



УДК 656.073

**В.О. Хома,**  
кандидат юридичних наук, доцент,  
заступник завідувачу відділу  
наукових досліджень з правових питань митної справи  
Державного науково-дослідного інституту митної справи,

**А.Ф. Примак,**  
кандидат історичних наук,  
старший науковий співробітник відділу  
наукових досліджень з правових питань митної справи  
Державного науково-дослідного інституту митної справи,

**В.П. Жданова,**  
молодший науковий співробітник відділу  
наукових досліджень з правових питань митної справи  
Державного науково-дослідного інституту митної справи

## ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ НА ОСНОВІ ПРИНЦИПІВ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ЗАГАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ

**Постановка проблеми.** Нормативно-правовою базою зовнішньоекономічної діяльності України, та є національне та міжнародне законодавство. Міжнародні автомобільні перевезення вантажів є важливою складовою зовнішньоекономічної діяльності України та її економіки загалом. Такі перевезення мають значний вплив на рівень економічного розвитку всіх держав євразійського субконтиненту.

Їх належне нормативне регулювання на національному та міжнародному рівні суттєво підвищує ефективність цих перевезень, що в свою чергу впливає на подальший розвиток національної економіки.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженням питань в галузі міжнародних автомобільних перевезень вантажів займалися як українські, так і зарубіжні вчені: Д. С. Новіков, К. І. Плущніков, С. В. Саркісов, В.І. Дубей, Н. Г. Стоколос, Б. Л. Героніmus та інші, в роботах яких розкривалися проблемні питання в галузі міжнародних автомобільних перевезень та аналіз основних віх становлення та розви-

тку таких перевезень, а також тлумачення змісту міжнародних договорів і конвенцій, які діють у сфері вантажних перевезень.

**Актуальність теми** полягає у тому, що транспортна система України є основою для забезпечення нормальної діяльності економіки і її суб'єктів як всередині країни, так і на міжнародному рівні. Головним завданням системи надання послуг з міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом є підвищення ефективності її функціонування за рахунок подальшої оптимізації структури, застосування сучасних організаційних форм і технологій, удосконалення правових норм, підвищення ролі суб'єктів, які здійснюють відповідні послуги [1].

**Метою статті** є обґрунтування перспектив розвитку транспортної галузі України в напрямі інтеграції у загальноєвропейську транспортну мережу на та необхідності узгодження вітчизняної та загальноєвропейської нормативно-договірної бази із врахуванням принципів Європейської загальної транспортної політики.



Результати досліджень. У роботі 75-ої ювілейної сесії Комітету з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії (ЄЕК ООН), яка розпочала свою роботу 26 лютого 2013 року в Женеві, від України брала участь делегація на чолі із заступником Міністра інфраструктури України В. В. Корнієнком, до складу якої також входили експерти Постійного представництва України в Женеві. Передбачалося, що в рамках політичного сегменту засідання Комітету, міністри транспорту країн-членів підпишуть Спільну заяву про майбутній розвиток євразійських транспортних сполучень, а також Спільну декларацію щодо розвитку євразійських залізничних перевезень та діяльності зі створення єдиного залізничного права [2].

ЄЕК ООН у своїй діяльності керується крім інших нормативних документів, зокрема, Конвенцією про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19 травня 1956 року.

Україну як державу-засновницю ООН у 1946 р. було обрано до Економічної і Соціальної Ради ООН. Українська делегація внесла чимало пропозицій до Статуту ООН, а також до представництва неурядових організацій в Економічній і Соціальній Раді ООН (ЕКОСОП), а також до інших [3].

Україна, як член Європейської Економічної Комісії з 1956 р. бере активну участь в роботі ЕКОСОП та його допоміжних органів, серед яких є – Комітет внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН (КВТ ЄЕК ООН), який 19 травня 1956 року в Женеві прийняв один із найважливіших міжнародних документів – Конвенцію про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ) (*фр.* Convention relative au contrat de transport international de Marchandise par Route (CMR)) під егідою КВТ ЄЕК ООН [4].

