

Київський національний торговельно-економічний університет

Кафедра міжнародного, цивільного та комерційного права

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

**ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ**

студента 2 курсу, 10 м групи,
спеціальності 293 «Міжнародне право»,
спеціалізації

«Міжнародне право»

Синітовича Андрія Миколайовича

Науковий керівник

к.ю.н., ст. викладач

Кортукова Тамара Олександрівна

Гарант освітньої програми

д.ю.н., проф.

Мазаракі

Київ-2021

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ	
1.1. Історія розвитку транспорту та правового забезпечення міжнародної торгівлі	7
1.2. Транспортні документи у міжнародній торгівлі.....	17
РОЗДІЛ 2. СПОСОБИ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ	
2.1. Автомобільний спосіб перевезення у міжнародній торгівлі та його правова основа.....	26
2.2. Морський спосіб перевезення у міжнародній торгівлі та його правове забезпечення.....	32
2.3. Залізничний спосіб перевезення у міжнародній торгівлі та його правова основа.....	41
2.4. Повітряний спосіб перевезення у міжнародній торгівлі та його правове регулювання.....	45
2.5. Спеціальний спосіб перевезення у міжнародній торгівлі та його правове забезпечення.....	48
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ	54
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	56

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Актуальність теми полягає в тому, що транспортна діяльність безпосередньо стосується кожного із нас особисто. В умовах сучасних інтенсивних міжнародних інтеграційних процесах в економічній сфері важлива роль належить транспорту. Міжнародні перевезення відіграють роль одного із ключового з'єднуючого елемента між економіками держав, окремих регіонів та континентів, забезпечуючи активний розвиток міжнародної торгівлі.

При здійсненні міжнародних перевезень виникає комплекс проблем, які потребують нормативного врегулювання. Мова іде передусім про порядок перетину державних кордонів, про дотримання суверенітету кожної із держав, про встановлення і виконання уніфікованих правил використання транспортних магістралей, вимог щодо транспортного засобу та їх технічного стану, щодо екологічної безпеки при використанні транспортних засобів. Основні ж питання стосуються регулювання міжнародними конвенціями, двосторонніми та багатосторонніми угодами правових відносин між учасниками процесу міжнародних перевезень, якими є перевізники, пасажирів, вантажовідправники, вантажоодержувач та інші суб'єкти.

Наразі потреба в транспорті досить висока та відповідно до статистичних даних, які нам надає Європейський Союз станом на 2019 рік, більше ніж 50% транспортних перевезень здійснюється морським чи річковим видом транспорту, біля 20% - повітряним сполученням, приблизно 15% - автомобільним транспортом, залізничний складає в районі 3% від усього перевезення [60].

Дослідження проблем правового регулювання міжнародних вантажних перевезень здійснювало багато українських та закордонних вчених-юристів. Незважаючи на це, загальний аналіз міжнародних вантажних перевезень, міститься лише в окремих працях із цивільного, міжнародного приватного, господарського і транспортного права. Виходячи із вище сказаного ми бачимо що дане питання є актуальним на даний момент, широко обговорюване в світовому суспільстві.

Підґрунтям для подальшого дослідження особливостей правового регулювання транспортного забезпечення міжнародної торгівлі слугують праці українських та міжнародних вчених-правників таких як: О.В. Столярський [51], М.В. Гаєвець [36], Д.Н. Джунусов [37], Ф.П. Шульженко [55], І.І. Павелко [48], Л.М. Ко [44], М.В. Репецький [49], Ю. Козак [42], Н.Т. Кунда [43], К. Нгуєн [46], В.В. Козак [41], О.О. Балабанова [33] та інших.

Мета дослідження. Метою дослідження є пізнати правову основу регулювання транспортних відносин на даний момент, історію зародження правової основи та загальному історію транспортних відносин. З'ясувати основні проблеми правового регулювання транспортного забезпечення міжнародної торгівлі, сформулювати пропозиції щодо вдосконалення.

Для досягнення поставленої мети потрібно виконати такі **завдання**:

- дослідити загальну історію розвитку транспорту та правового забезпечення міжнародної торгівлі;
- з'ясувати основні транспортні документи у міжнародній торгівлі;
- дати правову характеристику кожному із видів транспортних засобів (повітряний, водний, автомобільний та залізничний);
- дізнатися проблемні питання правового регулювання кожного із виду транспорту;
- пізнати правову основу нового виду транспорту та які існують труднощі із його правовим регулюванням;

Об'єктом дослідження є правовідносини щодо порядку формування та діяльності міжнародних перевезень різними видами транспортних засобів.

Предметом дослідження є правове регулювання транспортного забезпечення міжнародної торгівлі.

Методами дослідження стали діалектичний, порівняльно-правовий, історико-правовий, формально-логічний, системно-функціональний методи та інші методи. При виконанні випускної кваліфікаційної роботи був використаний порівняльно-правовий метод, який застосовувався з метою вивчення вітчизняного та зарубіжного законодавства щодо правового регулювання

транспортного забезпечення міжнародної торгівлі. За допомогою історико-правового та діалектичного методів вдалося дослідити історію розвитку різних видів транспортних засобів та правову основу, яка регулювала їх функціонування. Із застосуванням формально-логічного методу була опрацьована наукова література стосовно теми дослідження і аналізувалась практика вирішення проблемних чи спірних питань компетентними органами залежно від виду транспорту. Системно-функціональний метод надав можливість вивчити і дослідити внутрішню структуру органів управління, які регулюють питання щодо міжнародних перевезень їх склад, компетенцію, а також порядок прийняття ними рішень.

Наукова новизна дослідження полягає в комплексному дослідженні основних проблем правового регулювання міжнародних перевезень, виявлення недоліків, розбіжностей законодавства щодо процедури міжнародного перевезення.

Окремі положення випускної кваліфікаційної роботи викладено у статті «Історико-правові аспекти розвитку транспортного забезпечення міжнародної торгівлі», що опублікована у збірнику наукових статей «Міжнародне право: трансформація доктрини та практики». К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2021 ст. 155 [53].

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що їх зміст у багатьох аспектах доповнює наукові знання з історії розвитку та функціонування правового регулювання міжнародних перевезень. Зібраний матеріал і узагальнення можуть бути використані для підготовки узагальнюючих праць, при підготовці лекційних занять та спецкурсів у вищих навчальних закладах.

Структура випускної кваліфікаційної роботи обумовлена метою і предметом дослідження та авторським підходом до розгляду обраної теми. Випускна кваліфікаційна робота складається із вступу, двох розділів, які включають в себе сім підрозділів, висновків та пропозицій, списку використаних джерел. Повний обсяг роботи становить 62 сторінок, із яких основна частина

роботи займає 53 сторінок. Список використаних джерел складається з 68 найменувань.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ

1.1. Історія розвитку транспорту та правового забезпечення міжнародної торгівлі

Історія розвитку транспортного забезпечення невід’ємна від розвитку історії людського суспільства. Оскільки, причиною цього є те, що без переміщення предметів, ресурсів, знарядь праці, а також самої людини неможливі ні виробництво, ні споживання, ні яка-небудь інша цілеспрямована діяльність. Будь то на суші чи на морі, людина завжди прагнула підкорити землю і дослідити нові місця, пізнати кожен частину нашої планети.

Еволюція транспорту почалася від простих каное та привела нас до космічних подорожей, і невідомо настільки вона просунеться у майбутньому нам залишається тільки догадуватися, оскільки колись мрії та фантазії наразі це реальність та буденність. Нижче наведено коротку історію транспорту, починаючи від перших транспортних засобів 900 000 років тому і до сучасності.

Транспорт виник у глибоку давнину, і для того часу потреби в транспорті були мінімальними. Наразі потреба в транспорті досить висока та відповідно до статистичних даних, які нам надає Європейський Союз станом на 2019 рік, більше ніж 50% транспортних перевезень здійснюється морським чи річковим видом транспорту, біля 20% це повітряним сполученням, приблизно 15% це автомобільним транспортом, залізничний складає в районі 3% від усього перевезення [60].

Перший вид транспорту був створений для того, щоб подолати воду і це були човни. Ті, хто колонізував Австралію приблизно 60 000–40 000 років тому, вважаються першими людьми, що перетнули море, хоча є деякі докази того, що морські подорожі здійснювалися ще 900 000 років тому.

