

Тема: Міжнародні перевезення залізничним транспортом.

План лекції:

1. Організація міжнародних залізничних сполучень.
2. Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ).
3. Угоди про міжнародні залізничні перевезення у вантажному та пасажирському сполученнях.

Міжнародні залізничні перевезення характеризуються чималими масштабами перевезень пасажирів та вантажів на значні відстані. Такі перевезення мають свої особливості, що стосуються як організації міжнародних залізничних перевезень, так і процедури здійснення таких перевезень, а також системи міжнародних джерел, що регулюють перевезення.

Що стосується організації міжн.зал.перевезень (МЗП) та специфіка така:

- 1) під час МЗП використовується залізниця не однієї країни, а тому залізниці суміжних держав повинні координувати свою роботу, разом розробляти нормативні акти, що регулюють такі перевезення, разом вирішувати питання перевезень по залізницям де не співпадають параметри залізничної колії;
- 2) за умови перетинання кордону (-ів) здійснюється передача пасажирів та вантажів іноземним залізницям.. Така передача може відбуватися двома способами: а) разом з транспортом (вагонами); б) без транспорту.

У залежності від способу передачі об'єктів МЗП на прикордонних станціях відбувається або пересадка пасажирів або перевантаження вантажів, в іншому випадку переставляють колісні пари. Завжди це складний процес, що потребує чіткої взаємодії транспортних компаній та нормативної регламентації організаційно-правових питань;

- 3) застосування найбільш оптимального способу передачі на прикордонних станціях пасажирів та вантажів разом із засобами транспорту пов'язано зі переходом вагонів залізниць однієї держави в тимчасове користування залізницею іншої держави. Саме тут повинні бути вирішені питання щодо порядку та умов передачі вагонів, їх раціонального використання, своєчасного повернення та їх схоронності. Розроблені взаєпов'язані нормативні положення,

що визначають перетинання кордонів перевізником, а також передачі вантажів та пасажирів на прикордонних станціях залізницям суміжних країн.

Залізничні перевезення здійснюються за попередньо визначеними залізничними лініями за умови наявності необхідних документів та проходження контролю компетентних органів

Має свої особливості перевезення окремих видів вантажів. Мова йде про МЗП вантажів дрібними відправленнями або повагонними відправленнями. Міжнародно-правовими актами можуть бути визначені деякі обмеження що стосуються окремих видів вантажу, встановленні різні терміни доставки вантажу. Неоднаково визначені провозні платежі.

Всі джерела, що регулюють МЗП можна класифікувати на 3 групи: 1) джерела, що регулюють питання організації МЗП. Становлення почалось з прийняттям конвенцій про залізничні перевезення вантажів, пасажирів та багажу, а також окремих угод. Перша серед них — Бернська конвенція про міжнародні перевезення вантажів, що була прийнята у 1890 р. представниками дев'яти країн. Звичайно, вона неодноразово змінювалась та доповнювалась, пізніше назву чинну редакцію.

У 1923 р.у Берні була прийнята Конвенція про залізничні перевезення пасажирів та багажу, яка на протязі свого існування неодноразово підлягала змінам. Обидві ці конвенції в травні 1980 р. на Бернській конференції були переглянуті та змінені. Результатом такої роботи стало прийняття Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ). Вона набрала сили 1 травня 1985 р.

Структурно Конвенція складається із основного тексту та додатків. Для юристів особливе значення має Додаток А «Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення пасажирів (ЦІВ)» та Додаток В «Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення вантажів (ЦІМ)».

Іншими додатками є: «Регламент про міжнародне перевезення небезпечних вантажів (РІД) -Додаток С; «Єдині правила до договорів про використання вагонів в міжнародному залізничному сполученні (ЦУВ) — додаток D; «Єдині правила до договору про використання інфраструктури в міжнародному залізничному сполученні (ЦУІ) - додаток E; «Єдині правила про затвердження технічних стандартів прийняття єдиних технічних приписів, що застосовуються до залізничного обладнання, призначено для використання в міжнародному сполученні (АПТУ) — додаток F; «Єдині правила про допуск

залізничного обладнання, що використовується в міжнародному сполученні (АТМФ) — додаток G.

