого розкриття ПО підрозділяють на 4 підгрупи відповідно до таблиці 8.7.

Таблиця 8.7 – По стійкості до несанкціонованого (кримінального) не руйнуючого розкриття ПО підрозділяють

Код класу	Найменування виду ПО	Стійкість до несанкціонованого (кримінального) розкриття		Код стійкості до несанкціонованого розкриття
		Найменування підгрупи	Норматив стійкості	
Е, С	Посилені силові	Найвищої стійкості	Св. 60 до 100 включ	1
	Силові Нормальні	Стійкі	Св. 31 до 60 включ.	2
И	Помірні	Помірної стійкості	Св. 11 до 30 включ.	3
	Силові	Слабкої стійкості	Св. 3 до 10 включ.	4

ПО можуть випускатися в моноблочнім і багатокомпонентнім конструктивнім виконанні відповідно до таблиці 8.8.

Таблиця 8.8 – Моноблочнім і багатокомпонентнім конструктивні ПО

Конструктивне виконання	Код	Критерій оцінки
Моноблочне	1	ПО являє собою єдину конструкцію, що не вимагає проведення додаткових складальних операцій перед встановленням й при пломбуванні об'єкта
Багатокомпонентне	2	ПО складається із двох і більше складових частин, що з'єднуються при установці на пломбуванні об'єкта

По зовнішніх конструктивних ознаках (переважним у конструкції) ПО підрозділяють на 7 типів відповідно до таблиці 8.9.

Примітка – до типу 7 також відносять одноразові замикаючі обладнання, виконані без індивідуальних ідентифікаційних ознак, використовуваних при пломбуванні (наприклад Закручення).

Таблиця 8.9 – По зовнішніх конструктивних ознаках (переважним у конструкції) ПО підрозділяють

Код класу	Тип ПО зовнішніх конструктивних ознаках		Критерій оцінки
	Найменування	Код	
1	2	3	4
Е, С	Канатні (тросові)	1	Основний силовий елемент конструкції виконаний у вигляді відрізка канату (троса), що просилується в запірний вузол об'єкта. На вільний кінець канату надягають втулку з механізмом безповоротної фіксації. Утворена канатом петля, що затягується, фіксує запірний вузол
	Стрижневі (болтові)	2	Основний силовий елемент конструкції виконаний у вигляді прямого або вигнутого стрижня (у т.ч. гнучкого), який протягується в запірний вузол об'єкта. Стрижень у запірному вузлі фіксується втулкою із затискним механізмом
	Замкові	3	Конструкція ПО виконана у вигляді одноразового навісного замка, що замикає запірний вузол, що й пломбує, об'єкта
I	Дротові	4	Конструктивний елемент, що охоплює запірний вузол об'єкта, виконаний у вигляді відрізка дроту (або багатожильної, у т.ч. крученої), що одночасно є слабкою ланкою пломби, що руйнуються при розкритті

Продовження таблиці 8.9

1	2	3	4
	Стрічкові	5	Конструктивний елемент пломби, що охоплює запірний вузол об'єкта, виконаний у вигляді стрічки (металевої, пластикової, композитної), що фіксується механізмом, розташованим у корпусі пломби
	Плівкові	6	Пломба виконана на одношаровому або багатшаровому плівковому носії з нанесеним на одну зі сторін клейовим шаром. На поверхні її у матеріалі пломби виконані ідентифікаційні написи й знаки
Е, С, І	Інші (комбіновані)	7	Включає конструктивні ознаки, властиві ПО інших типів (1—6)

Типи ПО, наведені в таблиці 8.9, можуть різнитися й деталізуватися по конструктивним виконанням, основному конструкційному матеріалі й корозійній стійкості.

Різні типи ПО додатково деталізуються по виду основного конструктивного матеріалу, що переважає у вузлах і деталях виробу (корпусі, фіксуючому механізмі, силовій і слабкій ділянках), відповідно до таблиці 8.10.

Таблиця 8.10 – Конструкційні матеріали ПО

Конструкційний матеріал	Код	Конструкційний матеріал	Код
Сталь і її сплави	1	Полімерні матеріали	4
Алюмінієві сплави	2	Композити	5
Кольорові метали, крім А1	3	Інші матеріали	6

По корозійній стійкості до факторів зовнішнього середовища ПО повинні випускатися в хімічно й радіаційно стійким виконанні, а також у наступних кліматичних виконаннях: В1. ОМ 1. УХЛ1 за ГОСТ 15150 відповідно до таблиці 8.11.