Найдавніші відомі човни були простими катерами, також відомими як землянки, які були зроблені шляхом видовбування стовбура дерева. Докази цих плаваючих транспортних засобів надходять від артефактів, які датуються

приблизно 10 000–7 000 років тому. Каное з Пессе є найстарішим кораблем, розкопаним і датується 7600 р. до н. е. Плоті існують майже так само довго, і артефакти показують, що вони використовуються принаймні 8000 років [40].

Наступним видом транспорту, що появився в світі вважаються коні. Хоча важко точно визначити, коли люди вперше почали одомашнювати їх як засіб пересування та транспортування товарів, експерти, як правило, вважають появу певних біологічних та культурних маркерів людини, які вказують, коли така практика почала існувати. Експерти вважають, що одомашнення відбулося близько 4000 р. до н. е.. Приблизно в цей період було винайдено колесо. Археологічні записи показують, що перші колісні транспортні засоби використовувалися приблизно 3500 р. до н.е.. Найдавніший добре датований артефакт того часу це «горщик Брноціце», керамічна ваза, на якій зображено чотириколісний вагон з двома осями. Його виявили на півдні Польщі [46].

У 1769 році паровий двигун Ватта змінив усе. Човни були одними з перших, хто скористався паровою енергією. У 1783 році французький винахідник на ім'я Клод де Жуфруа побудував «Піроскаф» перший у світі пароплав. Але незважаючи на успішні поїздки вгору та вниз по річці, перевезення пасажирів у рамках демонстрації, не було достатнього інтересу для фінансування подальшого розвитку.

У той час як інші винахідники намагалися створити пароплави, які були б досить практичними для масового транспортування, американець Роберт Фултон просунув цю технологію туди, де вона була комерційно вигідною. У 1807 році Клермонт завершив 150-мильну подорож з Нью-Йорка до Олбані, яка тривала 32 години, із середньою швидкістю, що досягала приблизно 5 миль на годину. Протягом кількох років Фултон та компанія запропонують регулярні пасажирські та вантажні перевезення між Новим Орлеаном, штат Луїзіана, та Натчесом, штат Міссісіпі.

Ще в 1769 році інший француз на ім'я Ніколас Жозеф Куно спробував адаптувати технологію парових двигунів до дорожнього автомобіля, що результатом стало винахід першого автомобіля. Однак важкий двигун додав

автомобілю настільки великої ваги, що це не було практично. Він мав максимальну швидкість 2,5 милі на годину.

Ще одна спроба перепрофілювати парову машину для іншого виду особистого транспорту призвела до створення «Парова велосипеда Roper». Розроблений у 1867 році двоколісний велосипед з паровим двигуном багато істориків вважає першим у світі мотоциклом.

Одним із видів сухопутного транспорту, що приводиться в рух паровою машиною, став локомотив. У 1801 р. Британський винахідник Річард Тревітік відкрив перший у світі автомобільний локомотив, під назвою «Дихаючий диявол» і використав його, щоб відвести шістьох пасажирів до сусіднього села. Через три роки Тревітік вперше продемонстрував локомотив, який рухався по рейках, і ще один, який перевозив 10 тон заліза до громади Пенідаррен, Уельс, до невеликого села під назвою Аберсінон.

Колезі британцю інженеру будівельнику та механіку на ім'я Джордж Стівенсон, захотілося перетворити локомотиви на вид масового транспорту. У 1812 році Меттью Мюррей з Гольбека спроектував і побудував перший комерційно успішний паровоз «Саламанка». У 1814 році Стівенсон сконструював «Блюхер» це восьми вагонний локомотив, здатний перевозити 30 тон вугілля в гору зі швидкістю чотири милі на годину.

До 1824 року Стівенсон покращив ефективність своїх локомотивних конструкцій. Шість років потому він відкрив Ліверпульську та Манчестерську залізницю, першу міжміську залізничну лінію загального користування, що обслуговується паровозами. Його помітні досягнення також включають встановлення стандарту відстані між рейками для більшості залізниць, що використовуються сьогодні. Недарма його називали « батьком залізниць » [57].

Початок ХХ століття став справжнім світанком нової ери в історії перевезень, оскільки два американських брата, Орвілль і Уілбур Райт, здійснили перший офіційний авіалайнер у 1903 році. По суті, вони винайшли перший у світі літак. Звідти почався авіаперевезення літаками, які були введені в експлуатацію протягом кількох коротких років під час Першої світової війни. У 1919 році

британські авіатори Джон Оллок та Артур Браун здійснили перший трансатлантичний політ, що перетинав Канаду до Ірландії. Того ж року пасажирів вперше змогли здійснити міжнародні польоти [32, с. 43].

Приблизно в той же час, коли брати Райт здійснювали політ, французький винахідник Пол Корну почав розробку роторного корабля. А 13 листопада 1907 р. його гелікоптер "Корну", виготовлений майже з кількох труб, двигуна та поворотних крил, досяг висоти підйому приблизно на одну ногу, перебуваючи в повітрі близько 20 секунд. Таким чином, Корну буде претендувати на те, що пілотував перший політ гелікоптера.

Невдовзі після того, як авіа польоти почалися, люди почали серйозно роздумувати над можливістю йти далі вгору і до небес. Радянський Союз здивував більшість західного світу в 1957 році успішним запуском Sputnik, першого супутника, що досяг космосу. Через чотири роки Радянський Союз рушив далі та відправивши першу людину, льотчика Юрія Гагарана, у відкритий космос на борту «Схід -1».

Ці досягнення спричинили «космічну гонку» між Радянським Союзом та Сполученими Штатами, яка завершилася тим, що американці здобули, мабуть, найбільше коло перемоги серед національних суперників. 20 липня 1969 року місячний модуль космічного корабля "Аполлон" з астронавтами Нілом Армстронгом і Баззом Олдріном зійшов на поверхню Місяця.

Ця подія, яку транслювали в прямому ефірі по всьому світу, дозволила мільйонам стати свідком того моменту, коли Армстронг став першою людиною, що ступила на Місяць, момент, який він оголосив «одним маленьким кроком для людини, одним гігантським стрибком для людства». Хоча на даний момент багато хто стверджує, що цей політ на місяць був засобом кінематографічного монтажу [63].

Із зародженням нового виду транспорту, через деякий час і зароджувалися нормативно правові документи, які б регулювали відносини пов'язані із тим чи іншим новим видом транспорту. Далі ми будемо розглядати історичні етапи появи та вдосконалення правових норм у різних видах транспорту.

Першим нормативним документом у морському перевезенні вважається Родійський закон (Nomos Rhodion Nautikos), з якого не зберіглося жодного первинного письмового зразка, але про який згадується в інших юридичних текстах (римський та візантійський юридичні кодекси). Написаний, ймовірно, між 600 і 800 роками, це збірник норм морського права, розділений на три частини. Перша частина стосується ратифікації «морського закону» римськими імператорами. Другий визначає участь екіпажу у морській вигоді та норми, що діють на судні, тоді як третій та найбільший посиляється на морське право, наприклад, на розподіл відповідальності у випадку крадіжки або пошкодження вантажу чи судна.

Проаналізувавши історичні документи, можна виділити два термінологічні поняття такі як адміралтейське право та морське право. Такий термін як адміралтейське право в радянській юридичній літературі не згадується. Адміралтейське право це продукт англо-американської правової традиції. За багатьма типологічними ознаками ми можемо говорити про нього як про складну правову систему, що включає норми як міжнародного, так і національного, як матеріального, так і процесуального права.

Адміралтейське право бере свій початок в традиційних судових рішеннях, законодавчих актах і міжнародних договорах, які визначали правові відносини, що виникають під час перевезення пасажирів або вантажів в прибережних і міжнародних водах. Витоки цієї древньої правової галузі лежать в звичаях древніх єгиптян, фінікійців і греків, які в епоху рабовласництва вели інтенсивну комерційну діяльність в Середземному морі. Мабуть, адміралтейське право виникло тоді, коли вперше для вирішення спорів між мореплавцями в містах-портах Середземномор'я були засновані спеціальні суди. Згодом конкретні судові рішення стали записуватися і поступово утворювався звід традиційних правил, якими керувалися судові інстанції. Тоді це право не називали ім'ям англійського адміралтейства і воно швидше було грецьким (відоме як Кодекси Родосу) або середземноморським, які існували в кодексах Таблиць Амальфі (Tablets of Amalfi), або Барселони (Libre del Consolat de mar of Barcelona).

