

Студент 4 курсу
факультету міжнародних економічних відносин ХНЕУ ім. С. Кузнеця

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Анотація. Розглянуто специфічні особливості транспортно-експедиторської діяльності, проаналізовано значення національного законодавства в правовому регулюванні міжнародних перевезень, а також виявлено нормативно-правові норми, спрямовані на організацію цих перевезень в Україні.

Аннотация. Рассмотрены специфические особенности транспортно-экспедиторской деятельности, проанализировано значение национального законодательства в правовом регулировании международных перевозок, а также выявлены нормативно-правовые нормы, направленные на организацию этих перевозок в Украине.

Annotation. The specific features of the transport-dispatch activity are considered, the importance of national legislation for legal regulation of international transportations is analysed, and legal norms concerning organization of these transportations in Ukraine are discussed.

Ключові слова: транспортно-експедиторська діяльність, правове регулювання міжнародних перевезень, транспортні угоди та конвенції

На сьогоднішній день у результаті зростання міжнародної торгівлі відбуваються перетворення світової економіки в єдину систему та інтеграція діяльності в галузі перевезень у світовому масштабі. Також унаслідок великого зростання міжнародного товарообміну роль експедиторських фірм та підприємств значно зросла, адже експедитор є основним посередником між продавцем товару та його покупцем, обираючи найбільш вигідного перевізника, найбільш короткий та вигідний шлях перевезення. Україна посідає важливе місце у мережі транспортних сполучень, оскільки через її територію проходить кілька транспортних коридорів, які дають змогу в найкоротші строки спрямовувати вантажопотоки з Азії до Європи. Тому український ринок транспортно-експедиторських послуг переживає етап активного зростання. Отже, актуальним питанням сьогодні залишається правове забезпечення діяльності транспортно-експедиторських компаній на міжнародному та національному рівнях.

Мета дослідження полягає у виявленні найбільш актуальних і специфічних аспектів, пов'язаних із правовим забезпеченням транспортно-експедиторської діяльності, визначення основних транспортних угод і конвенції на міжнародному рівні, оцінкою ролі України, яку вона відіграє на сучасному етапі розвитку міжнародних перевезень.

Об'єктом дослідження виступає процес правового регулювання транспортно-експедиторської діяльності на міжнародному та національному рівні.

Предметом дослідження є транспортно-експедиторська діяльність, як складний багатоступеневий процес переміщення вантажів у міжнародному товарообороті від виробника до споживача.

Теоретичну основу дослідження становлять дослідження із загальної теорії права, міжнародного права, цивільного права, господарського права, які проведені такими вітчизняними фахівцями: Шишка Р. Б., Куц В. Н., Холопова К. В., Тюріна Н. М., Козак Ю. Г., Логвінова Н. С., Сиваченко І. Ю., Новицький В. Є., Подзигун М. І., Залманова М. Е. [1; 2].

Транспортно-експедиторська діяльність – підприємницька діяльність із надання транспортно-експедиторських послуг з організації та забезпечення перевезень експортних, імпорتنних, транзитних або інших вантажів. Транспортно-експедиторська послуга – робота, що безпосередньо пов'язана з організацією та забезпеченням перевезень експортного, імпортного, транзитного або іншого вантажу за договором купівлі-продажу (наприклад, постачання) транспортного експедитування.

Діяльність транспортно-експедиторських підприємств регулюється міжнародними конвенціями, постановами, угодами та національними законами. Але правове регулювання відносин, які виникають зі здійснення міжнародних перевезень, мають певну специфіку та потребують спеціального регулювання.



Найважливіші умови, що відображають специфічність, визначені в Міжнародних угодах – транспортних конвенціях, що є основним джерелом регулювання у цій сфері відносин. Угоди містять уніфіковані матеріально-правові норми, необхідні для врегулювання суперечок, що найчастіше виникають під час морських та автомобільних міжнародних перевезень. Звичайно уніфіковані норми міжнародних договорів регулюють вимоги до перевізної документації, порядку приймання вантажу до перевезення та його видачі в пункті призначення, умови відповідальності перевізника, процедуру заяви претензій і позовів. Міжнародні транспортні конвенції мають і колізійні норми, до яких звертаються в разі відсутності уніфікованих правових норм. Переважно договірні колізійні норми відсилаються до вітчизняного законодавства.

Також специфічність регулювання міжнародних перевезень може виявитися у відображенні норм міжнародних договорів у національному законодавстві без попередньої ратифікації, підписання або ж приєднання до них.