Таблиця 8.11 – По корозійній стійкості до факторів зовнішнього середовища ПО відносять

Корозійна стійкість	Код
Хімічна й радіаційна стійкість	1
Кліматичного виконання (В1)	2
Стійкі в морському кліматі (ОМ1)	3
Звичайної стійкості (УХЛ1)	4

Ідентифікаційне маркування пломб повинно містити:

- індивідуальний ідентифікаційний номер;
- унікальний логотип виробника;
- найменування пломби;
- умовна позначка підкласу;
- рік випуску (останні дві цифри року).

Примітка – це індивідуальний ідентифікаційний номер може являти собою послідовність букв, цифр і знаків.

Маркування пломб повинно бути стійким до зовнішніх факторів середовища, що впливають на пломби протягом усього періоду їх експлуатації. Виготовлення пломб із однаковим і повторюваним ідентифікаційним маркуванням не допускається.

Маркування нанесені на пломби, повинні читатися й однозначно розпізнаватися при освітленості не менш 50 лк із відстані:

- 0,9–1,1 м – для силових ПО;
- 0,5–0,9 м – для індикаторних ПО.

Будь-яка зміна маркування повинна супроводжуватися явними необоротними фізичними, хімічними, тепловими або іншими ушкодженнями або руйнуванням пломби.

На пломби можна наносити іншу інформацію з узгодження з перевізником відповідного виду транспорту, у тому числі штрих-код, придатний для машинного зчитування, що відповідає ДЕРЖСТАНДАРТ 30743. *Штрих-код повинен містити індивідуальний ідентифікаційний номер пломби.* ПО, призначені для використання на вантажних контейнерах, що транспортуються відповідно до митного законодавства, повинні бути сертифіковані й оснащені індивідуальним маркуванням, яке встановлюється відповідним митним або компетентним органом.

8.7 Огляд пломб на предмет факту доступу до об'єкта, що захищається

Перевірка стану ПО – це установлення відповідності ПО експлуатаційним вимогам, встановленим нормативними документами.

У процесі експлуатації ПО піддають наступним видам контролю:

- вхідному;
- експлуатаційному;
- експертному.

Вхідний контроль проводять із метою приймання й реєстрації ПО, визначення можливості застосування ПО призначенню відповідно до технічної документації.

Вхідний контроль ПО включає:

- візуальний контроль цілісності упакування;
- контроль відповідності інформації, зазначеної на етикетках упакуванню й у паспорті на поставлену партію виробів, даним, наведеним у накладній;
- контроль кількості ПО в упакуванні;
- візуальний контроль усіх ПО в упакуванні;
- вибірковий контроль ПО.

Паспорт на партію, що поставляється ПО повинен містити розділ «Гарантійні зобов'язання». Паспорт повинен бути завірений підписом керівництва й печаткою виробника.

Кількість ПО в упакуванні перевіряють прямим рахунком.

Візуальний контроль усіх ПО в упакуванні включає:

- контроль зовнішнього вигляду (наявність тріщин, сколів, деформацій, розламів);
- контроль маркування на відповідність технічної документації.

Вибірковий контроль ПО включає:

- контроль габаритних розмірів;
- контроль працездатності механізму запирання;
- контроль маркування.

Контроль маркування здійснюють візуально, порівнюючи з еталоном-зразком і/або технічною документацією.

При проведенні контролю маркування перевіряють:

- склад маркування по технічній документації;
- зчитування ідентифікаційного номера (контрольного знака) ПО;
- неповторюваність ідентифікаційного номера ПО;
- місце нанесення маркування по технічній документації.

Вирішальними бракувальними ознаками при проведенні вхідного контролю ПО є:

- порушення цілісності ПО;
- наявність тріщин і розривів;
- непрацездатність механізму запирання;
- незчитування маркування;
- повторюваність ідентифікаційних номерів (контрольних знаків);
- невідповідність кількості ПО, заявленого в пакувальному аркуші, накладній;
- помилки в складі маркування.

Експлуатаційний контроль проводять із метою визначення правильності установки, справності й цілісності ПО, можливості його подальшої експлуатації на об'єкті установки, виявлення й фіксації видимих слідів несанкціонованих впливів.

Порядок проведення експлуатаційного контролю

Експлуатаційний контроль проводять безпосередньо на об'єкті установки ПО відповідно до ДЕРЖСТАНДАРТ 15150. Контроль проводять візуально й із застосуванням технічних засобів.

При проведенні експлуатаційного контролю перевіряють:

- відповідність типу ПО обліковим документам;
- відповідність контрольного ідентифікаційного маркування ПО обліковим документам:
- правильність установки ПО на об'єкт;
- цілісність ПО;
- наявність (відсутність) ознак, що свідчать про несанкціоноване втручання й подробиці;
- баланс ПО записам в облікових документах.