В умовах зростаючої конкуренції над морською торгівлею, голландським юристом і філософом Гуго Гроцієм, батьком міжнародного права в цілому було написано Мара LIBERUM (свободу морів), яку було опубліковано в 1609 році, в даній роботі він виклав принцип, щоб море було міжнародною територією і що таким чином, всі країни могли вільно використовувати його для торгівлі. Він аргументував цю ідеєю, тим що «кожна нація вільна їздити до будь-якої іншої нації та торгувати з нею» [34]. Гуго Гроцій зауважив, що на відміну від суші, на якій государи могли розмежувати свою юрисдикцію, море було схоже на повітря, загальне надбання всіх.

Концепція Гроція «свободи морів» стала практично універсальною через 20 століття після глобального домінування європейських морських держав. Національні права та юрисдикція над морями обмежувались певним поясом води, що простягався від узбережжя країни, як правило, на три морські милі (5,6 км), згідно з правилом «гарматного пострілу» Бінкершука. Згідно з принципом *mare liberum*, всі води за межами національних кордонів вважалися міжнародними водами: вільними для всіх націй, але не належачими жодній з них.

Основу сучасного міжнародно-правового регулювання морського перевезення вантажів становлять три конвенції [37]. Зокрема, це наступні: 1. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент, прийнята в Брюсселі 25 серпня 1924 (Гаазькі правила) її основу склали правила, прийняті в 1921 р. на сесії Асоціації міжнародного права в Гаазі про перевезення вантажу за коносаментом; 2. Протокол змін до Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються коносаменту, прийнятий в Брюсселі 23 лютого 1968 (Правила Вісбі); 3. Конвенція ООН з морського перевезення вантажів, прийнята в Гамбурзі 30 березня 1978 (Гамбурзькі правила).

Таким чином, сьогодні перевізникам доводиться мати справу з трьома групами вантажовласників, які здійснюють морські перевезення на підставі того чи іншого правового режиму.

Першим нормативним документом у повітряному перевезенні вважається місцевий указ, прийнятий в Парижі в 1784 році, через рік після першого польоту

аеростатів братів Монгольф'є. До Першої світової війни кілька держав підписували двосторонні угоди щодо правового статусу міжнародних польотів. Після війни було створено кілька конкуруючих багатосторонніх режимів, а саме Паризьку конвенцію від 1919 року, Іberoамериканську конвенцію від 1926 року та Гаванську конвенцію від 1928 року. Відсутність однаковості міжнародного повітряного права, особливо щодо відповідальності міжнародних авіакомпаній, призвела до створення Варшавської конвенції від 1929 року [50].

На даний момент основним регулюючим органом у міжнародній повітряній сфері є Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO), заснована відповідно до Чиказької конвенції про цивільну авіацію від 1944 року, і є спеціалізованою установою ООН, що займається організацією і координацією міжнародного співробітництва держав у всіх аспектах діяльності цивільної авіації. Основними джерелами міжнародного повітряного права є міжнародний договір і міжнародний звичай [49].

Серед багатосторонніх договорів міжнародного повітряного права необхідно виокремити такі: Конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (Варшавська) 1929 року; Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька) 1944 року; Конвенція про визнання прав на повітряне судно (Женевська) 1948 року [23]; Конвенція про шкоду, завдану іноземним повітряним судном третім особам на поверхні (Римська) 1952 року [24]; Конвенція про злочини і деякі інші акти на борту повітряного судна (Токійська) 1963 року [25]; Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (Гаазька) 1970 року [26]; Конвенція про боротьбу з незаконними актами, направленними проти безпеки цивільної авіації (Монреальська) 1971 року; Протокол про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, що обслуговують міжнародну цивільну авіацію (Монреальський протокол) 1988 року [31]; Договір про відкрите небо (Гельсінкі) 1992 року [8].

Щодо залізничного перевезення то перша Міжнародна конвенція про міжнародні залізничні перевезення вантажів (СІМ) була укладена в 1890 році, на

Міжнародній конвенції про міжнародні залізничні перевезення небезпечних вантажів, а вступила в дію в 1893 році. Після Першої світової війни вона була заміненена новою конвенцією, укладеною в 1924 році, яка була знову зміненою конвенцією, підписаною в Римі в 1933 році, яка в свою чергу була заміненена після Другої світової війни в Бернською конвенцією у 1952 році. Нова конвенція була підписана в Берні в 1961 році і вступила в дію в 1965 році. Конвенції застосовуються, коли товари були відправлені за наскрізною накладною для перевезення через території принаймні двох договірних держав і за певними визначеними лініями.

Вони регулюють здебільшого форму та умови договору перевезення; його виконання, включаючи доставку та оплату зборів; його модифікації; відповідальність перевізника за затримку, втрату чи пошкодження; та виконання контракту діями. Крім того, конвенції встановлюють обов'язок залізниць перевозити вантажі та права та обов'язки різних залізничних органів договірних держав.

На даний момент міжнародне залізничне перевезення регулюється Конвенцією про міжнародні залізничні перевезення (COTIF), яка була прийнята 9 травня 1980 року та набрала чинності 1 травня 1985 року. На базі даної конвенції було створено Міжурядову організацію міжнародних залізничних перевезень (OTIF). Метою Організації є сприяння, поліпшення і полегшення міжнародного залізничного сполучення. Штаб-квартира Організації знаходиться в Берні. Організація уклала відповідну Угоду про місцеперебування зі Швейцарією в 1988 році.

Конвенція про міжнародні залізничні перевезення є основним документом Міжурядової організації міжнародних залізничних перевезень. Вона регулює діяльність Організації, а також її цілі, призначення, відносини з державами-членами та її діяльність загалом. При цьому, Конвенція про міжнародні залізничні перевезення дозволяє розширити юридичну сумісність та вдосконалити технічну сумісність та сприяє розвитку мультимодального

транспорту. Він містить сім додатків, в яких викладено: технічні функціональні вимоги, договори на перевезення пасажирів та вантажів.

Типові контракти відповідно до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення розробляються та поширюються Міжнародним комітетом залізничного транспорту. Слід зазначити, що Європейський Союз приєднався до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення у 2011 році.

Конвенція про міжнародні залізничні перевезення складається з двох частин: сама Конвенція, яка регулює функціонування Міжурядової організації міжнародних залізничних перевезень та сім Додатків, що встановлюють спільну законодавчу базу про залізничні перевезення.

Міжурядова організація міжнародних залізничних перевезень розробляє єдині правові режими для договорів перевезення пасажирів та вантажів; допоміжних елементів договору перевезення, такі як договір-користування вагонами або інфраструктурою; правил перевезення небезпечних вантажів; технічних положень та порядок технічного затвердження рухомого складу.

До того ж, Міжурядова організація міжнародних залізничних перевезень надає своїм державам-членам юридичні та технічні засоби для сприяння міжнародним залізничним перевезенням, розвитку цього руху на їх території та підключення до залізничних мереж інших держав-членів. Тому він забезпечує засоби для сприяння реальній правовій та технічній сумісності.

Щодо регулювання автомобільних перевезень то Міжнародний союз автомобільного транспорту заснований в Женеві 23 березня 1948 року, для сприяння торгівлі, міжнародних автомобільних перевезень, пасажирській мобільності, а також підтримки сталого розвитку у всьому світі.

У 1949 році Міжнародний союз автомобільного транспорту створив систему міжнародних дорожніх перевезень, яка спочатку була міжурядовою угодою, а згодом стала глобальною конвенцією. Система міжнародних дорожніх перевезень стала інструментом для полегшення післявоєнних продаж між європейськими державами в контексті тогочасних нестабільних геополітичних відносин. Система митного транзиту дозволила товарам перетинати кордони,

оскільки економіка Європи почала відновлюватися. Система міжнародних дорожніх перевезень стала відчутним засобом прагнення до процвітання.

