

## 1 час. Змішані перевезення.

Розвиток транспорту і необхідність раціоналізації перевезень вантажів, пасажирів і багажу в міжнародному сполученні вимагають виконання перевезень між різними державами за участю декількох видів транспорту. Такі перевезення отримали назву змішаних. В даний час більше 80% зовнішньоторговельних операцій здійснюється як мінімум за участю двох видів транспорту. Цей вид повідомлень здатний забезпечити узгоджене функціонування світової транспортної системи, вирішити економічні проблеми транзитних країн за рахунок збільшення експорту транспортних послуг.

Організація змішаних перевезень потребує вирішення численних технічних і правових проблем:

- 1) визначення статусу та взаємовідносин перевізників, що здійснюють змішане перевезення;
- 2) визначення правового режиму змішаного перевезення, відповідальності перевізників перед вантажовласником.

У доктрині права відсутнє єдине визначення міжнародних змішаних перевезень. В економічній літературі такі перевезення визначаються наступним чином: "Міжнародні змішані перевезення - це перевезення вантажів щонайменше двома різними видами транспорту на підставі договору змішаного перевезення з місця в одній країні, де вантажі надходять у відання оператора змішаного перевезення, до обумовленого місця доставки в іншій країні ". Пропонується і таке визначення: Перевезенням вантажу в змішаному сполученні в даний час вважають такі, за якими доставку вантажу від відправника до одержувача здійснюють, принаймні, два різних види транспорту, коли вони виконуються на цьому маршруті під відповідальністю тільки одного перевізника, за єдиним транспортним документом, що підтверджує укладення договору перевезення, і оплачується за єдиної наскрізної тарифної ставки .

У юридичній літературі міжнародної змішаним перевезенням визнається перевезення, "за яким вантажі слідує по території двох або більше держав, які уклали між собою спеціальні угоди". Тільки за наявності таких угод перевезення вантажів між даними державами "отримують характер міжнародних змішаних перевезень". Наявність міжнародної транспортної конвенції та здійснення перевезення саме на її умовах являють собою необхідну ознаку міжнародного перевезення: "Не мають характеру

міжнародних перевезення між державами, здійснювані без відповідних міждержавних угод".

Дуже часто термінологічно змішані перевезення ототожнюються з комбінованими, мультимодальними та інтермодальними. Видається, що таке ототожнення не можна визнати коректним. Поняття "змішані перевезення" є родовим; "комбіновані", "мультимодальні" або "інтермодальні" перевезення - це видові поняття.

*Змішане перевезення* являє собою послідовне використання двох і більше видів транспорту в міжнародному вантажному або пасажирському сполученні.

*Непрямі змішані перевезення:*

1. Виконується на основі декількох договорів.
2. Правовий режим на окремих етапах проходження вантажу розрізнений (це створює певні труднощі для вантажовласника).
3. Таке перевезення організовується експедитором.

*Прямі змішані перевезення* оформляється одним (наскрізним) транспортним документом, де зазначаються всі види транспорту. У юридичній літературі підкреслювалося, що головною особливістю прямого змішаного перевезення (*multimodal carriage of goods*) є наявність особи, яка бере на себе відповідальність за збереження вантажу на всьому маршруті його транспортування (оператор змішаного перевезення) і тим самим бере на себе функції єдиного перевізника. Якщо особа не бере на себе такої відповідальності, це означає, що дана особа є експедитором, а не оператором змішаного перевезення. У цій ситуації відповідальність за шкоду лягає на кожного конкретного виконавця договору перевезення.

Змішані перевезення дозволяють раціонально розподілити роботу між окремими видами транспорту, максимально використовувати їх провізні здібності, забезпечити економію транспортних витрат. Серйозний недолік змішаних перевезень - необхідність виконання комплексу певних робіт при зміні видів транспорту. Удосконалення змішаних перевезень веде до комбінування різних видів транспорту:

1. Перевезення в спеціально створених транспортних одиницях або засобах, пристосованих для перевезення вантажів на різних видах транспорту (контейнер, знімний кузов, ліхтер, ролтрейлери, роудрейлер).
2. Перевезення з використанням технічних засобів одного виду транспорту для перевезень на іншому (навантажений автомобіль перевозиться по

залізниці, навантажений залізничний вагон перевозиться на морському поромі).