Цілісність ПО перевіряють:

- візуально, контролюючи наявність розривів і тріщин;
- вручну проводять спробу змістити корпус ПО в напрямку, протилежному замиканню;
- вручну контролюють наявність (відсутність) зазорів (люфтів), передбачених конструкцією ПО.

Типові ознаки втручання:

- наявність деформацій корпусу й порушень покриття, схожих зі слідами від затискних обладнань;
- наявність слідів сторонніх речовин у місцях з'єднання складових частин ПО (канату, втулок, заглушок і кришок у корпусі);
- зміна кольору й фактури покриття;
- зміна стану деталей із пластику;
- обрив двох і більш ниток канату, розплетення ниток канату;
- відсутність або нечітке зображення окремих елементів маркування, порушення в розміщенні маркування, графічні символи й конфігурація шрифту, що відрізняються від зразка, подвійні й нерівні лінії елементів маркування.

Дійсність ПО – відсутність (наявність) ознак, що свідчать про підробку, перевіряють шляхом візуальної оцінки зовнішніх і приладового контролю схованих захисних ознак, установлених у технічній документації.

Експертний контроль проводять із метою:

- установлення дійсності ПО;
- виявлення, опису й фіксації слідів несанкціонованих впливів;
- визначення факту розкриття й повторної установки ПО;
- підтвердження характеристик ПО встановлених технічною документацією.

Експертний контроль проводять у випадках:

- виявлення ознак розкриття ПО;
- виявлення фактів доступу на об'єкт установки ПО;
- детального вивчення порушень, що виявляються, при вхідному й експлуатаційному контролі:
 - обігу споживачів і контрольно-наглядових органів, а також у випадках, визначених чинним законодавством.

Проведення вхідного й експлуатаційного контролю фіксують в акті.

Порядок проведення експертного контролю

Експертний контроль передбачає проведення діагностичного дослідження.

При діагностичнім дослідженні оцінюють:

- властивості слідів сприймаючих поверхонь, що визначають можливість виявлення слідів розкриття;
- конструктивні ознаки ПО, що дозволяють установити його дійсність;
- особливості технології, по яких можна визначити виробника;
- приналежність представленого на дослідження ПО конкретному виробникові;
- відповідність маркування ПО маркуванню підприємства-виробника;
- наявність і опис стійких технологічних слідів, подібних зі слідами, що залишаються інструментами при кримінальнім розкритті.

При виявленні порушень у конструкції ПО їх направляють на спеціалізовану експертизу.

Питання для самоконтролю

1. Як відбувалося становлення контейнерних перевезень?
2. Як організуються контейнерні перевезення на автотранспорті?
3. Дайте визначення поняттю контейнер? Наведіть класифікацію контейнерів.
4. Дайте визначення поняттю пломби та наведіть основні види.
5. Назвіть мінімальні вимоги, які висуваються стосовно митних пломб та кріпильних пристосувань відповідно до міжнародніх стандартів.
6. Назвіть основні види пломбувальних пристроїв та сфери їх застосування пломб.
7. Як проводиться огляд пломб на предмет факту доступу до об'єкта, що захищається?

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Міжнародна конвенція щодо безпечних контейнерів (КБК) від 02.12.1972 р. // Офіційний вісник України. – 2001. – № 39. – Режим доступу : zakon.rada.gov.ua
2. Митний кодекс України : кодекс прийн. Верховною Радою України 13.03.2012 № 4495-VI, редакція від 23.10.2013 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>

3. Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур від 18.05.1973 р. // Офіційний вісник України. – 2001. – № 39. – Режим доступу : zakon.rada.gov.ua

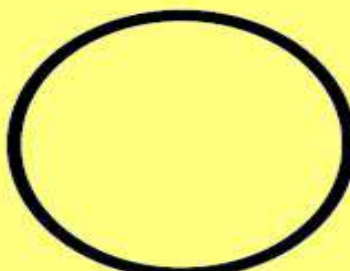


4. Седюкевич В. Н. Международные автомобильные перевозки пассажиров / В. Н. Седюкевич. – Минск : БНТУ. – 2007. – С. 235;

5. Наказ Міністерства транспорту України від 20.08.2001 № 542 «Правила перевезення вантажів в універсальних контейнерах» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>

6. Наказ Мінфіну від 20 вересня 2012 року № 1011 «Про затвердження відомчих класифікаторів інформації з питань державної митної справи, які використовуються у процесі оформлення митних декларацій». [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>

7. Дмитренко О. О. Система міжнародних дорожніх перевезень: поняття та засади функціонування system of transports international routiers: concept and principles of functioning // Порівняльно-аналітичне право / О. О. Дмитренко. – 2013. – №. 4. – С. 75–78.