Уніфікація норм у сфері регулювання автомобільного транспорту в межах ООН означало, зокрема і те, що Міжнародний союз автомобільного транспорту зміг співпрацювати з урядами, щоб переписати правила транспорту на найближчі десятиліття. При цьому, кожна конвенція ООН, що стосується автомобільного транспорту, що визначає ролі та обов'язки в галузі логістики та автомобільного транспорту залучена або ініційована Міжнародним союзом автомобільного транспорту [67, с. 46].

Важливим етапом у розвитку міжнародно-правового регулювання автомобільних перевезень стало прийняття Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 1956 року. У ній вперше викладено обов'язки та відповідальність приватних сторін, які беруть участь у перевезенні вантажів. Пізніше у 1975 році було укладено нову Конвенцію МДП, яка була перероблена, щоб дозволити інтермодальні перевезення вантажів за умови, що принаймні один етап подорожі здійснюється автомобільним транспортом [35, с. 225].

Слід підкреслити, що в системі міжнародних перевезень на сьогоднішній день діють найбільш широко використовувані документи щодо відправлень між відправниками, одержувачами та перевізниками. Вони забезпечують запис транспортних операцій та містить важливу інформацію щодо вантажу, що перевозиться.

Отже, ми бачимо, що транспорт весь час змінюється та вдосконалюється, а також із ним і змінюються та доповнюються норми права, які регулюють відносини пов'язані із ним. Ми побачили наскільки важливе питання постійного контролю актуальності правового регулювання транспортного забезпечення в міжнародній торгівлі.

1.2. Транспортні документи у міжнародній торгівлі

Транспортні документи лежать в основі міжнародних торговельних операцій. Ці документи видаються судноплавною лінією, авіакомпанією, міжнародною транспортною компанією, залізницею, експедитором або логістичною компанією. Для кожного виду транспортного засобу існує свій основний документ до прикладу для судноплавства це коносамент, для автомобільного перевезення це CMR документ, для авіаційних перевезень це AWB Air Waybill, для залізних перевезень це CIM або SMGS.

Коносамент це документ, що видається судновласником вантажовідправнику у засвідчення прийняття вантажу до перевезення морським шляхом. Коносамент виконує три основні функції: засвідчує прийняття судновласником (перевізником) вантажу до перевезення, є товаророзпорядчим документом, свідчить про укладення договору перевезення вантажу морським шляхом, по якому перевізник зобов'язується доставити вантаж проти подання документів.

Виконуючи першу функцію, коносамент є розпискою судновласника або його уповноваженого, яка свідчить, що певні товари у зазначеній кількості та стані навантажені на судно для перевезення до обумовленого місця призначення або, що товари прийняті під охорону судновласника з метою перевезення. На коносаменті обов'язково має бути вказівка судноплавної компанії "вантаж на борту", або "вантаж навантажений", або "вантаж прийнятий до навантаження".

Друга функція коносамента, це давати право власникові оригіналу розпоряджатися вантажем, що робить його товаророзпорядчим документом. Це означає, що лише особа, зазначена у коносаменті, або яка має коносамент на пред'явника, в змозі вимагати від судновласника видачі товару, позначеного у коносаменті, і має право розпоряджатися цим товаром. Для того, щоб продати товар, який знаходиться у дорозі і який представлений коносаментом, товаророзпоряднику досить продати або відступити свої права по коносаменту.

Третя функція коносаменту - це його здатність бути єдиним доказом наявності договору морського перевезення між вантажовідправником та судновласником. Цю функцію коносамент виконує при перевезеннях товарів на судах регулярних ліній або при поставці вантажів окремими партіями, недостатніми за своїми розмірами для використання усього судна або його частини. Якщо ж під вантаж фрахтується ціле судно або його частина, договір морського перевезення оформляється так званою чартер-партією, або чартером. У цьому випадку коносамент виконує лише перші дві функції - служить розпискою в отриманні вантажу до перевезення та товаророзпорядчим документом. Коносамент містить: найменування судна, перевізника, відправника (shipper/consignor); місце прийняття або навантаження вантажу; місце призначення або направлення судна (destination); найменування вантажу (description of cargo); кількість місць (number of packages); платежі, які належать перевізнику; інші умови, у тому числі умова на перекидання; час та місце видачі коносаменту; кількість екземплярів коносаменту (number of original B/L); підпис капітана або іншого представника перевізника. Зазначені реквізити не належать до обов'язкових. Відсутність окремих з них або наявність яких-небудь інших реквізитів не позбавляє коносамент властивостей транспортного документа. Але відсутність у коносаменті певних реквізитів, наприклад, відомостей про вантаж, позбавляє його функцій товаророзпорядчого документа, він перестає бути цінним папером. Звичайно коносамент - це надрукований друкарським способом документ, у який вписуються перераховані вище дані. На звороті лінійного коносаменту звичайно друкуються умови договору перевезення. Існують такі види коносаментів: іменний, ордерний та на пред'явника. Іменний коносамент (straight B/L) містить вказівки про те, що товар має бути доставлений певному отримувачу із зазначенням його назви та адреси. Ордерний коносамент (order B/L) передбачає, що вантажовідправник може передати свої права третій особі, індосувавши коносамент, тобто поставивши на звороті свій підпис та печатку. Такий коносамент застосовується у тих випадках, коли платіж здійснюється проти подання документів банку. Коносамент на пред'явника (bearer B/L)

Передбачає, що товар передається будь-якій особі - утримувачу коносаменту [41, с. 143].

Видача товару по коносаменту може бути здійснена: по іменному коносаменту - особі, на чие ім'я виписаний коносамент; по ордерному коносаменту - особі, на чие ім'я індосований коносамент; по коносаменту на пред'явника - особі, яка пред'явить коносамент. У тих випадках, коли вантажоотримувач продає не всю партію товару по коносаменту, а тільки її частину або коли партія товару продається одночасно декільком покупцям, він може розділити коносамент на декілька частин і кожному покупцю виписати частковий коносамент, або ділівері-ордер, по якому кожний покупець може отримати відповідну частину вантажу. Ділівері-ордер, виданий перевізником, а також ділівері-ордер, виданий вантажоотримувачем і підтверджений капітаном судна, мають характер товаророзпорядчого документа.

Крім зазначених коносаментів, існує також береговий (custody B/L) та бортовий (on board B/L, shipped) коносаменти. Береговий коносамент видається у підтвердження прийняття вантажу від відправника на березі, як правило, на складі перевізника. Якщо вантаж навантажений на судно, то видається бортовий коносамент. При прийнятті на борт судна вантажу, для якого був виданий береговий коносамент, у ньому робиться позначка про навантаження вантажу на судно, вказується дата навантаження та інші позначки. Бортовий коносамент є більш цінним. Покупець за умовою СІФ у загальному випадку не повинен приймати вантаж за береговим коносаментом і може наполягати на бортовому. Тому іноді береговий коносамент замінюється на бортовий, безумовно, якщо вантаж прийнятий на борт судна [61, с. 14].

Особливим видом коносаменту є прями́й, або наскрі́зний, коносамент (through B/L). Він підтверджує наявність договору перевезення із одного місця в інше окремими етапами, з яких, у крайньому разі, один етап - це морський транзит, і через що перевізник, котрий видає документ, приймає на себе відповідальність за перевезення, обумовлене у наскрізному коносаменті. Такий коносамент видається, якщо потрібно доставити вантаж у порт призначення з

перевантаженням його на інше судно у проміжному пункті. Здійснення та оплата перевалочних робіт у дорозі є обов'язком судновласника.

Коносаменти, як правило, складаються у трьох або більше екземплярах з тим самим змістом та датою: один екземпляр для вантажовідправника або його експедитора, один - для вантажоотримувача і один - для судновласника. Усі екземпляри коносамента, які становлять так званий повний комплект, є оригіналами, і на них ставиться штамп "оригінал". У деяких випадках позначається порядковий номер оригіналу - перший, другий, третій. У коносаменті обов'язково має бути зазначена кількість складених оригіналів, проте тільки один з оригіналів коносамента може бути товаророзпорядним документом. Після видачі вантажу по одному з оригіналів решта втрачають силу [52, с. 314].

Крім оригіналів, може бути виписана необхідна кількість копій коносамента, які юридичної сили не мають і звичайно необхідні капітану судна для перевірки навантаженого та розвантаженого товару, агентам судна, портовій адміністрації, митним органам, транспортно-експедиторській фірмі тощо. Копії коносамента мають штамп "копія" або друкуються на папері відмінного від оригіналу кольору. Кількість копій не входить в зазначену у коносаменті кількість екземплярів.