Такі перевезення являють собою особливий вид змішаних перевезень - комбіновані. *Комбіновані перевезення* - це перевезення вантажів в одній і тій же вантажній одиниці, транспортному устаткуванні, до яких відносяться великотоннажні контейнери, знімні кузови, напівпричепи та автодорожній склад (автофургони), з використанням декількох видів транспорту . Ознаки комбінованих перевезень:

1. Вантажі перевозяться укрупненими місцями.
2. Перевезення здійснюються без перевантаження - від складу відправника вантажу до складу вантажоодержувача ("від дверей до дверей").
3. Для всіх видів транспорту, що беруть участь у перевезенні, встановлюється загальний правовий статус.
4. На всі види транспорту, що беруть участь у перевезенні, встановлюється єдиний транспортний документ.
5. На все перевезення встановлюється загальний тариф.

*Прямі комбіновані перевезення* - це перевезення одного навантаженого засобу транспорту на іншому (наприклад, перевезення контейнера на автомобілі "від дверей до дверей"). *Змішані (непрямі) комбіновані перевезення* - це послідовне перевезення одного навантаженого засобу транспорту на двох і більше інших видах транспорту (перевезення контейнера спочатку на автомобілі, потім на залізничній платформі і потім - на автомобілі до складу одержувача).

Організація комбінованих перевезень передбачає операції не з вантажем взагалі, а з його певною масою, розміщеної в вантажному модулі - укрупненої вантажної одиниці (*Unit Load Device*). У перевізному процесі використовуються декількох видів транспорту, а перевезення "вантажного місця" (вантаж в вантажному модулі) виконується під відповідальністю однієї особи (оператора, перевізника), за єдиним документом і єдиної наскрізної ставкою, "від дверей до дверей" і "точно в термін". *Будь-які комбіновані перевезення завжди є змішаним перевезенням, але далеко не всі змішані перевезення можна віднести до розряду комбінованих.*

В принципі, *интермодальне перевезення являє собою змішане комбіноване перевезення, але логістично організоване*(передбачає послідовно-центральну схему взаємодії учасників перевізного процесу та високий ступінь їх інтеграції).

Практично з самого початку контейнеризації перевезень виникло питання про створення транспортного документа змішаного перевезення, який відповідав би новим умовам інтегрованих (інтермодальних перевезень). Це мав бути наскрізний оборотний документ, що дає право його власникові розпоряджатися вантажем і який міг би слідувати разом з контейнером при його передачі з одного виду транспорту на інший. Даний документ повинен мати на увазі наявність оператора змішаного перевезення, що приймає на себе відповідальність за організацію процесу переміщення, за ризик втрати, псування, розкрадання вантажу.

Згідно з умовами КДПВ вважається, що якщо в ході змішаного перевезення вантаж не знімається з автотранспортного засобу, то умова КДПВ продовжує діяти. Якщо вантаж з автомобіля або з автотрейлера буде вивантажений, а контейнер з шасі буде знятий, то в цьому випадку автомобільний перевізник несе відповідальність за договором дорожнього перевезення, підтверженому міжнародної автотранспортної накладної ЦМР, відповідно до правил і норм, що діють на відповідному виді транспорту (ЦІМ / КОТІФ - на залізничному; Гаазько-ВІСБІЙСЬКИМИ, Гамбургськими і Роттердамськими правилами - на морському; Варшавської і Монреальської конвенціями - на повітряному) 1. Таке вирішення питання відображено і в Митній конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП 1975 г.).