ДОДАТОК А

(Наименование международной организации)	
КНИЖКА МДП*	
	
.....ЛИСТКОВ  No	
<p>1. Действительна для принятия грузов таможен места отправления до (включительно) _____</p> <p>2. Выдана (кем) _____ (наименование выдающего документ объединения)</p> <p>3. Держатель _____ (фамилия, адрес, страна)</p> <p>4. Подпись представителя объединения, выдающего документ, и печать этого объединения</p> <p>5. Подпись секретаря международной организации</p> <p style="text-align: center;"></p>	
(Заполняется до использования держателем книжки)	
<p>6. Страна(ы) отправления ⁽¹⁾ _____</p> <p>7. Страна(ы) назначения ⁽¹⁾ _____</p> <p>8. Регистрационный(ые) номер(а) дорожного(ых) транспортного(ых) средства(-) ⁽¹⁾ _____</p> <p>9. Свидетельство(а) о допуске дорожного(ых) транспортного(ых) средства(-) (номер и дата) ⁽¹⁾ _____</p> <p>10. Оознавательный(ые) номер(а) контейнера(ов) ⁽¹⁾ _____</p> <p>11. Прочие замечания _____</p> <p style="text-align: right;">12. Подпись держателя книжки _____</p>	
<p>⁽¹⁾ Вычеркнуть ненужное.</p>	

* См. приложение 1 к Конвенции МДП 1975 года, разработанной под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций.

Рисунок А.1 – Зразок книжки МДП

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ КНИЖКОЙ МДП

А. Общие положения

1. **Выдача:** Книжка МДП выдается в стране отправления или в той стране, где держатель находится или имеет постоянное месторезиденцию.
2. **Язык:** Книжка МДП печатается на французском языке, за исключением лицевой стороны обложки, рубрикой которой печатается также на английском языке. *Правила пользования книжкой МДП воспроизводятся на английском языке на странице 3 этой обложки. Кроме того, могут быть добавлены дополнительные страницы с переводом печатного текста на другие языки. Книжки, используемые для перевозок МДП в пределах региональной системы гарантий, могут быть отпечатаны на любом официальном языке Организации Объединенных Наций, за исключением стр. 1 обложки, на которой рубрикой печатается на английском или французском языках. *Правила пользования книжкой МДП печатается на второй странице обложки на официальном языке Организации Объединенных Наций, а также на английском или французском языках на третьей странице обложки.
3. **Срок действия:** Книжка МДП действительна до завершения перевозки МДП в таможенном месте назначения, если она оформлена в таможенном месте отправления в срок, установленный выдающим документ объединенном (рубрика 1 лицевой стороны обложки).
4. **Число книжек:** Для состава транспортных средств (отдельные транспортные средства) или для нескольких контейнеров, погруженных либо на одно транспортное средство, либо на состав транспортных средств, может выдаваться одна книжка МДП (см. также ниже пункт 10 д)).
5. **Число таможен места отправления и места назначения:** Маршруты перевозок с применением книжки МДП могут проходить через несколько таможен места отправления и назначения; однако общее число таможен места отправления и назначения не должно превышать четырех. Книжка МДП может быть предъявлена таможенными места назначения только в том случае, если отметку о ее принятии сделал все таможен места отправления (см. также правило 10 а) книжки).
6. **Число листов:** Если маршрут перевозки проходит только через одну таможен места отправления и одну таможен места назначения, то в книжке МДП должно быть, по меньшей мере, 2 листа для страны отправления, 2 листа для страны назначения и 2 листа для каждой другой страны, по территории которой производится перевозка. Для каждой дополнительной таможен места отправления (или места назначения) требуется 2 дополнительных листа.
7. **Представление в таможен:** Книжка МДП должна представляться вместе с дорожным транспортным средством, составом транспортных средств или контейнером (ами) в каждой таможен места отправления, в каждой провозной таможен и в каждой таможен места назначения. В последней таможен места отправления должностное лицо таможен ставит подпись и штампаль с датой под грузовым манифестом на всех отрывных листах, которые будут использованы на остальной части маршрута (рубрика 17).