Конвенція була прийнята з метою уніфікації процесу міжнародного автомобільного перевезення, яка застосовується до будь-якого договору автомобільного перевезення вантажів за умови, що місце відправлення та місце доставки вантажу

знаходяться у двох різних країнах, з яких щонайменше одна ратифікувала КДПВ. Загалом цей документ ратифікували 55 держав, серед яких усі держави – члени ЄС та СНД.

Україна у своїх зовнішньоекономічних відносинах також дотримується вимог даної Конвенції. Верховна Рада України 1 серпня 2006 р. прийняла Закон «Про приєднання України до КДПВ» із застереженням [5], згідно з яким Україна залишає за собою право не застосовувати положення ст. 47 КДПВ, яка закріплює можливість передачі спорів держав-учасниць до Міжнародного суду ООН. Відповідно до листа Міністерства закордонних справ України від 16.05.2007 р. № 72/14-612/1-1559 КДПВ набула для України чинності 17 травня 2007 р. Проте, оскільки СРСР був стороною Конвенції, її положення застосовувалися в Україні ще до ратифікації. У 1978 р. Європейська економічна комісія ООН запропонувала для підписання Протокол до КДПВ, який наразі ратифікували 40 держав, серед яких немає України. Протокол доповнив ст. 23 Конвенції, збільшивши розмір відповідальності перевізника. У 2008 р. Комісія розробила новий Додатковий протокол до Конвенції, який з метою спрощення міжнародних автомобільних перевезень запровадив форму електронної товарно-транспортної накладної (e-CMR). Вона передбачає оформлення за допомогою електронних засобів зв'язку, є рівнозначною паперовій копії CMR і містить ті самі дані. Протокол про e-CMR підписали вісім держав. Україна до Додаткового протоколу не приєдналася. Міжнародна товарно-транспортна накладна (CMR) КДПВ закріплює форму міжнародної товарно-транспортної накладної (CMR), яка підтверджує факт приймання-передачі вантажу та наявність договірних відносин між перевізником і вантажовідправником (вантажодержувачем), а також умови перевезення вантажу на основі положень Конвенції. Відповідно до постанови Кабміну від 01.02.2006 р. № 80 CMR належить до документів, необхідних для здійснення митного контролю та



оформлення товарів. Тому при перевезенні товарів автомобільним транспортом наявність СМР є обов'язковою. Конвенція передбачає, що СМР має силу договору перевезення та складається на кожен партію товару [6].

Стандартна СМР складається з 12 сторінок, містить 24 графи та заповнюється на самокопіювальних бланках. При консолідованих перевезеннях слід оформити таку кількість СМР, що дорівнює кількості одержувачів. Кожен перевізник робить на накладній помітку щодо зовнішнього стану вантажу та його упаковки. Оскільки СМР може замінювати договір перевезення, накладну слід завірити печатками вантажовідправника та перевізника, а після доставки вантажу – вантажоодержувача. Українські митні органи часто контролюють наявність печаток учасників перевезення, відсутність яких може призвести до затримок у митному оформленні. СМР має також містити застереження про те, що перевезення здійснюється відповідно до норм КДПВ, а умови, що суперечать Конвенції, є недійсними (ст. 41 Конвенції). При прийманні вантажу Конвенція покладає на перевізника обов'язок звірити дані, зазначені в СМР вантажовідправником, щодо фактичної кількості й комплектності вантажу, зовнішнього стану вантажу та упаковки, переліку та точності переданих перевізникові документів, необхідних для митного оформлення. Перевізник, якщо він не має можливості перевірити стан вантажу, наприклад через специфіку упаковки, або якщо дані не відповідають фактичному стану товарів, повинен зробити відповідні застереження в графі 18. За відсутності таких застережень вважатиметься, що перевізник прийняв товар належної якості, а дані СМР є достовірними. Практика свідчить, що досить часто ця норма КДПВ ігнорується. Це призводить до небажаних спорів і безспідставної відповідальності перевізника. Більшість вантажовідправників недооцінюють значення цих граф. Особливо це стосується перевезення специфічних товарів – швидкопсувних, небезпечних,