Оборотний коносамент комбінованого перевезення - оборотний або необоротний наскрізний транспортний документ перевізника, на умовах якого сторона, що видає його, бере на себе відповідальність за вантаж та за виконання договору перевезення безпосередньо перед вантажовласником (ФІАТА). Оскільки цей документ видається експедитором, він не є коносаментом із суворо юридичного погляду, і у будь-якій угоді, у якій конкретно потрібна видача коносамента, наприклад для відкриття товарного акредитива, такий документ не може використовуватись. Його можна використовувати у разі, якщо видача цього документа конкретно передбачається.

Коносамент чистий - це коносамент, що не містить будь-яких застережень перевізника, тобто він свідчить про те, що товари передані перевізнику без будь-

яких пошкоджень. Будь-які застереження у транспортному документі, які прямо вказують на дефектний стан товару або його упаковки, роблять його нечистим. Відповідно до статті 18 такі документи не можуть прийматися покупцем. Слід зауважити, що коносамент є чистим N1 тоді, коли у нього є:

- застереження, які не містять прямих вказівок на те, що товар або його упаковка мають незадовільний стан (наприклад: "пакувальні коробки були у використанні");
- застереження про звільнення перевізника від відповідальності за ризики, пов'язані з характером товару або його упаковки;
- застереження відносно того, що перевізнику невідомі характер товару, технічна специфікація, вага, розміри, якість тощо.

Коносамент застрахований - коносамент, що застосовується при перевезенні вантажу у контейнерах. Є сполученням транспортного документа зі страховим полісом.

Штурманська розписка є засвідченням судновласником прийняття товару до перевезення. Її виписує помічник капітана на підтвердження отримання конкретної партії товару на борт судна. Розписка висвітлює видимий стан товарів і дозволяє перевізнику видати коносамент. У ній відображаються результати перевірки, яка здійснюється контролерами судновласника при прийманні товару для навантаження або під час навантаження. Штурманська розписка видається вантажовідправнику, доки не готовий коносамент, або при поставці товару вздовж борту судна (на умовах "FAS" "Free alongside Ship). Вона не є товаророзпорядчим документом, тому судновласник може видати коносамент, не вимагаючи її повернення.

Останнім часом практика ведення документів у міжнародній торгівлі значно спростилась. Зараз при морських перевезеннях (особливо на регулярних судноплавних лініях) замість бортового коносамента часто використовують необоротні транспортні документи, аналогічні тим, які раніше застосовувались до інших, невідомих видів транспорту. Такі документи називають по-різному: "морська накладна", "лінійна накладна", "фрахтова розписка" або інші варіанти

цих термінів. Необоротні документи достатні для використання у всіх випадках морських перевезень, за винятком одного. А саме - коли покупець хоче перепродати товар, який вже знаходиться у дорозі, передавши документи на папері новому покупцю. Для того щоб у початкового покупця залишалась така можливість, треба зберігати обов'язки продавця щодо передачі коносаменту. Іншими словами, треба укласти контракт купівлі-продажу на умовах "Вартість та фрахт" - "CFR" - Cost and Freight або "СІФ" - "Вартість, страхування та фрахт" - "CIF" - Cost, Insurance and Freight [47, с. 375].

У тих випадках, коли при укладенні контракту купівлі - продажу на умовах "Вартість та фрахт" або "Вартість, страхування та фрахт" покупець знає, що він не збирається перепродавати товар під час його перевезення, сторони можуть обумовити у контракті, що продавець звільняється від зобов'язань щодо передачі коносаменту. Можна також використати умови "Перевезення оплачено до" - "СРТ" Carriage Paid To або "Перевезення та страхування оплачені до" - "СІР" - Carriage and Insurance Paid To, які не накладають на продавця зобов'язань щодо передачі коносаменту. Все це спрощує документообіг.

Морська накладна (лінійна накладна, океанська накладна) - документ, який підтверджує наявність договору перевезення вантажу морським шляхом та прийняття або навантаження вантажу перевізником і за яким перевізник зобов'язується доставити вантаж вантажоотримувачу, зазначеному у документі. Цей документ аналогічний "іменному" коносаменту, який широко використовується, наприклад, у Канаді та США.

CMR розшифровується як "Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів" англійською мовою та "Конвенція, що стосується міжнародного транспорту товарів на маршруті" французькою мовою, яка була підписана в Женеві 19 травня 1956 році. Станом на вересень 2029 року конвенцію ратифікували 45 держав.

CMR також відомий як накладна CMR, яку розробила Міжнародна спілка автомобільних перевезень(IRU). Це документ, що використовується для регулювання автомобільних вантажних перевезень, і служить міжнародною

угодою. Документ був прийнятий більшістю європейських держав з метою врегулювання правових питань, що стосуються автомобільних вантажних перевезень.

Існує три копії CMR: підтвердження отримання, яке повертається відправнику (наприклад: ADESA), доказ доставки, який надходить перевізнику (транспортній компанії), а третій примірник - одержувачу.

Документ CMR повинен містити таку інформацію: дата та місце складання документа; найменування та адреса транспортної компанії, а також вантажоодержувача; опис вантажу, що перевозиться, та метод пакування, що використовується; вагу товару; збори, пов'язані з товаром; інформація про небезпечні вантажі [54, с. 148].

AWB Air Waybill, повітряна накладна є квитанцією міжнародною авіакомпанією для товарів і доказом договору перевезення.

Повітряна накладна - це найважливіший документ, виданий перевізником безпосередньо або через уповноваженого агента. Це не підлягає обговоренню транспортний документ, що охоплює перевезення вантажу з аеропорту в аеропорт. Приймаючи відправлення, вантажний агент IATA діє від імені перевізника, чия авіа накладна видається.

Повітряні накладні мають одинадцять значні номери, які можна використовувати для бронювання, перевірки стану доставки та поточної позиції вантажу. Номер AWB містить 11 цифр, перші 3 цифри це префікс авіакомпанії, наступні 7 цифр це серійний номер AWB, остання цифра це контрольна цифра.

Повітряні накладні випускаються у восьми наборах різних кольорів. Перші три копії класифікуються як оригінали. Перший оригінал, зеленого кольору, є копією перевізника -емітента. Другий, пофарбований у рожевий колір, є копією одержувача. Третій, синього кольору, є копією вантажовідправника. Четверта коричнева копія діє як квитанція про доставку або підтвердження доставки. Інші чотири екземпляри білого кольору.

Основними функціями повітряної накладної є:

- Договір перевезення: За кожним оригіналом повітряної накладної стоять умови договору на перевезення документів.
- Докази отримання товару: Коли вантажовідправник доставляє товари для пересилання, він отримує квитанцію. Квитанція є доказом того, що вантаж був переданий у належному стані та в належному стані, а також, що інструкції з транспортування, які містяться в Інструкції з відправника, є прийнятними. Після завершення оригінальна копія накладної передається вантажовідправнику як доказ прийняття товару та як доказ договору перевезення.
- Рахунок за фрахт: Повітряна накладна може використовуватися як вексель або рахунок-фактура разом із підтверджуючими документами, оскільки вона може вказувати на збори, які має сплатити одержувач, на витрати агента чи перевізника. Оригінал копії авіатранспортної накладної використовується для обліку перевізника.
- Страховий сертифікат: Повітряна накладна також може слугувати доказом, якщо перевізник може забезпечити відвантаження і про це відправник просить це зробити.
- Митна декларація : Хоча митні органи вимагають різних документів, таких як комерційний рахунок-фактура, пакувальний лист тощо, авіа накладна також є доказом суми фрахту, що виставляється за вантажі, що перевозяться, і може знадобитися для пред'явлення для митного оформлення [38].

Формат повітряної накладної був розроблений IATA, і її можна використовувати як для внутрішніх, так і для міжнародних перевезень.

Для залізничних вантажних перевезень використовуються накладні SMGS та CIM. Накладна CIM (залізничний транспортний документ) це документ, що підтверджує укладення транспортного контракту з залізничним підприємством. Договір укладається, коли залізничне підприємство приймає відвантаження, а штамп диспетчерської станції (штамп дати) ставиться на накладній. Товарно-транспортна накладна підписується печаткою відправника та перевізника.