Відповідно до загальних принципів систематизації міжнародних договорів за об'єктом правового регулювання транспортні угоди і конвенції поділені на 7 груп:

1. Угоди про загальні принципи діяльності окремих видів транспорту. Угоди цієї групи включають правові основи сполучень (наприклад, правовий статус транспортних коридорів країн) і техніко-технологічні вимоги здійснення перевезень. (Наприклад, правила організації руху і технічні стандарти транспортних засобів). Типові представники угод такого виду – Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 року, Женевська конвенція 1958 року про правовий режим морських просторів, Конвенція про дорожній рух 1968 року та ін.

2. Угоди про організації міжнародного сполучення. Такі угоди частіше є двостороніми. У них закріплюються основи організаційно-правового характеру, без яких неможливо реалізувати перевезення вантажів у міжнародному сполученні. Сторони угод, кожна з яких відноситься до конкретного виду транспорту, встановлюють порядок здійснення перевезень та виробництва операцій, з ними пов'язаних, – маршрути перевезень; процедури виробництва різного роду формальностей.

3. Угоди та конвенції, які відносяться до міжнародного приватного права. Кожний із міжнародних договорів встановлює порядок підписання та виконання договору міжнародного перевезення на окремому магістральному виді транспорту.

На морському та річному транспорті – Брюссельська конвенція про уніфікацію декількох правил про коносамент 1924 р. (зі змінами та доповненнями в Протоколі 1968 р.) та Конвенція ООН про морське перевезення вантажу 1978 р. Іноді ці конвенції називають відповідно Гаазько-Висбійськими та Гамбурзькими правилами. Вказані конвенції регламентують умови міжнародних морських перевезень вантажів по коносаментах та є альтернативними. Також зразком таких конвенцій є: Конвенція про режим судноплавства на Дунаї; Конвенція про обмеження відповідальності власників суден внутрішнього плавання 1973 р.; Конвенція про договір міжнародного перевезення пасажирів та багажу внутрішніми водними шляхами 1976 р. тощо.

На залізничному транспорті – Угода про міжнародні залізничні перевезення (КОТИФ) 1980 р. встановлює єдиний правопорядок для перевезення пасажирів, багажу і вантажів у прямому залізничному сполученні між державами учасницями, а також: Угода про міжнародне вантажне сполучення (УМВС) 1950 р.; Угода про міжнародне пасажирське сполучення (УМПС) 1950 р.; Європейська угода про міжнародні магістральні залізничні лінії, 31 травня 1985 року.

На автомобільному транспорті – Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу (КАПП) 1973 р. Застосовується до будь-якого договору автомобільного перевезення та їхнього багажу транспортними засобами, коли в договорі зазначено, що перевезення здійснюються територією принаймні двох держав, і що пункт відправлення або пункт призначення, і той і інший знаходяться на території однієї з договірних держав. Визначає межі відповідальності перевізника необхідні транспортні документи умови претензій та позовів. Також основними угодами є Конвенція про оподаткування дорожніх транспортних засобів, що використовуються для міжнародних перевезень вантажів 1950 р.; Конвенція про договори міжнародного дорожнього перевезення вантажів автомобільним транспортом 1956 р.; Конвенція про шляховий рух 1968 р.; Конвенція про дорожні знаки та сигнали 1968 р.; Європейська угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів 1957 р.; Європейська угода про міжнародні автомагістралі 1975 р.; Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки Міжнародного дорожнього перевезення (МДП) (Конвенція TIR) 1975 р.; Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу 1997 р. тощо.

На авіаційному транспорті – Варшавська конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень 1929 р. зі змінами в Гаазькому протоколі 1955 р. Застосовується до будь-якого міжнародного перевезення людей, багажу чи вантажу, визначає необхідні перевізні документи, відповідальність перевізника, містить постанови щодо змішаних перевезень; Монреальська конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р. регулює умови міжнародних повітряних перевезень, є альтернативним нормативним актом відносно документів Варшавської системи. Це означає, що кожна країна повинна зробити вибір відносно участі в тій або іншій нормі міжнародного повітряного права.

Для змішаних перевезень вантажів – Конвенція ООН про змішані перевезення вантажів (Женева) 1980 р. та Правила ЮНКТАД (Конференція ООН з торгівлі і розвитку) – МТП відносно документів змішаних перевезень (Женева) 1992 р. І Конвенція, і Правила які є факультативними нормами (норми, що передбачають поряд із головним варіантом, який застосовується, як правило, і



факультативний варіант. Він може бути застосований правозастосовчим органом у порядку заміни основного варіанта за певних умов). На практиці частіше всього використовуються Правила.

4. Угоди про тарифи на перевезення. Вони найчастіше укладаються на залізничному транспорті та містять не лише правила застосування та розрахунку тарифів, але і певні правила перевезення вантажів, які не зазначені в міжнародних угодах та конвенціях.