На конференції в Токіо в 1969 р був прийнятий проект Конвенції про змішані перевезення вантажів - Конвенції ТСМ ("Токійські правила"). У цих Правилах вперше отримала офіційне визнання концепція оператора перевезення вантажу в змішаному сполученні

(ОЗП) як юридичної особи, яка укладає з відправником договір перевезення вантажу в змішаному сполученні і несе перед ним відповідальність за втрату або пошкодження вантажу. Оператор укладає договори з фактичними перевізниками, які таку відповідальність несуть безпосередньо перед ним.

У 1973 р Міжнародна торгова палата опублікувала Уніфіковані правила щодо комбінованого транспортного документа (Правила МТП № 298). На їх підставі Міжнародна асоціація судновласників спільно з Балтійською міжнародною радою (БІМКО) випустили в 1977 р рамкову проформу товарообмінного документа комбінованого перевезення ("Комбідок"). Міжнародна федерація експедиторських асоціацій (ФІАТА) удосконалила

свій мультимодальний коносамент, прийнявши проформу ФІАТА 1992 р яка використовується в даний час.

У 1980 р була прийнята Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення і формуляра документа комбінованого перевезення (СТ), застосовуваних у практиці перевезень. Конвенція закріпила концепцію товаророзрядного (оборотного) мультимодального коносаменту і оператора перевезення вантажу в змішаному сполученні. Конвенція 1980 є основним міжнародним договором в галузі правового регулювання змішаних комбінованих перевезень. Конвенція дає визначення таких термінів (ст. 1).

"Міжнародні змішані перевезення" передбачають перевезення вантажів щонайменше двома різними видами транспорту на підставі договору змішаного перевезення з пункту в одній країні, де вантажі надходять у відання оператора змішаного перевезення, до обумовленого пункту доставки в іншій країні.

"Оператор змішаного перевезення" означає будь-яку особу, яка від свого власного імені або через іншу особу укладає договір змішаного перевезення, виступає як сторона договору і приймає на себе відповідальність за виконання договору.

"Договір змішаного перевезення" означає договір, на підставі якого оператор змішаного перевезення за сплату провізних платежів зобов'язується здійснити або забезпечити здійснення міжнародного змішаного перевезення.

"Документ змішаного перевезення" означає документ, який посвідчує договір змішаного перевезення, прийняття вантажу оператором змішаного перевезення у своє відання, а також його зобов'язання доставити вантаж у відповідності до умов договору.

"Вантаж" - будь-який контейнер, піддон або аналогічне пристосування для транспортування, або упаковки, якщо вони надані вантажовідправником.

Норми Конвенції мають імперативний характер і застосовуються до всіх договорів змішаного перевезення з одного місця в інше, які розташовані у двох державах, якщо:

а) зазначене в договорі змішаного перевезення місце, в якому вантаж приймається оператором змішаного перевезення у своє відання, знаходиться в одній з держав-учасниць;

б) зазначене в договорі змішаного перевезення місце доставки оператором змішаного перевезення знаходиться в одній з держав-учасників (ст. 2).

Конвенція 1980 не торкається права кожної держави - учасниці регулювати і контролювати на національному рівні будь-які операції по змішаним перевезенням і діяльність операторів змішаного перевезення.

Коли оператор змішаного перевезення приймає вантаж у своє відання, він повинен видати документ змішаного перевезення, який за вибором вантажовідправника може мати оборотну або необоротну форму. Документ змішаного перевезення підписується оператором змішаного перевезення або уповноваженим ним особою. Якщо документ змішаного перевезення видається як оборотний:

а) він повинен бути складений у вигляді ордерного документа або документа на пред'явника;

б) якщо він складений у вигляді ордерного документа, то він передається за допомогою передавального напису;

с) якщо він складений у вигляді документа на пред'явника, він передається без передавального напису;

д) якщо він виданий в декількох оригінальних примірниках, то на ньому проставляється число оригіналів;

е) якщо видається кілька копій, то на кожній копії робиться напис "необоротна копія".