В. Способ заполнения книжки МДП

8. **Подчеркнутые пометки:** В книжке МДП не должно быть ни подчеркнутых, ни пометок. Все исправления должны быть произведены путем вычеркивания ошибочных указаний и добавления, в случае необходимости, надлежащих указаний. Всекие изменения должны быть подтверждены подписями о лицах и удостоверены таможенными органами.
9. **Сведения, касающиеся регистрации:** Если положениями национального законодательства не предусматривается регистрация прицепов и полуприцепов, то вместо регистрационного номера следует указать опознавательный или заводской номер.
10. **Манифест:**
 - a) Манифест заполняется на языке страны отправления, если только таможенные органы не разрешают использование другого языка. Таможенные органы других стран, по территории которых осуществляется перевозка, охраняют за собой право требовать перевода манифеста на язык их страны. Во избежание задержек, которые могут быть вызваны этим требованием, перевозчик рекомендует иметь в своем распоряжении надлежащие переводы.
 - b) Указания, занесенные в манифест, должны быть отпечатаны на машинке или гектографированы так, чтобы они были удобочитаемы на всех листах. Листы, заполненные неразборчиво, не принимаются таможенными органами.
 - c) К отрывным листам могут прилагаться дополнительные листы того же образца, что и манифест, или коммерческие документы с указанием всех сведений, которые приводятся в манифесте. В этом случае во все отрывные листы надлежит внести следующее сведения: i) число дополнительных листов (рубрика 8); ii) число и тип грузовых мест или предметов, а также общий вес брутто грузов, перечисленных в этих дополнительных листах (рубрики 9-11).
 - d) Если книжка МДП выдана на состав транспортных средств или на несколько контейнеров, в манифесте следует указать отдельно содержание каждого транспортного средства или каждого контейнера. Этому указанию должен предшествовать регистрационный номер транспортного средства или опознавательный номер контейнера (рубрика 9 манифеста).
 - e) Если маршрут перевозки проходит через несколько таможен отправления или назначения, то записи, касающиеся принятых для оформления грузов или грузов, предназначенных для каждой таможен, также должны быть внесены в манифест отдельно друг от друга.
11. **Упаковочные листы, фотографии, схемы и т.д.:** Если для оформления тяжеловесных или громоздких грузов таможенные органы требуют, чтобы подобные документы были приложены к книжке МДП, последние должны быть заверены таможенными органами и приложены к странице 2 обложки книжки. Кроме того, на всех отрывных листах в рубрику 8 следует перечислить эти документы.
12. **Подпись:** На всех отрывных листах (рубрики 14 и 15) должны быть проставлены дата и подпись держателя книжки МДП или его представителя.

С. Дорожно-транспортные происшествия

13. Если в пути таможенные пломбы и печати были случайно повреждены или груз погиб или поврежден, перевозчик должен немедленно обратиться к таможенным органам, если таковые находятся поблизости, или, в противном случае, к другим компетентным органам страны, в которой он находится. Последнее в возможно короткий срок составляет протокол, приведенный в книжке МДП.
14. Если в результате дорожно-транспортного происшествия необходимо перегрузить груз на другое транспортное средство или в другой контейнер, то такая перегрузка может быть произведена лишь в присутствии представителя одного из органов, указанных выше в пункте 13. Данный орган составляет протокол. Если в книжке МДП не упомянуты тяжеловесные или громоздкие грузы, то транспортное средство и контейнер(ы), на которого(и) грузы были перегружены, должно (должны) быть допущено (допущены) к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами. Кроме того, должны быть наложены таможенные печати и пломбы, которые должны быть описаны в протоколе. Однако при отсутствии допущения к перевозке транспортного средства или контейнера грузы могут быть перегружены на недопущенное (ый) транспортное средство или контейнер, если она/он является достаточно надежным. В этом последнем случае таможенные органы расположенных далее по маршруту стран решат, могут ли также и они допустить дальнейшую перевозку грузов в этом транспортном средстве или контейнере с применением книжки МДП.
15. В случае непосредственно угрожающей опасности, требующей немедленной выгрузки всего груза или его части, перевозчик может по собственному усмотрению принять необходимые меры, не испрашивая и не ожидая вмешательства органов, упомянутых выше в пункте 13. В таком случае он должен привести доказательства того, что он вынужден был действовать так в интересах сохранения транспортного средства или контейнера или груза, и, немедленно по прибытии оформить мер предостережительного характера, уведомить один из органов, упомянутых выше в пункте 13, для установления фактов, проверки груза, наложения пломб на транспортное средство или контейнер и составления протокола.
16. Протокол должен оставаться в книжке МДП до прибытия груза в таможен места назначения.
17. Объединениям рекомендуется предоставлять перевозчикам, помимо образца, вложенного в саму книжку МДП, несколько бланков протокола, составленных на языке(ях) стран, через которые проходит маршрут перевозки.