5. Угоди, які містять норми, що розроблені для стимулювання перевезень та полегшення їх здійснення. Угоди, які заключаються у вигляді двосторонніх міжурядових договорів, містять норми, які полегшують митні формальності та складання документації.

6. Угоди, які регламентують специфічні аспекти транспортної діяльності. До них відносять міжнародні договори, що регламентують особливі види транспортних послуг або створюють базу для односторонності специфічних правил та умов. Такими можна вважати Угоду про рятування на морі; Йорк-Антверпенські правила про загальні аварії 1994 р.

7. Угоди правозахисного характеру. Інтенсифікація транспортної діяльності примушує світове товариство приймати заходи, спрямовані на захист довкілля, учасників транспортного процесу, третіх осіб.

Розглянуті групи в сукупності формують міжнародний рівень регулювання та мають першочергове значення для перевізників, пасажирів та судовласників на глобальному ринку транспортних перевезень. Але, на думку автора, потребують систематизації на зведення до даних загальнодержавних норм.

Однак національне законодавство окремих країн відіграє важливу роль у правовому регулюванні міжнародних перевезень. Це обумовлено трьома основними причинами:

1) норми міжнародного права мають пропуски, які можна змінити тільки шляхом звернення до національного права окремих країн;

2) деякі умови, пов'язані з договорами перевезення, неможливо уніфікувати (наприклад, правила прийому та видачі багажу), і тому вони залишені навмисно для юрисдикції норм національного права;

3) міжнародні угоди та конвенції передбачають видання, в порядку внутрішнього законодавства, спеціальних норм, які відображають особливості міжнародних сполучень, що відповідають інтересам окремих країн (наприклад, правила морського перевезення вантажів, фрахтування судна і фрахтування судна без екіпажу, морський лізинг).

Сьогодні взаємовідносини норм міжнародного та національного права ґрунтуються на двох процесах. Перший має на меті зближення та уніфікацію цих норм для полегшення практичної діяльності, роблячи її більш гнучкою. Другий процес у кожній країні має яскраво виражений характер – формуються норми законодавства, що дають преференції перевізникам своєї країни, утруднюють доступ на внутрішній ринок нерезидентів, здійснюючи захист вітчизняного виробника. Унаслідок цього рівень економіки країни зростає та підвищується її зарубіжне інвестування.

В Україні нормативно-правові норми, спрямовані на організацію міжнародних перевезень, включають, зокрема, Цивільний кодекс України, Закони України: "Про транспорт", "Про дорожній рух", "Про підприємництво", "Про захист прав споживачів", "Про підприємства в Україні", які потребують узгодженості з міжнародними нормами [3].

Важливим є Закон України "Про транспортно-експедиторську діяльність" від 01.07.2004 р. Цей Закон визначає правові та організаційні засади транспортно-експедиторської діяльності в Україні та спрямований на створення умов для її розвитку та вдосконалення. Але варто визначити, що цей закон не врегульовує та не встановлює повною мірою право експедиторської діяльності [3].

Відносини в галузі транспортно-експедиторської діяльності регулюються Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, Законами України "Про транспорт", "Про зовнішньоекономічну діяльність", "Про транзит вантажів", іншими законами, транспортними кодексами та статутами, а також іншими нормативно-правовими актами, що видаються відповідно до них. У той же час варто зазначити, що ці закони не враховують, що Україна є членом СОТ.

Україна брала і продовжує брати участь переважно у міжнародних двосторонніх договорах, які регулюють питання міжнародних перевезень. Це можуть бути договори, у яких встановлено принципи взаємовідносин у галузі міжнародного транспорту або врегульовано конкретні умови перевезень. Наприклад, принципи перевезень встановлено в Угоді між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Македонія про співробітництво в галузі залізничного транспорту від 27 червня 2005 року; Угоді між Кабінетом Міністрів України й Урядом Турецької Республіки про співробітництво в галузі залізничного транспорту від 7 червня 2005 року, міжурядова Угода з Польщею про міжнародні автомобільні перевезення від 18 травня 1992 року; із Соціалістичною Республікою В'єтнам про торгове судноплавство від 20 липня 1992 року та ін.