Учасниками КОТІФ є практично всі країни Європи, а також країни Північної Африки, Близького та Середнього Сходу, Індія та Пакистан. Азійські та африканські країни застосовують процедури КОТІФ з деякими виключеннями. Україна приєдналась відповідно до Закону, що був прийнятий 5.06.2003 р.

Другу групу джерел складають угоди, що регулюють МЗП, учасниками яких є колишні соціалістичні країни. Це угоди, які діяли в межах Ради економічної взаємодопомоги (РЕВ). Це Угода про міжнародне вантажне сполучення (УМВС) та Угода про міжнародне пасажирське сполучення (УМПС).

Угода про міжнародне вантажне сполучення була розроблена у 1951 році, було внесено багато змін та доповнень, останні у 2001 році. Учасниками цього договору є країни СНД, Прибалтики, Албанія, Польща, Китай, КНДР, Монголія, Іран, Болгарія та інші. Угода про міжнародне пасажирське сполучення діє в редакції 1999 року.

Крім названих джерел, МЗП доповнюються регулюванням та конкретизацією службовими інструкціями, тарифами, правилами та ін.

До третьої групи джерел ми відносимо двосторонні угоди, інструкції та правила, що мають юридичну силу. Ці акти укладаються, як правило, між урядами держав або транспортними відомствами, або зацікавленими залізницями. Предметом їх регулювання є встановлення порядку взаємодії прикордонних залізниць, режим роботи прикордонних станцій, регулювання процедури передачі та приймання вантажів, здійснення взаємних розрахунків між залізницями.

2. КОНВЕНЦІЯ КОТІФ.

Основним джерелом регулювання МЗП в країнах Західної Європи є КОТІФ. Положення КОТІФ конкретизуються в різних нормативно-правових актів: постанови, правила, інструкції відповідних компетентних органів.

Конвенція передбачає, що держави-учасниці, також залізниці окремих держав, можуть деталізувати ті чи інші положення в угодах що заключають.

Для координації такої роботи створена міжурядова організація з міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ). Вищим органом управління є Генеральна асамблея представників всіх держав-членів.

Постійно діючим органом є Адміністративний комітет. Адміністративний комітет складається з представників дванадцяти держав-учасниць. Швейцарська Конфедерація має постійне місце. Інші держави призначаються на п'ятирічний термін. Склад Комітету визначається на кожний п'ятирічний термін з урахуванням, зокрема, справедливого географічного розподілу. Жодна держава-учасниця не може входити до складу Комітету довше, ніж протягом двох послідовних п'ятирічних періодів..

Створені також інші органи управління та контролю: Ревізійна комісія, Комісія експертів з перевезень небезпечних вантажів, Комісія технічних експертів, Комітет із залізничного сприяння. Центральне бюро міжнародних залізничних перевезень виконує функції секретаріату Організації. Центральне бюро, зокрема:

- a) виконує завдання, довірені йому іншими органами Організації;
- b) попередньо розглядає пропозиції про внесення змін та доповнень до Конвенції, у разі потреби із залученням експертів;
- c) скликає Комісії;
- d) своєчасно розсилає державам-учасницям документи, необхідні для засідань різних органів;
- e) оновлює і публікує списки ліній, згадані в § 2 статті 3;
- f) отримує повідомлення від держав-учасниць і транспортних підприємств, і у разі потреби передає їх іншим державам-учасницям і транспортним підприємствам;
- g) оновлює і публікує картотеку юридичних прецедентів;
- h) публікує періодичний бюлетень;
- i) представляє Організацію у відносинах з іншими міжнародними організаціями, які відають питаннями, що стосуються цілей Організації;
- j) розробляє проект річного бюджету Організації і подає його для затвердження Адміністративному комітетові;
- k) веде фінансові справи Організації у межах ухваленого бюджету;
- l) виступаючи як посередник, намагається на запит держави-учасниці або транспортного підприємства врегулювати спори щодо тлумачення або застосування Конвенції, що виникають між відповідними державами або підприємствами;

- m) висловлює на запит заінтересованих сторін - держав-учасниць, транспортних підприємств або користувачів - думку щодо спорів, які виникають щодо тлумачення або застосування Конвенції;
- n) співпрацює в арбітражному врегулюванні спорів згідно з Розділом III;
- o) сприяє полегшенню фінансових стосунків між транспортними підприємствами, що виникають з потреб міжнародного сполучення, а також стягненню непогашених боргів.