продуктів харчування, автомобілів тощо. Наприклад, під час перевезення швидкопсувного вантажу у графі 19 слід зазначити допустимий діапазон температур. Відсутність цих даних дозволить перевізнику уникнути відповідальності за ушкодження товару. За загальним правилом перевізник повинен передати вантаж одержувачу, зазначеному у графі 2 СМР. До моменту передачі другого екземпляру СМР вантажоодержувачу відправник вправі вимагати від перевізника припинення перевезення, зміни місця призначення або доставки вантажу іншому одержувачу [6].

Конвенція передбачає, що перевізник несе відповідальність за повну чи часткову втрату (вантаж вважається втраченим, якщо він не був доставлений протягом 30 днів по закінченні строку, зазначеного в СМР, а якщо такий строк не встановлювався – протягом 60 днів з моменту прийняття вантажу перевізником (ст. 20 КДПВ) та пошкодження вантажу, а також за порушення строків доставки. Він відповідає як за власні дії, так і за дії будь-яких третіх осіб, залучених ним для здійснення перевезення. Проте відповідальність перевізника виключається через неправомірні дії інших учасників перевезення, дефекти самого вантажу, його упаковки чи маркування або через форс-мажорні обставини, яких він не міг уникнути. Тягар доведення цих обставин також лежить на перевізникові. Одержувач, виявивши недостачу чи пошкодження вантажу, повинен внести відповідні застереження до СМР у такі строки (інакше діятиме презумпція, згідно з якою вантаж було прийнято відповідно до умов накладної):

– у разі явної втрати або пошкодження вантажу – у момент його прийняття;

– у разі прихованої втрати або пошкодження вантажу – протягом семи днів з моменту поставки вантажу, не враховуючи неробочі дні;

– у разі затримки доставки вантажу – протягом 21 дня з моменту передачі вантажу одержувачу.

Розмір відшкодування за пошкоджений або втрачений вантаж визначають



виходячи з його вартості в місці та під час прийняття вантажу для перевезення на підставі біржового котирування або, за відсутності таких даних, на підставі поточної ринкової ціни або звичайної вартості аналогічного товару. Максимальний розмір відшкодування не може перевищувати 8,33 розрахункових одиниць (розрахунковою одиницею відповідно до Конвенції вважаються спеціальні права запозичення МВФ, грошова вартість яких визначається шляхом щоденного сумування кошика провідних валют світу за ринковим курсом) за кілограм відсутньої ваги брутто. Більший розмір відшкодування можливий лише в разі зазначення у СМР вартості вантажу. Крім того, на суму відшкодування можуть нараховуватися 5% річних. Конвенція визначає, що строк позовної давності щодо перевезень, які було здійснено відповідно до її умов, становить один рік, а в разі протиправних дій з боку перевізника – три роки. У ст. 925 Цивільного кодексу України закріплено норму, згідно з якою строк позовної давності також становить один рік, проте зазначена норма не передбачає можливості збільшення цього терміну в разі протиправних дій перевізника [7].

Україна, плануючи ввійти в загальноєвропейську транспортну мережу, повинна прийняти принципи Європейської загальної транспортної політики, адаптувавши їх до українських умов. Головна мета

цієї політики – утворення єдиного ринку транспортних послуг, підвищення ефективності функціонування транспортних підприємств і об'єктів транспортної інфраструктури, збільшення безпеки перевезень, надійності і комфортності подорожей пасажирів і перевезень вантажів.

**Висновки** і перспективи подальших досліджень у даному напрямку:

1. Комплексне дослідження питань зовнішньоекономічної діяльності України в галузі міжнародних автомобільних перевезень є вагомим внеском дослідників у справу становлення та розвитку складової частини національної економіки.