Питання, пов'язані з транзитом через територію України, також регулюються. Найважливішим національним актом, який визначає засади організації та здійснення транзиту вантажів авіаційним, автомобільним, залізничним, морським і річковим транспортом через територію України, є Закон України "Про транзит вантажів" від 20 жовтня 1999 року. Норми Закону проголошують принцип свободи транзиту вантажів, торкаються питань маршрутів та способів транзиту вантажів. Зазначається, що транзитними вантажами є насипні, наливні, навалочні, тарно-штучні товари, вантажобагаж, що прийняті до перевезення згідно з договором (контрактом). У Законі визначені основні положення стосовно тарифів і розрахунків під час транзиту вантажів, вказано на можливість надання транзитних послуг (робіт), на застосування цивільно-правової відповідальності осіб, винних у порушенні законодавства про транзит вантажів.



Таким чином основним завданням державного регулювання транспортно-експедиторської діяльності є захист економічних інтересів України, подальше становлення, розвиток та формування ринку транспортно-експедиторських послуг.

Наук. керівн. Сергієнко В. В.

Література: 1. Тюріна Н. М. Зовнішньоекономічна діяльність підприємства : навч. посібн. / [Н. М. Тюріна, Н. С. Карвацька]. – К. : Центр учбової літератури, 2013. – 408 с. 2. Холопова К. В. Экономика и организация внешнеторговых перевозок : учебник / К. В. Холопова. – М. : Юрист, 2000. – 684 с. 3. Сайт "Законодавство України". – Режим доступу : <http://www.zakon2.rada.gov.ua>. 4. Правове регулювання міжнародних перевезень : навч. посібн. / О. В. Столярський ; Львів. нац. ун-т ім. І. Франка. – К. : Знання, 2012. – 318 с. 5. Міжнародне приватне право : підручник / [Г. С. Фединяк, Л. С. Фединяк]. – К. : Атіка, 2012. – 530 с. 6. Про транспортно-експедиторські підприємства та порядок надання транспортно-експедиторських послуг : Постанова Кабінету Міністрів № 9 РУз № 360 від 21.08.2003 р. – Режим доступу : <http://www.kmu.gov.ua>. 7. Новицький В. Є. Міжнародна економічна діяльність України : підручник / В. Є. Новицький. – К. : КНЕУ, 2003. – 948 с. 8. Міжнародне економічне право : навч. посібн. / [В. В. Сергієнко, К. О. Жирнова]. – Х. : ВД ХНЕУ, 2012. – 260 с.

Копійка Я. С.

УДК [339.94:346.2](477)

Студент 4 курсу
факультету міжнародних економічних відносин ХНЕУ ім. С. Кузнеця

ЕКОНОМІЧНА СУТНІСТЬ ТНК І ОСОБЛИВОСТІ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЇХ ДІЯЛЬНОСТІ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ

Анотація. Розкрито особливості нормативно-правового регулювання діяльності ТНК в Україні та подано авторські пропозиції щодо його вдосконалення в контексті підвищення національної конкурентоспроможності.

Аннотация. Раскрыты особенности нормативно-правового регулирования деятельности ТНК в Украине и представлены авторские предложения по его усовершенствованию в контексте повышения национальной конкурентоспособности.

Annotation Peculiarities of the legal regulation of business activity of TNCs in Ukraine are disclosed and the author's propositions for its improvement in the context of strengthening of the national competitiveness are given.

Ключові слова: транснаціональні корпорації (ТНК), державне регулювання діяльності ТНК.

Найважливішим елементом розвитку міжнародних економічних відносин кінця ХХ – початку ХХІ століть є діяльність транснаціональних корпорацій (ТНК). З одного боку, компанії виступають продуктом в інтенсивно розвиненій світовій економіці, оскільки їх функціонування становить основу економічного зростання, технологічного прогресу в будь-якій цивілізованій і розвиненій країні. З іншого боку, ТНК самі є могутнім механізмом впливу на світову економіку. Тому в даний час актуальною є проблема правового регулювання діяльності ТНК. У правовому аспекті особливістю ТНК є, по-перше, те, що формально це підприємство, що підпадає під національну юрисдикцію відповідних країн. Фактично ж ТНК – мультинаціональне, транскордонне підприємство. По-друге, іншою особливістю служить те, що закордонні відділення ТНК, його філії, дочірні товариства, перебуваючи під юрисдикцією приймаючої держави, зареєстровані в ній і формально є підприємствами даної держави, яка приймає, фактично для неї – іноземні, бо їх залежність від закордонного головного комплексу ТНК значно сильніша, ніж від держави, яка приймає. Нарешті, по-третє, особливістю ТНК є і те, що в багатьох випадках, зазвичай через головне, материнське підприємство, ТНК веде ділові операції безпосередньо з державами, які приймають, або потенційно приймають, або просто з державами як з діловими партнерами [1].

Особливість правового становища ТНК полягає в значній автономії щодо держав, оскільки свої підприємства вони створюють у декількох країнах.

© Копійка Я. С., 2014