Робочими мовами Організації є англійська, французька та німецька. Штаб-квартира організації знаходиться в Берні (Швейцарія). Сайт організації : <http://otif.org/en/>.

КОТІФ визначає форму перевізного документа, закріпила вимоги до вантажів, що перевозяться, оголошення вартості вантажу, доставка та видача вантажу, відповідальність сторін за порушення умов договору.

Перевезення оформляється залізничною накладною, форма якої розроблена Міжнародним комітетом залізничного транспорту (МКЗТ). Згідно з договором перевезення перевізник зобов'язується перевезти вантаж за плату до місця призначення і видати його одержувачу. Договір перевезення повинен бути підтверджений накладною, складеною згідно з єдиним зразком. Проте відсутність, неправильність або втрата накладної не впливає на існування та дійсність договору, який залишається під дією Єдиних правил. Накладна повинна бути підписана відправником і перевізником, підпис може бути замінено відбитком календарного штемпелю, відміткою облікової машини або відміткою нанесеною будь-яким іншим відповідним способом. Перевізник повинен відповідним чином засвідчити на дублікаті накладної приймання вантажу і вручити дублікат відправнику.

В накладній повинні міститись такі відомості: а) місце і дата її складання; б) прізвище і адреса відправника; с) прізвище і адреса перевізника, що уклав договір перевезення; d) прізвище і адреса особи, якій фактично було вручено вантаж, якщо цією особою не є перевізник, зазначений в пункті "с"; е) дата і місце приймання вантажу до перевезення; f) місце видачі; g) прізвище і адреса одержувача; h) найменування роду вантажу і способу упаковки, а для небезпечних вантажів - найменування, передбачене в Регламенті міжнародних залізничних перевезень небезпечних вантажів (РІД); і) кількість вантажних місць і особливі позначки і номери, які необхідні для ідентифікації дрібних відправок; j) номер вагона у випадку вагонних відправок; k) номер залізничного рухомого складу, якщо він

рухається на власних колесах та був переданий для перевезення як вантаж; l) крім того, у випадку з транспортними одиницями комбінованого перевезення - категорія, номер або інші характеристики, які необхідні для ідентифікації їх; m) маса бруто вантажу або кількість вантажу, виражена в

іншій формі; n) детальний перелік документів, що вимагаються митними або іншими адміністративними властями, які додаються до накладної або знаходяться в розпорядженні перевізника у відповідній державній установі або іншій зазначеній в договорі установі; o) витрати, пов'язані з перевезенням (вартість перевезення, додаткові видатки, митні збори і інші витрати, що мають місце з моменту укладання договору і до моменту видачі вантажу), якщо вони повинні бути сплачені одержувачем, або будь-яка інша вказівка про те, що одержувач повинен оплатити витрати; p) відмітка про те, що, незважаючи на будь-яку протилежну домовленість, перевезення підпадає під дію цих Єдиних правил.

Провізні платежі визначаються за національними та транзитними тарифами. Крім цього національні залізниці можуть укладати угоди про зниження тарифів, або встановленні додаткових переваг та пільг.

КОТІФ містить вимоги до тари та пакування, що забезпечує схоронність вантажів під час його переміщення. За певних умов перевізник може прийняти вантаж з недоліками тари та пакування, але тоді необхідно внести відмітки до накладної.