Рисунок А.2 – Зразок книжки МДП (Правила користування книжкою)

Liste des marchandises devant être impérativement transportées sous le couvert de ce carnet TIR tabac/alcool

- 1) Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique volumique de 80% vol ou plus (code SH: 22.07.10)
- 2) Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique volumique de moins de 80%; eaux-de-vie, liqueurs et autres boissons spiritueuses; préparations alcooliques composées des types utilisés pour la fabrication des boissons (code SH: 22.08)
- 3) Cigares (y compris ceux à bout coupé) et cigarillos, contenant du tabac (code SH: 24.02.10)
- 4) Cigarettes contenant du tabac (code SH: 24.02.20)
- 5) Tabac à fumer, même contenant des succédanés de tabac en toute proportion (code SH: 24.03.10)

List of goods which must be transported under cover of this tobacco/alcohol TIR carnet

- (1) Undenatured ethyl alcohol of an alcoholic strength by volume of 80% vol or higher (HS code: 22.07.10)
- (2) Undenatured ethyl alcohol of an alcoholic strength by volume of less than 80% vol; spirits, liqueurs and other spirituous beverages; compound alcoholic preparations of a kind used for the manufacture of beverages (HS code: 22.08)
- (3) Cigars, cheroots and cigarillos, containing tobacco (HS code: 24.02.10)
- (4) Cigarettes containing tobacco (HS code: 24.02.20)
- (5) Smoking tobacco, whether or not containing tobacco substitutes in any proportion (HS code: 24.03.10)

Перечень грузов, которые должны перевозиться с применением настоящей книжки МДП "Табачные изделия/Алкогольные напитки"

- 1) Неденатурированный этиловый спирт, содержащий по объему не менее 80% чистого спирта (код СС: 22.07.10)
- 2) Неденатурированный этиловый спирт, содержащий по объему менее 80% чистого спирта; спирты, ликеры и другие спиртные напитки; соединения на спиртовой основе, используемые для изготовления напитков (код СС: 22.08)
- 3) Сигары, манильские сигары и сигары типа "сигарильо", содержащие табак (код СС: 24.02.10)
- 4) Сигареты, содержащие табак (код СС: 24.02.20)
- 5) Курительный табак, содержащий заменители табака в любой пропорции или не содержащий их (код СС: 24.03.10)

Рисунок А.3 – Аркуш 3 (тільки для алкоголю та тютюну)
книжки МДП

ОТРЫВНОЙ ЛИСТОК № 1 СТРАНИЦА 1		1. КНИЖКА МДП № No		
2. Таможня(и) места отправления 1. _____ 2. _____ 3. _____		3. Наименование международной организации		
Для официального использования		4. Держатель книжки (наименование, адрес, страна)		
		5. Страна(ы) отправления	6. Страна(ы) назначения	
7. Регистрационный(ые) номер(а) дорожн(о)го(ых) транспортного(ых) средства(-)		8. Прилагаемые к манифесту документы		
ГРУЗОВОЙ МАНИФЕСТ				
9. а) Грузовое(ые) отделение(я) или контейнер(ы) б) Оознавательные знаки и номера грузовых мест или предметов		10. Число и род грузовых мест или предметов; описание грузов		
		11. Вес брутто в кг	16. Наложенные пломбы или оознавательные знаки (место, идентификация)	
12. Общее число грузовых мест, записанных в манифесте Место назначения:		Число	13. Я заявляю, что сведения, приведенные выше в рубриках 1-12, точны и полны 14. Место и дата 15. Подпись держателя или его представителя	
1. Таможня				
2. Таможня				
3. Таможня		17. Таможня места отправления Подпись должностного лица таможни и штампель таможни с датой		
18. Свидетельство о принятии груза к таможенному оформлению (таможня места отправления или промежуточная таможня при выезде)		<div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 100px; margin: 0 auto;"></div>		
<input type="checkbox"/> 19. Наложенные печати и пломбы или оознавательные знаки признаны неповрежденными	20. Продолжительность транзитной перевозки			
21. Зарегистрировано таможней (какой) _____ за № _____				
22. Разное (установленный маршрут, таможня, где должен быть представлен груз, и т.д.)				
23. Подпись должностного лица таможни и штампель таможни с датой				
		<div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 100px; margin: 0 auto;"></div>		
КОРЕШОК № 1		СТРАНИЦА 1 КНИЖКА МДП № No		
1. Прибытие установлено таможней (какой) _____		6. Подпись должностного лица таможни и штампель таможни с датой		
2. За № _____				
3. Наложенные пломбы или оознавательные знаки _____				
4. <input type="checkbox"/> Наложенные печати и пломбы или оознавательные знаки признаны неповрежденными				
5. Разное (установленный маршрут, таможня, где должен быть представлен груз, и т.д.) _____ _____				
		<div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 100px; margin: 0 auto;"></div>		