Відповідальність оператора змішаного перевезення за вантаж охоплює період з моменту прийняття ним вантажу у своє відання до моменту видачі вантажу. Вантаж підпорядковано оператору змішаного перевезення:

а) з моменту, коли він прийняв вантаж:

1) від вантажовідправника або особи, що діє від його імені;

2) будь-якого органу або іншого третьої особи, якій в силу законодавства або правил, що підлягають застосуванню в місці прийняття вантажу, вантаж повинен бути переданий для перевезення;

б) до моменту, коли він видав вантаж:

1) шляхом вручення вантажоодержувачу або шляхом надання його в розпорядження вантажоодержувача згідно з договором змішаного перевезення або з законодавством або звичаєм цієї галузі торгівлі, застосовним в місці видачі вантажу;

2) шляхом передачі вантажу будь-якому органу або іншій третій особі, якою в силу законодавства або правил, застосовних в місці видачі вантажу, повинен бути переданий вантаж (ст. 14).

Оператор змішаного перевезення несе відповідальність за збиток, що є результатом втрати або пошкодження вантажу, а також затримки в доставці, якщо обставини, що викликали втрату, пошкодження або затримку в доставці, мали місце в той час, коли вантаж перебував у його віданні. Оператор змішаного перевезення звільняється від відповідальності, якщо доведе, що він, його службовці або агенти вжили всіх заходів, які можуть розумно вимагатись, щоб уникнути таких обставин та їх наслідків (ст. 18).

У випадках, коли на етапі змішаного перевезення відбулися втрата або пошкодження вантажу, щодо якого підлягає застосуванню міжнародна конвенція або імперативна норма національного законодавства передбачає більш високу межу відповідальності в порівнянні з вказаним в конвенції 1980 р., межа відповідальності оператора змішаного перевезення визначається відповідно до положень такої конвенції або імперативної норми національного законодавства. Оператор змішаного перевезення не має права на обмеження відповідальності, якщо доведено, що втрата, пошкодження або затримка в доставці стали результатом дій або упущень оператора змішаного перевезення, вчинених або з наміром викликати таку втрату, пошкодження або затримку в доставці, або безвідповідально і з розумінням ймовірності виникнення такої втрати, пошкодження або затримки у доставці.

У коносамент, що видається оператором змішаного перевезення, рекомендується включати Гімалайське застереження, яке надає агентам, службовцям і фактичним перевізникам всі права перевізника, в тому числі право на обмеження відповідальності. Таке застереження включається і в договір між оператором і фактичним перевізником. З метою захисту інтересів вантажовласників у Конвенції 1980 р визначено поняття "доказова сила документа змішаного перевезення" і "відповідальність за умисне внесення неправильних даних і за невнесення даних".

Конвенція 1980 р. передбачає претензійний порядок врегулювання розбіжностей. Будь-який позов на підставі Конвенції погашається давністю, якщо судовий або арбітражний розгляд не було розпочато протягом двох років. Особа, якій пред'явлено вимогу, може протягом строку позовної давності продовжити цей строк шляхом заяви, зробленої в письмовій формі заявнику вимоги (ст. 25).

У випадку судового розгляду, пов'язаного з міжнародним змішаним перевезенням, позивач може пред'явити позов у суд тієї держави, в межах юрисдикції якої знаходиться одне з наступних місць:

а) місце знаходження основного комерційного підприємства або звичайне місце проживання відповідача;

б) місце укладення договору змішаного перевезення за умови, що відповідач має там комерційне підприємство, через яке був укладений договір;

с) місце прийняття вантажу до міжнародного змішаного перевезення або місце видачі вантажу;

с1) будь-яке інше місце, вказане в договорі змішаного перевезення і підтвержене в документі змішаного перевезення.

Сторони можуть передбачити, що будь-який спір, який може виникнути у зв'язку з міжнародним змішаним перевезенням, підлягає передачі в арбітраж. Арбітражний розгляд проводиться за вибором особи в одному з наступних місць:

а) в державі, на території якого знаходиться:

1) місце знаходження основного комерційного підприємства відповідача або звичайне місце проживання відповідача;

2) місце укладення договору змішаного перевезення за умови, що відповідач має там комерційне підприємство, через яке був укладений договір;

3) місце, в якому вантаж приймається до міжнародного змішаного перевезення, або місце його видачі;

б) в будь-якому іншому місці, вказаному в арбітражному застереженні або угоді.