Для виконання адміністративних формальностей, що їх виконання вимагають митні та інші власті перед видачею вантажу, відправник повинен додати до накладної або надати в розпорядження перевізника необхідні документи й надавати йому всю необхідну інформацію. Перевізник не зобов'язаний перевіряти правильність або достатність цих документів і інформації. Відправник несе перед перевізником відповідальність за будь-які збитки, що виникли внаслідок відсутності, недостатності або неправильності цих документів і інформації, за винятком випадку, коли помилку було допущено з вини перевізника.

Одним із основних обов'язків перевізника є своєчасна доставка вантажу до пункту призначення. Термін доставки визначається угодою сторін. Відлік строку доставки починається після прийому вантажу до перевезення; він

подовжується на весь час затримки, що відбулася не з вини перевізника. До строку доставки не враховуються неділя та встановлені законом святкові дні.

Термін перевезення вантажів визначаються виходячи із швидкості перевезення. Встановлені два швидкісних режими: перевезення малою швидкістю — 300 км за добу та перевезення великою швидкістю — 400 км за добу. Для окремих залізничних сполучень національні залізниці можуть встановлювати спеціальні терміни доставки.

В пункті призначення вантаж передається одержувачу. Перевізник повинен в передбаченому місці видачі вручити одержувачу накладну і видати вантаж після одержання від нього розписки і платежів, належних згідно з договором перевезення. Прирівнюються до видачі вантажу одержувачу, якщо

виконуються відповідно до чинних на станції призначення приписів: а) передача вантажу митниці або податковій установі до їхніх приміщень або складів, якщо останні не знаходяться під наглядом перевізника; б) передача вантажу на склад залізниці, експедитора або на склад загального користування. Після прибуття вантажу на станцію призначення одержувач може вимагати від перевізника видачі йому накладної і видачі вантажу. У випадку встановлення втрати вантажу або неприбуття вантажу протягом строку, одержувач може від свого імені пред'явити перевізнику свої права на підставі договору перевезення.

Перевізник несе відповідальність за збитки, заподіяні у зв'язку з повною або частковою втратою або пошкодженням вантажу з моменту приймання його до перевезення до моменту видачі, а також за прострочення доставки вантажу, незалежно від того, яка залізнична інфраструктура використовується. Перевізник звільняється від цієї відповідальності, якщо втрата, пошкодження або прострочення доставки сталися з вини правомочної особи, у зв'язку з розпорядженням правомочної особи, що не було спричинене виною перевізника, а також у зв'язку з власними дефектами вантажу (внутрішнє псування, природне зменшення і т. д.) або обставинами, яких перевізник не міг уникнути і наслідкам яких не міг запобігти.

У випадку повної або часткової втрати вантажу, з тим, щоб виключити інші відшкодування, перевізник повинний виплатити відшкодування, розраховане за біржовою ціною, або, за відсутності такої ціни, - за ринковою ціною, або, за відсутності однієї і другої ціни, - за споживчою вартістю

вантажів подібного роду і гатунку на день і в місці, в якому вантаж прийнято до перевезення. Відшкодування не повинне перевищувати 17 розрахункових одиниць за кожний відсутній кілограм маси брутто.

У випадку пошкодження вантажу, з тим, щоб виключити інші відшкодування, залізниця повинна виплатити компенсацію, еквівалентну зниженню вартості вантажу, її розмір розраховується із застосуванням до вартості вантажу, визначеної відповідно до відсоткового розміру зниження вартості вантажу, встановленого в місці призначення.

Якщо збитки або шкода, зокрема пошкодження вантажу, спричинені простроченням доставки, то залізниця повинна оплатити відшкодування, сума якого не може перевищувати чотирикратного розміру вартості перевезення.

Якщо перевізник виявляє або передбачає або правомочна особа стверджує, що трапилась часткова втрата або пошкодження вантажу, то перевізник в залежності від виду збитків повинен, якщо можливо в присутності правомочної особи, скласти акт, в якому зафіксувати стан вантажу, його вагу і, по можливості, розміри і причину збитків, а також момент виникнення їх.