Рисунок А.4 – Відривний лист 1 книжки МДП

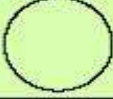



ОТРИВНОЙ ЛИСТОК № 2 СТРАНИЦА 2		1. КНИЖКА МДП № 	
2. Таможня(и) места отправления 1. _____ 2. _____ 3. _____		3. Наименование международной организации	
Для официального использования		4. Держатель книжки (наименование, адрес, страна)	
		5. Страна(и) отправления	6. Страна(и) назначения
7. Регистрационный(ные) номер(а) дорожного(ых) транспортного(ых) средства(я)		8. Прилагаемые к манифесту документы	
ГРУЗОВОЙ МАНИФЕСТ			
9. а) Грузовое(ые) отделение(я) или контейнер(ы) б) Спознавательные знаки и номера грузовых мест или предметов		10. Число и род грузовых мест или предметов; описание грузов	
		11. Вес брутто в кг	16. Наложные печати или опознавательные знаки (мест, идентификация)
12. Общее число грузовых мест, записанных в манифесте Место назначения:		Число	13. Я заявляю, что сведения, приведенные выше в рубриках 1-12, точны и полны. 14. Место и дата 15. Подпись держателя или его представителя
1. Таможня			
2. Таможня			
3. Таможня			
		17. Таможня места отправления Подпись должностного лица таможни и штампель таможни с датой 	
18. Свидетельство о приеме груза к таможенному оформлению (таможня места отправления или промежуточная таможня при въезде)		24. Свидетельство о преращении операции МДП (промежуточная таможня при въезде или таможня места назначения)	
<input type="checkbox"/> 19. Наложные печати и пломбы или опознавательные знаки признаны неповрежденными	20. Продолжительность транзитной перевозки	<input type="checkbox"/> 25. Наложные печати и пломбы или опознавательные знаки признаны неповрежденными	
21. Зарегистрировано таможней (какой)	за №	26. Число грузовых мест, в отношении которых удостоверено преращение операции МДП	
22. Разное (установленный маршрут, таможня, где должен быть представлен груз, и т.д.)		27. Оговорки при оформлении	
23. Подпись должностного лица таможни и штампель таможни с датой 		28. Подпись должностного лица таможни и штампель таможни с датой 	
КОРЕШОК № 2 СТРАНИЦА 2		КНИЖКА МДП № 	
1. Прибытие установлено таможней (какой) _____		6. Подпись должностного лица таможни и штампель таможни с датой 	
<input type="checkbox"/> Наложные печати и пломбы или опознавательные знаки признаны неповрежденными			
3. Число грузовых мест, в отношении которых удостоверено преращение операции МДП (как указано в манифесте) _____			
4. Новые наложные печати и пломбы _____			
5. Оговорки при оформлении _____			

Рисунок А.5 – Відривний лист 2 книжки МДП

ПРОТОКОЛ

Составлен в соответствии со статьей 25 Конвенции МДП
(См. также правила 13-17, касающиеся пользования книжкой МДП)

1. Таможен(н) места отправления		2. КНИЖКА МДП No	
4. Регистрационный (ые) номер(а) дорожно(ых) транспортно(ых) средства(-) / Спознавательный(ые) номер(а) контейнер(ов)		3. Наименование международной организации	
6. Таможен(н)я(е) пломба(ы) не поврежден(а) <input type="checkbox"/> поврежден(а) <input type="checkbox"/>		5. Держатель книжки	
7. Грузов(ые) отделения не поврежден(о) <input type="checkbox"/> поврежден(о) <input type="checkbox"/>		8. Замечания	
9. <input type="checkbox"/> Видимой пропави груза не установлено <input type="checkbox"/> Грузы, указанные в рубриках 10-13, отсутствуют (0) или уничтожены (У), как указано в рубрике 12			
10. а) Грузов(ые) отделения(я) или контейнер(ы) б) Марки и номера грузовых мест или предметов	11. Число и род грузовых мест или предметов; описание грузов	12. 0 или У	13. Замечания (в частности, указать не достаточное количество или уничтоженные грузы)
14. Дата, место и условия дорожно-транспортного происшествия			
15. Меры, приняты для продолжения операции МДП <input type="checkbox"/> Наложение новых печатей и пломб: число _____ описание _____ <input type="checkbox"/> Перезагрузка грузов (см. ниже рубрику 16) <input type="checkbox"/> Прочие _____			
16. Если грузы были перегружены: отдельные признаки дорожно(ых) транспортно(ых) средства(-) и/или контейнер(ов), на которые были перегружены грузы			
		Регистрационный номер	Число и описание наложенных печатей и пломб
		Да	Нет
а) Транспортное средство _____ <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		Не свидетельства о допущении	_____ / _____
Спознавательный номер _____ <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>			_____ / _____
б) Контейнер _____ <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>			_____ / _____
17. Компетентный орган, составивший данный протокол		18. Виза следующей таможен, через которую перевозятся грузы с применением книжки МДП	
Место/дата/инициалы _____ Подпись _____		Подпись _____	
<input type="checkbox"/> Проставить крестик в соответствующих рубриках.			