2. Ратифікація Україною 01 серпня 2006 року Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19 травня 1956 року є переконливим свідченням того, що втілення на практиці норм даної Конвенції слугує позитивним фактором в напрямках діяльності забезпечення економічної безпеки України.

3. З метою підвищення іміджу України на європейському просторі доцільно впроваджувати новітні технології управління транспортними перевезеннями, що відповідають світовим стандартам якості перевезень.

4. Питання, які досліджувались у даній роботі потребують подальшого осмислення та наукового обґрунтування, що мають знайти місце в майбутніх наукових працях.

#### ЛІТЕРАТУРА:

1. Науменко А.П., Макарович Д.О. Розвиток міжнародних автомобільних перевезень в рамках транспортних кордонів Європи та України (дис.дослідження) – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc\\_gum/ppei/2010\\_26/Makarevich.pdf](http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/ppei/2010_26/Makarevich.pdf)
2. 75-а ювілейна сесія Комітету з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://geneva.mfa.gov.ua/ua/press-center/news/10466-u-zhenevi-rozpochala-svoju-robotu-75-a-juvilejna-sesija-komitetu-z-vnutrishnyogo-transportu-jeuropejskoji-jekonomichnoji>
3. Історія та традиції зовнішньополітичної служби України – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mfa.gov.ua/ua/about-mfa/history1>
4. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995\\_234/conv](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_234/conv)



5. Закон України «Про приєднання України до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19 травня 1956 року». – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/57-16>
6. Економічна і соціальна рада ООН. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.zakony.com.ua/juridical.html?catid=38240>
7. Транспортне право України : підруч. для студ. вищ. навч. закл. / М.Л. Шелухін, О.І. Антонюк, В.О. Вишневецька та ін. ; за ред. М.Л. Шелухіна. К.: Вид. Дім. «Ін Юре», 2008. – 896 с.
8. Бідняк М.Н., Івасишина Н.В. Ефективність і подальший розвиток міжнародних автомобільних перевезень вантажів. [Текст] Системні методи керування, технологія та організація виробництва, ремонту та експлуатації автомобілів: 36. наук. пр. – К.: НТУ, ТАУ. – Вип. 12. – 2001 – С. 153-156.
9. Новиков Д. С. Транспорт в международных экономических отношениях. – М., 1984.
10. Транспорт и его использование в условиях рынка. – Саркисов С. В.. – М., 1993.
11. Внешнеэкономическая деятельность: Дегтярева О. И., Полякова Т. Н., Саркисов С. В. Учеб. пособие. – М., 1999.
12. Плужников К. И. Транспортно-экспедиторские операции. – М., 1997.
13. Пархомчук Д. Компанії та ринки: транспортна сфера [Текст] // Інвестгазета. – 2008. – № 8. – С. 32–35.
14. Івасишина Н.В. Міжнародні перевезення вантажів на сучасному етапі. [Текст]//Автошляховик України. – 199” – №4. – С. 10–11

**Примак А.Ф., Жданова В.П. Міжнародні автомобільні перевезення: їх місце та роль у зовнішньоекономічній діяльності України.**

У статті розглянуто місце та роль міжнародних автомобільних перевезень в Україні, віхи становлення та розвитку даної галузі.

*Ключові слова: транспорт, автомобіль, вантаж, перевезення вантажів, міжнародні перевезення, конвенція*

**Примак А.Ф., Жданова В.П. Международные автомобильные перевозки: их место и роль во внешнеэкономической деятельности Украины.**

В статье рассмотрены место и роль международных автомобильных перевозок в Украине, вехи становления и развития данной отрасли.

*Ключевые слова: транспорт, автомобиль, груз, перевозка грузов, международные перевозки, конвенция*

**Primak A.F., Zhdanova V.P. International road transportation of their place and role in foreign trade Ukraine.**

The article considers the place and role of international road transport in Ukraine, milestones formation and development of the industry.

*Keywords: transportation, car, cargo, freight, international freight, convention*