Рекламації, що стосуються договору перевезення, повинні пред'являтися в письмовому вигляді перевізнику, якому може бути пред'явлено позов в судовому порядку. Рекламації можуть пред'являти особи, що мають право на пред'явлення позову перевізнику. Відправник для пред'явлення рекламації повинен подати дублікат накладної. За відсутності такого він повинен подати дозвіл одержувача або довести, що одержувач відмовився отримати відправку. Одержувач для пред'явлення рекламації, повинен подати накладну, якщо її було йому передано. Накладну, дублікат накладної та інші документи, котрі правомочна особа вважає доцільним додати до рекламації, слід представляти в оригіналі або в копії, на вимогу перевізника копії повинні бути відповідним чином засвідчені.

Строк давності позовів, які ґрунтуються на договорі перевезення, закінчується через один рік. Строк давності складає, проте, два роки, якщо йдеться про позов, що стосується: а) виплати накладної плати, стягнутої перевізником з одержувача; б) виплати виручки від здійсненого перевізником продажу вантажу; с) збитку, що виник внаслідок дії або неогляду, скоєного або з наміром спричинити такий збиток, або з легковажності і з розумінням того, що такий збиток, ймовірно, буде завдано;

d) одного з договорів перевезення, що діяли до перевідправлення.

Перевезення пасажирів та багажу згідно КОТІФ.

Додаток А до КОТІФ застосовується до будь-якого договору залізничного перевезення пасажирів за плату або безоплатно, якщо місце відправки і призначення розміщені в двох різних державах-членах. Застосування не залежить від місця проживання або місця роботи і національності сторін, що укладають договір.

Договір перевезення повинен бути підтверджений одним або кількома проїзними документами, що надаються пасажирові. В проїзному документі повинні бути вказані як мінімум: а) перевізник або перевізники;

б) помітка про те, що перевезення навіть за протилежної домовленості здійснюється згідно із цими Єдиними правилами; на це вказує скорочення CIV (ЦІВ); с) будь-які відомості, необхідні для доказу укладення і змісту договору перевезення, та які дозволять пасажирові використовувати права, що витікають з цього договору.

Пасажир зобов'язаний виконувати формальності, яких вимагає митниця або інші адміністративні власті під час проїзду при перевезенні з собою предметів (ручна поклажа, багаж, автомашина, зокрема їхнє завантаження) і тварин. Він повинен бути присутнім при огляді цих предметів, якщо закони і настанови кожної держави не передбачають винятків.

Встановлене безплатне перевезення ручної поклажі, під якою розуміють предмети, що легко переносяться та які можуть бути розміщені під або над місцем, яке займає пасажир.

Перевезення багажу здійснюється за фіксованими тарифами та оформляється багажною квитанцією встановленої форми.

Перевізник несе відповідальність у разі смерті пасажирів травмується або його фізичному або психічному стану заподіюється шкода через пов'язаний з залізницею нещасний випадок під час перебування в рухомому складі або при посадці чи висадці, незважаючи на те, яка залізнична інфраструктура використовується. Перевізник звільняється від цієї

відповідальності, якщо: а) нещасний випадок зумовлений причинами, що виходить за рамки залізничної експлуатації, і перевізник, незважаючи на вжиття всіх заходів застереження в подібному випадку, не зміг уникнути його або відвернути його наслідки; б) нещасний випадок трапився з вини пасажирів; с) причиною нещасного випадку є поведінка третьої особи, і перевізник, незважаючи на вжиття всіх заходів застереження в подібному випадку, не зміг уникнути його або відвернути його наслідки; інше підприємство, що використовує ту саму залізничну інфраструктуру, не розглядається як третя особа; право на регресійну вимогу зберігається.

Перевізник несе відповідальність перед пасажиром за збитки, пов'язані з тим, що через відміну або запізнення потягу, чи через невдалу пересадку подорож не може бути продовжено у той самий день, або що її продовження в той самий день не можливе через певні обставини, що склалися. Відшкодування збитків включає витрати в обґрунтованих рамках по наданню житла, а також повідомленню осіб, що очікують пасажирів.