CIM складається з п'яти документів: оригінал накладної для одержувача вантажу (вантажодержувача); рахунок-фактура для перевізника та додатковий

аркуш для перевізників, які виставляють рахунки за проміжний розділ; примітка/митниця прибуття для митниці призначення/перевізника призначення; дублікат накладної для відправника (вантажовідправника), а також додатковий аркуш; дублікат рахунка-фактури перевізника (експедитора).

CIM містить такі дані: місце і дата видачі; назву станції призначення найменування та адреса вантажоодержувача; найменування та адреса вантажовідправника; опис товарів, а також те, чи підлягають вони RID; якщо менше завантаження вагонів, кількість пакетів разом з описом; номер вагона і, для приватних вагонів, тара; детальний перелік документів, які вимагаються митницею чи іншими адміністративними органами.

Основною відмінністю між CIM та SMGS є сфера застосування цих двох накладних. CIM в основному використовується в Західній Європі, тоді як SMGS діє в Східній Європі. Тому CIM перекладається англійською, німецькою чи французькою мовами, тоді як SMGS видається китайською або російською, окрім оригіналу. Більше того, при переміщенні небезпечних вантажів під SMGS використовуються додаткові позначення [45, с. 166].

В даному підрозділі ми дізналися, які документи є основними та додатковими для кожного із виду транспортних перевезень, для судноплавства це коносамент, для автомобільного перевезення це CMR документ, для авіаційних перевезень це AWB Air Waybill, для залізних перевезень це CIM або SMGS. А також детально розібрали та проаналізували кожен із них.

РОЗДІЛ 2. СПОСОБИ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ

2.1. Автомобільний спосіб перевезення у міжнародній торгівлі та його правова основа

Міжнародний автомобільний транспорт - це перевезення вантажів і пасажирів автомобілем на підставі міжнародного договору, в якому пункт відправлення знаходиться в території однієї держави, пункт призначення знаходиться на території іншої, а також транзит трафіку. Угода про міжнародні автомобільні перевезення вантажів є особливим видом зовнішньоекономічна угода, спеціальна комерційна угода: автоперевезення зазвичай немає здійснюється сторонами договору, але асоційованими компаніями, які можуть самі укладають договір про автомобільний перевезення. Найхарактерніша юридична ознака ці угоди мають природу подвійної зовнішньоторговельної операції. Багатосторонні угоди у сфері міжнародних автомобільних перевезень приймаються на регіональному рівні.

У Європі діють: Конвенція про дорожній рух 1949 року [15] (чинна в термінах управління дорожнім рухом) та його Протокол про дорожні знаки та сигнали 1949 року; Конвенція про дорожній рух 1968 року, яка закріплює єдину систему дорожніх знаків і сигналів та єдину дорогу маркування; Європейська угода, що доповнює Конвенцію про дорожній рух 1968 року [9]; Протокол про дорожні знаки та сигнали 1968 року [16]; Європейська угода про Міжнародні автомобільні перевезення небезпечних вантажів (ADR) 1957 року [10]; Європейська угода про міжнародні магістралі (AGR) 1975 року [11], яка регулює організацію використання шосе.

Крім того, система міжнародних договорів у сфері автомобільного транспорту включає наступні конвенції:

- Женевська конвенція ЄЕК ООН про договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом 1956 року (CMR / DTM) зі змінами, внесеними Женевським протоколом у 1978 році [17];

- Женевська конвенція ЄЕК ООН про договір міжнародних перевезень пасажирів і багажу автомобільним транспортом 1973 року (САРР) зі змінами, внесеними Женевським протоколом від 1978 року [18];
- Митна конвенція ЄЕК ООН про міжнародні перевезення вантажів під покриттям Книжки МДП 1975 року (Конвенція МДП / ТЈ) [27];
- Європейська угода ЄЕК ООН щодо роботи екіпажів залучених транспортних засобів у галузі міжнародного автомобільного транспорту 1970 року, зі змінами та доповненнями в 2004 році [12];
- Бішкецька конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів та багажу 1997 року [2];
- Серед європейських угод головну роль відіграє Женевська конвенція про Контракт на міжнародні автомобільні перевезення вантажів (СМР / DEM) 1956 року;
- Женевська митна конвенція про міжнародні перевезення вантажів з використанням книжок ТТО 1975 року (Конвенція МДП).

Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (СМР) це міжнародний багатосторонній договір, укладений 19 травня 1956 року в Женеві групою держав під егідою Комітету внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй. У СМР були уніфіковані умови міжнародних автомобільних перевезень вантажів. Сферою застосування СМР є регулювання відносин між носієм та власником вантажу, порядок прийняття вантажу до перевезення та видачі його за адресою місце призначення. Сфера застосування СМР є усі контракти на перевезення вантажів автомобільним транспортом за винагороду за допомогою транспортних засобів (легкових автомобілів, автомобілів з напівпричепами, причепів та напівпричепів причепа), коли місце завантаження та місце доставки знаходяться у двох різних станах, принаймні в одному з яких є стороною Конвенції. СМР також застосовується у випадках, коли йдеться про відправлення, яке здійснюється державами або державними установами. СМР містить детальні правила щодо всіх основних умов перевезення. Перелік відправлень на які

Конвенція не поширюється (перевезення пошти та мертвих; перевезення меблі при переїзді; частина мультимодального транспорту, що відноситься до водного, повітряного та залізничного транспорту транспорт без перевантаження). Застосування Конвенції не залежить від місце проживання та громадянство сторін договору [62].

Норми CMR є імперативними, тобто відступи від його положень не є дійсними. Сторони не мають права змінювати свої правила у вужчих угодах. CMR - це конгломерат матеріальних та колізійних норм. Регулювання конфліктів передбачає застосування загальних та особливих колізійних норм: автономія волі, закон суду, закон місця відправлення та місцезнаходження вантажу (загальний); закон місцезнаходження головний офіс підприємства відповідача, закон про місцезнаходження офісу, що укладений договір, закон місця, де вантаж представлений перевізнику (спеціальний). Женевська митна конвенція 1975 року про міжнародні перевезення вантажів використання книжок МДП (Конвенція МДП) визначає процедуру заповнення, митні формальності та порядок митного огляду під час міжнародної дороги перевезення вантажів. Основним атрибутом Конвенції є книжка МДП (єдина митниця документ), власник якого користується пріоритетним митним оформленням (ТІІ знак). У державах учасників існують спеціальні гарантійні установи для захисту особи, які використовують процедуру МДП для міжнародних автомобільних перевезень вантажів. МДП Конвенція встановлює досить жорсткі вимоги до транспортних засобів, їх технічний стан, екологічні стандарти [44, с. 154].

Існує близько 40 міжнародних організацій, що займаються автомобільним транспортом. Серед них найбільш шанованими є Комітет ЄЕК ООН з внутрішнього транспорту (ІТС) та Міжнародний союз автомобільних перевезень (IRU). ІТС була створена в 1948 році як міжурядовий орган з питань розвитку співробітництва у сфері всіх видів внутрішній транспорт. Усі країни -члени ЄЕК ООН є членами Комітету. Комітет з внутрішнього транспорту розробив близько 40 міжнародних конвенцій, більше 50 єдиних правил (правил) щодо будівництва транспортних засобів. З участь ІТС, системи обов'язкового страхування цивільно

-правової відповідальності власників транспортних засобів для заподіяної шкоди була розроблена система «зеленої карти» [43, с. 43].

Міжнародний союз автомобільного транспорту (МСАТ чи IRU) є світовою організацією автомобільного транспорту, яка захищає інтереси автобусів, таксі та вантажівок. Для забезпечення економічного зростання і процвітання за допомогою стійкої мобільності людей і вантажів автомобільним видом транспорту у всьому світі.