Рисунок А.6 – Протокол книжки МДП

СВИДЕТЕЛЬСТВО О ДОПУЩЕНИИ

дорожного транспортного средства к перевозке грузов
под таможенными печатями и пломбами

Свидетельство No

Кем выдано:

(название компетентного органа)

Рисунок А.7 – Свідоцтво про допущення (титульний лист)

Свидетельство No	
ИДЕНТИФИКАЦИЯ	
1. Регистрационный номер	
2. Тип транспортного средства.....	
3. Номер шасси.....	
4. Торговый знак (или наименование завода-изготовителя)	
5. Прочие данные	
6. Количество приложений.....	
7. ДОПУЩЕНИЕ	Действительно до
<input type="checkbox"/> индивидуальное допущение ^{2/} <input type="checkbox"/> допущение по типу конструкции ^{2/}	<div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 100%; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> Печать </div>
Разрешение № (в соответствующих случаях)	
Место	
Дата	
Подпись	
8. Владелец, (завод-изготовитель, собственник или оператор) (только для незарегистрированных транспортных средств) Наименование и адрес	
9. ПРОДЛЕНИЕ	
Действительно до	
Место	
Дата	
Подпись	
Печать	
^{2/} В соответствующей клетке поставить знак "X"	
См. "Указание" на стр. 4.	

Рисунок А.8 – Свідоцтво про допущення (графи для заповнення)

ПРИМЕЧАНИЯ (заполняется компетентными органами)		Свидетельство No	
10. Замеченные неисправности		11. Устранение неисправностей	
Компетентный орган	Печать	Компетентный орган	Печать
Подпись		Подпись	
10. Замеченные неисправности		11. Устранение неисправностей	
Компетентный орган	Печать	Компетентный орган	Печать
Подпись		Подпись	
10. Замеченные неисправности		11. Устранение неисправностей	
Компетентный орган	Печать	Компетентный орган	Печать
Подпись		Подпись	
12. Прочие замечания			
См. "Указание" на стр. 4.			

Рисунок А.9 – Свидетельство про допущения (примітка)

УКАЗАНИЕ

1. Если компетентный орган, который выдал свидетельство о допущении, считает это необходимым, к свидетельству прилагаются фотографии или рисунки, заверенные этим органом. В таком случае количество этих документов указывается этим органом в позиции № 6 свидетельства.
2. Свидетельство должно находиться на борту транспортного средства. Оно должно представлять собой оригинал, а не фотокопию.
3. Дорожные транспортные средства представляются каждые два года для проверки и, в случае необходимости, для продления срока действия свидетельства компетентным органам страны, в которой данное транспортное средство зарегистрировано, или, в случае незарегистрированных транспортных средств, - компетентным органам страны, в которой проживает владелец или пользователь.
4. Если дорожное транспортное средство не отвечает больше техническим требованиям, предписанным процедурой допущения, то, прежде чем его можно будет использовать для перевозки грузов с применением книжки МДП, оно должно быть приведено в состояние, послужившее основанием для его допущения, с тем чтобы оно вновь отвечало этим техническим требованиям.
5. Если основные характеристики дорожного транспортного средства изменены, то допущение этого транспортного средства теряет силу, и оно должно пройти процедуру нового допущения компетентным органом, прежде чем его можно будет использовать для перевозки грузов с применением книжки МДП.

Рисунок А.10 – Свідоцтво про допущення (вказівки)

Навчальне видання

ГАЛКІН Андрій Сергійович,
ЛЕВАДА Валерій Павлович,
ДАВІДІЧ Юрій Олександрович
ДАВІДІЧ Наталія Василівна,
ВАКУЛЕНКО Катерина Євгенівна

МІЖНАРОДНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ
ТЕОРІЯ ТА ПРАКТИКА
КНИГА 1

НАВЧАЛЬНИЙ ПОСІБНИК

Відповідальний за випуск *Ю. О. Давідіч*

Редактор *О. В. Щегельська*

Комп'ютерне верстання *І. В. Волосожарова*

Дизайн обкладинки *Т. А. Лазуренко*

Підп. до друку 04.05.2018 Формат 60 × 84/16.

Друк на ризографі. Ум. друк. арк. 10,1.

Тираж 50 пр. Зам. №

Видавець і виготовлювач:

Харківський національний університет
міського господарства імені О. М. Бекетова,
вул. Маршала Бажанова, 17, Харків, 61002.

Електронна адреса: rectorat@kname.edu.ua

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи:

ДК № 5328 від 11.04.2017.