Арбітраж зобов'язаний застосовувати положення конвенція 1980 р. Зазначені положення є складовою частиною будь-якого арбітражного застереження або угоди.

Конвенція 1980 р. не визначила форму документа змішаного перевезення. Зобов'язання оператора змішаного перевезення, прийняті ним на підставі договору змішаного перевезення вантажів, базуються на документах, що видаються оператором вантажовідправнику. Зазвичай, правові норми в цій області уніфіковані в публікаціях МТП, що представляють собою їх неофіційну кодифікацію. На підставі публікації ЮНКТАД / МТП № 481



Міжнародна федерація експедиторських асоціацій (ФІАТА) розробила Стандартні (Загальні) умови оборотного коносаменту перевезення вантажу в змішаному сполученні (1992).

Дані умови застосовуються при видачі мультимодального транспортного коносаменту (МТК), що опосередковує укладення договору змішаного перевезення вантажу. Видаючи цей коносамент, оператор зобов'язується здійснити або від свого власного імені забезпечити виконання наскрізного перевезення від місця, в якому вантаж був прийнятий до перевезення, до місця його видачі, позначеного в коносаменті. Оператор приймає на себе відповідальність за доставку вантажу в належному вигляді і стані. Коносамент видається в оборотній, тобто ордерній формі, і є товаророзпорядчим документом, якщо в ньому немає позначки "іменний" (який не підлягає передачі). Він повинен визначати право власності на вантаж, і його держатель вправі одержати або передати вантаж шляхом внесення передавального напису.

Відповідальність оператора за вантаж охоплює період часу від моменту прийняття вантажу до часу його видачі. Оператор повинен нести відповідальність за втрату або пошкодження вантажу, а також за затримку в доставці, якщо причини, що призвели до втрати, пошкодження або затримки в доставці, мали місце під час знаходження вантажу у відповідальності оператора. Оператор звільняється від відповідальності, якщо доведе, що втрата, збиток або затримка в доставці сталися не з його вини або недбалості, а також не з вини або недбалості його працівників або агентів. Оператор повинен нести відповідальність за втрату в результаті затримки в доставці, якщо вантажовідправник зробив заяву про свою зацікавленість у своєчасній доставці і це заява була прийнята оператором до виконання, про що було зроблено відмітку в коносаменті.

Стандартні умови передбачають претензійний порядок врегулювання розбіжностей між оператором і вантажовласником. Термін позовної давності за позовами до оператора - дев'ять місяців з дня видачі вантажу або з дня, коли вантажоодержувач може розцінювати вантаж як втрачений. Позови до оператора повинні пред'являтися тільки за місцем його знаходження та розглядатися відповідно до закону країни місця перебування основного комерційного підприємства оператора.

Стандартні умови ФІАТА 1992 р порівняно з Конвенцією ООН 1980 встановлюють:

1. Більш низьку межу відповідальності оператора за втрату або пошкодження вантажу, відповідно Гаазько-ВІСБІЙСЬКИМ правилам.
2. Більш короткий термін позовної давності за договором змішаного перевезення (дев'ять місяців; по Конвенції - два роки).
3. Вказівка про застосовне право (закон країни місця перебування основного комерційного підприємства оператора) і на країну місця знаходження оператора як на єдино можливу територію судового чи арбітражного розгляду.

Конвенція 1980 р. передбачає конкурентну юрисдикцію щодо пророгаційної угоди, можливість передачі спору на вирішення в арбітраж на підставі письмової арбітражної угоди. Арбітраж зобов'язаний керуватися нормами Конвенції в якості застосовного матеріального права.

Принципове значення для підвищення статусу транспортного документа змішаного перевезення мало прийняття МТП Уніфікованих правил і звичаїв для документарних акредитивів (ред. 1996), які віднесли "документ змішаного перевезення", "транспортні документи, що видаються експедиторами" до категорії документів для міжнародних розрахунків в акредитивній формі.