У випадку загибелі або поранення пасажирів перевізник, крім того, несе відповідальність за шкоду, заподіяну у зв'язку з повною або частковою втратою або пошкодженням речей, які пасажир мав на собі, або з собою у вигляді ручної поклажі; це також стосується тварин, яких пасажир взяв з собою.

Перевізник несе відповідальність за збитки, спричинені у зв'язку з повною або частковою втратою або пошкодженням багажу, з моменту отримання його перевізником і до моменту видачі, а також за затримку в доставці.

Межі відповідальності, передбачені в цих Єдиних правилах, а також положення національного законодавства, що обмежують компенсацію збитків визначеною сумою, не застосовуються, якщо буде доведено, що спричинені збитки пояснюються діями або недоглядом з боку перевізника або з наміром спричинити таку шкоду, або з ризиком і розумінням того, що така шкода, ймовірно, буде заподіяна.

Позови у судовому порядку, які ґрунтуються на цих Єдиних правилах, можуть пред'являтися судам держав-членів, призначеним за згодою сторін, або суду держави-члена, на території якого відповідач має своє постійне місце проживання або своє основне місце знаходження чи філіал, або

установу, що уклала договір перевезення. Іншим судам позови пред'являтися не можуть.

Строк давності на відшкодування збитків стосовно відповідальності перевізника у випадку загибелі і травмувань пасажирів закінчується:

а) для позову пасажирів - після закінчення трьох років, починаючи з першого дня після випадку; б) для позову інших правомочних осіб - після закінчення трьох років, починаючи з першого дня після смерті пасажирів, але не більше п'яти років з першого дня після випадку. Строк давності інших позовів за договором перевезення закінчується після одного року. Проте строк давності складає два роки у випадку позову з приводу збитків, завданих внаслідок дій або недогляду, здійсненого або з наміром спричинити такі збитки, або з легковажності, або з розумінням того, що такі збитки ймовірно будуть завдані.

З текстом КОТІФ можна ознайомитись за посиланням:

https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_291#Text

3. Угоди про міжнародні залізничні перевезення у вантажному та пасажирському сполученні. Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС), ознайомитись можна за посиланням :https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_011. Угода регулює питання укладення договору перевезення вантажів, порядку його виконання, відповідальності перевізника, розрахунків між залізницями. Договір оформляється накладною однакового зразка, зазначені детально складові накладної. Допускається складання електронної накладної. УМВС встановила правила оголошення вартості вантажу, що для деяких вантажів є необхідним етапом, а для інших — факультативним.

Детально прописана процедура пред'явлення вантажу до перевезення, його пакування, навантаження.

Виконання договору перевезення розпочинається зі сплати провізних платежів, що визначаються згідно встановлених тарифів. Регламентовано дотримання термінів доставки вантажів. Так само визначено швидкісні режими доставки вантажів, правда, відстані дещо відрізняються: мала швидкість — 200 км за добу, велика швидкість — 320 км за добу.

Так, як і КОТІФ, врегульовані питання відповідальності перевізника. Підставою для відповідальності визначено Комерційний акт, що

складено учасниками перевезення. УМВС дуже ретельно прописала порядок складання комерційного акту.

ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ. 3

Пасажи́рські перевезення залізни́цею регулюються Угодою про міжнародне пасажирське сполучення . Ознайомитись можна за посиланням : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_014 зі змінами та доповненнями 8.10.2004.

Для пасажирських залізничних перевезень у міжнародному сполученні застосовується купонна книжка, що складається із обкладинки та проїзdnих документів, що оформляються ручним або електронним способом. Проїзdnими документами є квиток, або плацкарта, або доплатна квитанція.

Пасажир в межах строку придатності квитка має право здійснити перерву у перевезенні. Пасажир має право безкоштовно провезти одну дитину до 5 років. Дітям від 5 до 12 років передбачені дитячі квитки. Крім цього, пасажир має право провезти ручну поклажу, загальною масою до 36 кг. Визначено перелік предметів, які заборонені до перевезення.

Визначені взаємні права та обов'язки як пасажирів так і залізниць, передбачена відповідальність сторін за порушення умов перевезення.