ЮНКТАД та МТП в 1992 р, а потім в 1995 р опублікували Правила ЮНКТАД / МТП щодо документів змішаних перевезень. Правила ЮНКТАД / МТП-95 склалися на підставі практики . Правила ЮНКТАД / МТП визнані міжнародною банківською спільнотою, оскільки вони повністю сумісні з Уніфікованими правилами та звичаями для документарних акредитивів (ред. 1996 і 2006).

Правила ЮНКТАД / МТП-95 охоплюють тільки частину договору змішаного перевезення. Їх застосування в якості основи договору змішаних перевезень вантажів Презюмується необхідність включати в контракт положення, що стосуються розміщення вантажу, шляху його проходження, фрахту і зборів, загальної аварії, юрисдикції та арбітражу, застосовного права. Правила ЮНКТАД / МТП-95 мають факультативний характер і не застосовуються, якщо на них немає посилання. На Правила можна посилатися навіть у тих випадках, коли передбачається перевезення тільки одним видом транспорту. При цьому сторони договору повинні погодитися, що Правила матимуть перевагу по відношенню до будь-яких положень, в яких затверджується інше.

Правила визначають договір змішаного перевезення як договір на перевезення вантажів принаймні двома різними видами транспорту, а особу,

що уклала такий договір і прийняла на себе відповідальність за його здійснення в якості перевізника, називають оператором змішаного перевезення. Таким оператором, наприклад, є експедитор, що підтверджує свій договір видачею коносаменту ФБЛ, або морський перевізник, підписує коносамент "Мультідок-95" (проформа договору перевезення вантажу в змішаному сполученні за участю морського перевізника, оновлена БІМКО з урахуванням норм, що містяться в Правилах).

Правила ЮНКТАД / МТП-95 та Правила МКК можна вважати нормативним фундаментом перевезень вантажів у змішаних міжнародних сполученнях. Контейнерний характер коносаменту і накладної, їх застосування в змішаних комбінованих перевезеннях дозволяють розглядати умови цих документів як адекватний правовий регулятор міжнародного договору перевезення вантажу в інтермодальному повідомленні. Багато держав Латинської Америки використовують Правила в якості основи національного законодавства в галузі змішаних перевезень.

Удосконалення правового регулювання перевезень в інтермодальних повідомленнях вимагає застосування правил полегшення процедур митного транзиту, встановлених в Конвенції про міжнародні змішані перевезення вантажів (1980). При міжнародних змішаних перевезеннях вантажі, як правило, не підлягають митному огляду. Митним органам рекомендується обмежуватися перевіркою митних пломб і не піддавати вантажі проходженню додаткових формальностей або вимогам, які належать до експортних або імпорتنих операцій.

Конкуренція між різними видами транспорту в міжнародному сполученні веде до поступового нівелювання правових режимів перевезення і, головним чином, відповідальності перевізників. В даний час, коли в наявності технічні можливості для забезпечення своєчасної та безпечної доставки вантажів, склалися об'єктивні економічні передумови для формування їх єдиного

уніфікованого правового режиму. Правове регулювання змішаних комбінованих перевезень можна розглядати як попередню модель і перший крок на шляху до досягнення цієї мети.

**Конвенція Організації Об'єднаних Націй про міжнародні змішані перевезення вантажів** Див.: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_189](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_189)

## 2 част. Правове регулювання транзиту.

В умовах активного розвитку комунікацій, засобів транспортування і збільшення обсягу міжнародних товаропотоків зростає значення інституту транзиту.

*Транзит* згідно Конвенції про транзитну торгівлю внутрішньоконтинентальних держав 1965 р. - провезення, рух товарів або пасажирів з однієї держави в іншу через розміщену на шляху третю державу. Як і міжнародна торгівля, транзит має багатовікову історію. Тривалий час товари, що провозяться транзитом, обкладалися митом. До кінця XVIII в. усвідомлення протиріччя цієї політики економічним інтересам держав призвело до спрощення умов транзиту. Намітилася тенденція до зменшення, а в кінцевому результаті - до звільнення товарів, що провозяться по митній території, від сплати зборів і мита.

Зацікавлені держави укладають угоди, що регулюють умови і порядок транзиту. При цьому особлива увага приділяється регламентації транзиту товарів. Розвиток інституту транзиту товарів обумовлено двома важливими моментами: по-перше, об'єктивною потребою міжнародного товарообігу і, по-друге, неоднаковим географічним положенням держав. Одні мають прямий вихід до моря - це так звані "морські держави". Інші не мають такого виходу, вони іменуються "внутрішньоконтинентальними державами".

Обидва чинники сприяли прийняттю в 1965 р Конвенції про транзитну торгівлю внутрішньоконтинентальних держав. Цей найважливіше міжнародне правове джерело містить основні поняття інституту транзиту стосовно внутрішньоконтинентальних держав.

Транзитна держава відповідно до цієї Конвенції - це держава, як має морське узбережжя, так і не має його, розташована між внутрішньоконтинентальною державою і морем, через територію якої здійснюється транзитний рух.

З цього визначення випливає, що основна ознака транзитної держави полягає в обов'язковому здійсненні через її територію транзитного руху. Інша не менш важлива ознака - це місце розташування такої держави. Конвенція встановлює, що вона має розташовуватися між внутрішньоконтинентальними державами і морем. При цьому вона може як

мати морське узбережжя, гак і не мати його, тобто бути внутрішньоконтинентальною.

У Конвенції дається визначення *транзитного руху*. Це слідування товарів через територію якої-небудь Договірної держави (тобто держави, яка підписала Конвенцію), що знаходиться між внутрішньо-континентальною державою і морем, в тих випадках, коли це слідування є частиною повного шляху, який починається або кінчається в межах території цієї внутріконтинентальної держави і включає перевезення морем, безпосередньо перед таким слідуванням або одразу за ним (п. "в" ст. 1).

З визначення поняття "транзитна рух" видно, що воно ув'язано, по-перше, з характером проходження товарів, а по-друге, з початковим і кінцевим пунктом переміщення. Саме слідування являє собою переміщення товарів через територію будь-якої держави між внутрішньоконтинентальною державою і морем в тих випадках, коли воно є частиною повного шляху, який починається або закінчується в межах території цієї внутріконтинентальної держави і включає перевезення морем, безпосередньо перед таким переміщенням товарів або за ним.

У процесі проходження товарів можливе виконання різноманітних операцій, таких як перевантаження товарів, їх складування, поділ вантажних партій на більш дрібні, зміна способу перевезення товарів, а також збірка, розбирання або повторне складання машин і громіздких предметів.

Для того щоб виконання перерахованих операцій не привело до виключення товарів з-під дії інституту транзитного руху, обов'язковою умовою їх здійснення є переслідування єдиної мети - зручність перевезення.

Слід зазначити, що можливість складання, розбирання або повторного складання машин і громіздких предметів не означає покладення обов'язку на договірні сторони створювати у себе постійні пункти або підприємства для виконання таких робіт.

Характерним для транзитного руху є звільнення його від обкладення з боку яких би то не було державних органів на території транзитної держави митом або податками, що справляються у зв'язку з імпортом або експортом. Він не підлягає обкладенню також особливими зборами. Виняток становлять лише збори, призначені тільки для покриття пов'язаних з транзитом витрат з нагляду за його здійсненням, і навіть адміністративних витрат.

При цьому діє принципове положення про те, що ставки цих зборів повинні відповідати витратам, на покриття яких вони призначаються, тобто фактичні ставки не повинні перевищувати пов'язаних з транзитом витрат. Крім того, підлягають безумовному дотриманню вимоги про недопущення дискримінації як за ознакою права власності на товари, місця їх виготовлення, місця відправлення, ввезення та вивезення, так і за ознакою права власності на транспорт, місця його реєстрації чи прапора.

Істотною вимогою, що пред'являється до транзитного руху, є безперешкодне його здійснення, при якому договірні держави вживають всіх заходів для того, щоб уникнути затримок або обмежень. Перешкодою виконання цієї умови можуть бути тільки випадки непереборної сили. У тих же випадках, коли в транзитному русі відбуваються затримки або інші труднощі, компетентна влада транзитних держав і компетентні органи внутрішньоконтинентальних держав співпрацюють з метою їх якнайшвидшого усунення.

Конвенція закріплює важливе положення, яке стимулює розвиток і оптимізацію транзиту, - його свободу. У ст. 2 вказується: "транзитному руху і транзитним засобам забезпечується свобода транзиту".

Для забезпечення свободи транзиту договірні держави повинні вживати таких заходів з регулювання та здійсненню перевезень через їх територію, які будуть сприяти транзитному руху. При цьому не повинно проводитися ніякої дискримінації ні за ознакою місця походження товарів, ні за ознакою їх відправлення, ввезення, вивезення, ні за ознакою призначення товарів.

Не повинні застосовуватися дискримінаційні заходи і у зв'язку з якими-небудь обставинами, що відносяться до права власності на товари або до права власності на судна, засоби наземного транспорту чи інші використовувані транспортні засоби, а також у зв'язку з місцем їх реєстрації або прапором транспортних засобів.

### **Гарантії свободи транзиту**

Гарантіями свободи транзиту є: по-перше, встановлення договірними державами правил, що регулюють використання транспортних засобів в транзитному русі, з урахуванням міжнародних конвенцій, учасниками яких вони є; по-друге, покладання обов'язку на кожну договірну державу видавати дозвіл на проходження через свою територію і доступ на таку територію особам, пересування яких необхідне для транзитного руху; по-третє, видача

дозволу на транзитний рух через свої територіальні води відповідно до принципів звичайного морського права (ст. 4 Конвенції).

Істотне значення для безперешкодного здійснення транзиту товарів має покладання на договірні держави обов'язку надавати в пунктах ввезення та вивезення, а в разі необхідності - в пунктах перевантаження відповідні транспортні засоби та вантажно-розвантажувальне устаткування.

У Конвенції дається перелік засобів, які можуть використовуватися для транспортування товарів. До них відносяться:

- Будь-який залізничний рухомий склад;
- Будь-які морські та річкові судна;
- Будь-які засоби дорожнього транспорту;
- Носильники(носії) і в'ючні тварини - там, де це потрібно за місцевими умовами;
- Інші транспортні засоби.

Всі перераховані кошти зараховуються до транспортних засобів, якщо вони використовуються для транзитного руху.

Положення Конвенції про обов'язковість надання при транзитному русі в пунктах ввезення, вивезення та перевантаження товарів транспортних засобів поширюються і на пристрої, які експлуатуються підприємствами та приватними особами або які знаходяться під їх управлінням.

Пристрої, які надаються при транзитному русі в пунктах ввезення, вивезення та перевантаження товарів по Конвенції 1965 р - транспортні засоби, портові споруди і шляхи, за користування якими стягуються тарифи чи збори.

Особлива вимога пред'являється до організації монопольної служби буксирування, створюваної на водних шляхах, які використовуються в цілях транзиту. Вона не повинна перешкоджати транзитному проходу судів.

Конвенція містить вимоги до тарифів або зборів при транзиті, які повинні бути оптимальними і сприяти ефективності інституту транзиту. У першу чергу це стосується розумності ставок і умов їх застосування. Розміри ставок повинні встановлюватися таким чином, щоб, по-перше, максимально полегшувати транзитний рух і, по-друге, не перевищувати тарифів і зборів, застосовуваних договірними державами при перевезеннях через їх територію товарів країн, що мають вихід до моря.

Конвенції про транзитну торгівлю внутрішньоконтинентальних держав 1965р. Див.:[https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_166](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_166)

Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи. Закон України. Див.:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/78-IX>

Про транзит вантажів. Закон України. Див.:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14>