Згідно із офіційним сайтом МСАТ бере участь у таких заходах, як:

- партнерство між усіма його активними та асоційованими членами та з відповідними організаціями та галузями промисловості для визначення, розробки та просування політики загального інтересу;
- моніторинг усієї діяльності, законодавства, політики та подій, що впливають на галузь автомобільного транспорту, реагування та співпраця з усіма учасниками діяльності;
- стратегічне осмислення глобальних викликів у сфері енергетики, конкуренції та соціальної відповідальності, спираючись на сильні сторони та досвід її членів, які передаються через Комісії та робочі групи МСАТ;
- діалог з міжурядовими органами, міжнародними організаціями та усіма іншими зацікавленими сторонами галузі автомобільного транспорту, включаючи громадськість в цілому;
- співпраця з політиками, законодавцями та особами, що формують думку, з метою сприяння інформованому та ефективному законодавству, досягненню правильного балансу між потребами та інтересами всіх;
- державно-приватне партнерство з відповідними органами для реалізації правових інструментів, таких як Конвенція МДП під мандатом ООН, або конкретних транснаціональних проектів, таких як відновлення Шовкового шляху;
- повідомлення про роль і важливість галузі автомобільного транспорту, про її позицію з різних питань та про достовірні дані та інформацію;

- надання практичних послуг та інформації операторам автомобільного транспорту, таких як останні ціни на паливо, час очікування на кордонах, безпечні місця для паркування, професійне навчання, розробка законодавства, правова допомога тощо.
- навчання для підвищення професійної компетентності в галузі, покращення якості послуг, які вона пропонує, та забезпечення відповідності стандартів підготовки автомобільного транспорту міжнародному законодавству через Академію IRU [62].

Конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) являє собою багатосторонній договір, який був укладений в Женеві 14 листопада 1975 року в цілях спрощення і гармонізації адміністративних процедур міжнародного автомобільного транспорту. Ідея, що лежить в основі Конвенції МДП та її транзитного режиму, лягла в основу багатьох регіональних транзитних систем і, таким чином, прямо чи опосередковано сприяла полегшенню міжнародних перевезень, особливо міжнародних автомобільних, не тільки в Європі та на Близькому Сході, але також в інших частинах світу, таких як Африка та Латинська Америка [64, с. 22].

Кожен, хто коли-небудь їздив європейськими дорогами, впізнає знайому синьо-білу табличку МДП, яку несуть тисячі вантажних автомобілів та напівпричепів, що використовують митну систему транзиту МДП. Для водія, транспортного оператора та вантажовідправника ця табличка означає швидкі та ефективні міжнародні автомобільні перевезення.

Системи митного транзиту розроблені для того, щоб максимально сприяти переміщенню товарів під митними печатками у міжнародній торгівлі та забезпечити необхідну митну безпеку та гарантії. Щоб така система працювала задовільно, важливо, щоб будь-які формальності не були ні надто обтяжливими для службовців митниці, ні надто складними для перевізників та їх агентів. Тому необхідно знайти баланс між вимогами митних органів, з одного боку, та вимогами транспортних операторів, з іншого [48].

Традиційно, коли товари перетинали територію однієї чи кількох держав під час міжнародних автомобільних перевезень вантажів, митні органи кожної держави застосовували національний контроль та процедури. Ці заходи, що застосовуються в кожній країні транзиту, призвели до значних витрат, затримок та перешкод у міжнародних перевезеннях.

Намагаючись зменшити ці труднощі, з якими стикаються транспортні оператори, і водночас запропонувати митним адміністраціям міжнародну систему контролю, що замінює традиційні національні процедури, одночасно ефективно захищаючи доходи кожної держави, через яку перевозилися товари, система МДП була придумана.

Що стосується заходів митного контролю на кордонах, система МДП явно має переваги для митних адміністрацій, оскільки зменшує нормальні вимоги національних транзитних процедур. У той же час система уникає необхідності, дорогої для робочої сили та засобів, для фізичного огляду в країнах транзиту, крім перевірки пломб та зовнішніх умов вантажного відсіку чи контейнера. Він також не потребує застосування національних гарантій та національних систем документації. Крім того, переваги випливають з того факту, що міжнародна транзитна операція охоплена єдиним транзитним документом - книжкою МДП, що зменшує ризик надання неточної інформації митним адміністраціям.

У разі сумнівів митні органи мають право в будь-який час перевірити товари під митною печаткою та, у разі необхідності, перервати перевезення МДП та вжити відповідних заходів відповідно до національного законодавства. З огляду на суворі положення Конвенції МДП та зацікавленість усіх митних органів та транспортних операторів застосовувати ці положення, такі втручання повинні залишатися винятковими. Тому митні органи можуть скоротити до мінімуму рутинні адміністративні митні процедури та присвятити свої обмежені ресурси конкретним контрольним заходам на основі оцінки ризиків та інформації розвідки.

Виконавча рада МДП, як міждержавний орган забезпечує, щоб кожен із учасників процедури МДП належним чином застосовував положення Конвенції.

У разі виникнення труднощів у застосуванні Конвенції МДП на міжнародному рівні, митні органи, можливо, захочуть звернутися до ІСМДП за керівництвом та підтримкою. ІСМДП також знаходиться у розпорядженні всіх Договірних Сторін для координації та сприяння обміну розвідувальною та іншою інформацією.

Переваги Конвенції МДП для комерції та транспортних інтересів також очевидні. Товари можуть подорожувати через національні кордони з мінімальним втручанням митних органів. Полегшуючи традиційні перешкоди на шляху міжнародного переміщення товарів, система МДП стимулює розвиток міжнародної торгівлі. Зменшуючи затримки транзиту, це дозволяє істотно заощадити на транспортних витратах. За допомогою свого міжнародного ланцюжка гарантій Конвенція МДП також забезпечує відносно простий доступ до необхідних гарантій, які є обов'язковою умовою для того, щоб транспортна та торгова галузь отримала переваги від можливостей митних транзитних систем [39].

Отже, зменшуючи перешкоди для міжнародних автомобільних перевезень, викликані митним контролем, це дає змогу експортерам та імпортерам легше вибрати вид транспорту, найбільш відповідний для їхніх потреб. Система МДП, створена понад 60 років тому, виявилася дуже ефективною міжнародною системою митного транзиту та зіграли важливу роль у полегшенні міжнародної торгівлі та транспорту, насамперед у межах Європи, але останнім часом також між Європою та сусідніми державами.

2.2. Водний спосіб перевезення у міжнародній торгівлі та його правове забезпечення

Вигідним і популярним способом перевезення вантажів, у тому числі великих партій між країнами і материками, є морські вантажоперевезення з використанням природного водного шляху. Цей вид транспорту має переваги для ефективного використання перевезень, оскільки є одним із найдешевших у

світі. До того ж такий вид перевезень мінімізує екологічне навантаження на природу.

Морський транспорт вважається найбільш універсальним видом транспорту, який спеціалізується на обслуговуванні міжнародної торгівлі. Морський транспорт широко використовується для міжнародних і внутрішніх перевезень. Він відіграє надзвичайно важливу роль у формуванні всіх зовнішньоекономічних зв'язків, особливо з країнами далекого зарубіжжя і характеризується високою ефективністю перевезень порівняно з іншими видами транспорту. Згідно із даними дослідження міжнародної організації International Maritime Organization на морські та річкові вантажні перевезення припадає близько 90 % світових вантажопотоків [33, с. 62].

В системі морського торговельного судноплавства зародилися і отримали розвиток основні правові інститути та організаційні форми міжнародних перевезень вантажів та пасажирів. Існує три правові режими, що регламентують перевезення вантажів, закріплені різними міжнародними договорами:

1. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються коносаментів, підписана 25 серпня 1924 року в Брюсселі, відома як Гаазькі правила. Конвенція застосовується до коносаментів або будь-яких подібних документів і до всіх вантажів, за винятком живих тварин і вантажу, що перевозиться на палубі судна [28].

2. Протокол про зміну Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються коносаментів, підписаної в Брюсселі 25 серпня 1924 році, відомий у світі як Правила Вісбі. Основні положення Протоколу зводяться до такого: встановлено, що перевізник не може спростувати дані коносаменту, якщо коносамент переданий третьому добросовісному утримувачу; передбачена можливість продовження терміну позовної давності; встановлений термін для пред'явлення регресних позовів. Змінене правило про обмеження відповідальності перевізника: введена так звана "дуалістична система" – 10 тис. франків Пуанкаре за місце або одиницю або 30 франків за 1 кг ваги бруто втраченого або пошкодженого вантажу, залежно від того, яка сума вища.

3. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів, прийнята в Гамбурзі в 1978 році [19], зі вступом в силу 1 січня 1992 році, оформила третій правовий режим у сфері морського перевезення вантажів, гідно з Конвенцією, перевізник несе відповідальність за збиток, що є результатом втрати або пошкодження вантажу, а також затримки в його доставці, якщо не доведе, що він, його службовці або агенти вжили всіх заходів, щоб уникнути обставин, що викликали втрату, пошкодження або затримку і їх наслідки. На відміну від Гаазьких правил основне правило про відповідальність сформульоване в позитивній формі і включає орієнтовний перелік обставин, що звільняють перевізника від відповідальності. Додатково встановлено, що перевізник несе відповідальність і за затримку в доставці. Разом з тим перевізник більше не звільнятиметься від відповідальності при "навігаційній помилці". З принципу відповідальності за вину зроблене лише одне виключення: перевізник не несе відповідальності в тих випадках, коли втрата, пошкодження або затримка в доставці виникли в результаті заходів по рятуванню життя і розумних заходів по рятуванню майна на морі. Одне виключення зроблене також з презумпції вини перевізника, а саме, якщо втрата або пошкодження вантажу відбулися в результаті пожежі, перевізник несе відповідальність лише в тому випадку, якщо особа, яка заявляє вимогу, доведе, що пожежа виникла з вини перевізника, його службовців або агентів.

Йорк-Антверпенські правила про загальну аварію [13] були розроблені в Йорку (Англія, 1864 рік) і переглянуті в Антверпені (1877 рік), звідки і походить їх назва. У 1990 році Міжнародний морський комітет на конференції в Парижі прийняв новий текст ст. 6 Правил "Порятунок" і рекомендував посилатися на їх змінену редакцію, як на Йорк-Антверпенські правила 1974 року, змінені в 1990 році. Йорк-Антверпенські правила є докладним зведенням ухвал щодо того, які збитки можуть вважатися загальною аварією і як повинен визначатися їх розмір. Своєрідність Йорк-Антверпенських правил полягає у тому, що вони є не законом і не міжнародним договором, а лише кодифікованими одноманітними звичаями міжнародного мореплавства. Йорк-Антверпенські правила самі по собі не мають

ніякої обов'язкової сили, їх застосування залежить у кожному конкретному випадку від включення умов про це у коносамент, чартер або аварійну підписку.

Перевезення вантажів здійснюється за договором морського перевезення вантажу, за умовами якого перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж з порту відправлення в порт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник або фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт). Фрахтувальником і фрахтівником визнаються особи, що уклали між собою договір фрахтування судна (чартер) [36].

Учасниками процесу перевезення вантажу морським транспортом є суб'єкти господарювання, що безпосередньо здійснюють морські перевезення. Такими є сторони договору морського перевезення вантажу: відправник, перевізник, одержувач.

Відправник – це сторона в договорі морського перевезення вантажу, від імені якої вантаж подається до перевезення і яка зазначена відправником у перевізних документах незалежно від того, хто фактично здійснив відправку і навантаження. Предметом зобов'язань відправника є подання вантажу для перевезення у належному стані, оформлення транспортних документів своєчасно і повного. Згідно з п. 3 ст. 1 Конвенції ООН про морське перевезення вантажів 1978 року, вантажовідправником є будь-яка особа, якою або від імені якої укладено договір морського перевезення вантажу з перевізником, або будь-яка особа, якою або від імені якої вантаж фактично здано перевізнику у зв'язку з договором морського перевезення.

Правовий статус відправника характеризується такими ознаками: по-перше, відправник вступає у договір перевезення від свого імені; по-друге, предметом зобов'язань відправника є надання вантажу разом з перевізними документами перевізнику; по-третє, відправник повинен бути зазначений як такий у перевізних документах. Юридичним фактом, з яким пов'язано виникнення правовідносин між відправником і перевізником, є передача вантажу

останньому. Відправниками можуть бути суб'єкти господарювання, яким вантаж належить на праві власності або інших законних підставах.

Перевізник є таким учасником процесу перевезення вантажів морським транспортом, функціональне призначення якого полягає у наданні транспортної послуги [1].

Існує два підходи у визначенні правового статусу перевізника: відповідно до першого, перевізник і фрахтівник є сторонами договору морського перевезення вантажу; відповідно до другого, – перевізник є стороною договору перевезення, а фрахтівник – стороною договору фрахтування, однак предмет зобов'язань однаковий – і одна, й інша сторона здійснюють переміщення вантажу.

Конвенція ООН про морське перевезення вантажів визначає терміни "перевізник" і "фактичний перевізник". Згідно зі ст. 1 перевізником є будь-яка особа, якою або від імені якої з вантажовідправником укладено договір морського перевезення вантажу. Фактичним перевізником є будь-яка особа, якій перевізником доручено здійснити перевезення вантажу або частину перевезення, і включає будь-яку іншу особу, якій доручено здійснити перевезення. Конвенцією передбачено, що в тих випадках, коли здійснення перевезення або частини його доручено фактичному перевізнику, навіть якщо це відображено в умовах договору морського перевезення, перевізник залишається відповідальним за все перевезення. Щодо перевезення, яке здійснюється фактичним перевізником, перевізник несе відповідальність за дії і упушення фактичного перевізника та його службовців і агентів, які діяли в межах своїх службових обов'язків. У тих випадках і в тій мірі, в якій і перевізник, і фактичний перевізник несуть відповідальність, ця відповідальність є солідарною.

Таким чином, поняття "перевізник" і "фактичний перевізник" не є тотожними: перевізником є будь-який суб'єкт господарювання, від імені якого укладено договір морського перевезення вантажу. Фактичним перевізником є такий господарюючий суб'єкт, якому перевізник доручив здійснити все перевезення або його частину.

Одержувач – це такий суб'єкт господарювання, який відповідно до умов договору морського перевезення вантажу має право вимагати видачі вантажу і зобов'язується сплатити провізну плату, якщо того вимагають умови договору. Одержувач є самостійною стороною договору морського перевезення вантажу. Непрямими учасниками процесу перевезення є суб'єкти, які сприяють виконанню договору морського перевезення вантажів. Такі суб'єкти визначено окремою групою, оскільки вони: по-перше, не є сторонами договору морського перевезення вантажу, по-друге, сприяють здійсненню морського перевезення, оскільки мають господарську компетенцію. Непрямі суб'єкти не беруть безпосередньо участі в договорі перевезення, їх повноваження витікають з інших договірних засад або з їх функціонального призначення [42].

Скрізь перевізники несуть певну відповідальність за безпеку вантажу. У країнах загального права перевізники несуть відповідальність за будь-які пошкодження або за втрату вантажів, які перебувають у їх власності як перевізників, якщо вони не доводять, що шкода або втрата пов'язана з певними винятковими причинами. Винятками причин загального права є природні катаклізми, дії ворожих військових формувань чи пірацтва, провина вантажовідправника, властиві дефекти товару та шахрайство.

У країнах цивільного права перевізник за договором перевезення зазвичай зобов'язаний гарантувати будь-які пошкодження або втрату вантажу, що перевозиться, якщо він не доведе, що пошкодження чи втрата виникли внаслідок непереборної сили, форс-мажорних обставин.

Ця договірна відповідальність перевізника згідно загального законодавства часто змінюється спеціальним законодавством або міжнародними конвенціями. Окрім своєї договірної відповідальності, перевізник, звичайно, може понести зобов'язання, які виникають без укладення договору. Договірна відповідальність перевізника часто називається "зобов'язанням результату", оскільки перевізник або поручитель зобов'язаний здійснити повне відшкодування, якщо йому не вдасться виправдати себе частково або повністю.

За відсутності протилежного законодавства чи рішень перевізники у юрисдикціях загального права традиційно мали право виключити або обмежити свої зобов'язання за договором. У цивільно-правових юрисдикціях, як правило, договірні положення, що мають тенденцію обмежувати відповідальність за необережність або умисне порушення, вважаються нікчемними. Сьогодні в більшості країн муніципальне законодавство та міжнародні конвенції зазвичай обмежують відповідальність певних перевізників певною сумою за вагу, упаковку чи одиницю вантажу, що перевозиться. Таким чином, відповідальність певних перевізників у значній мірі стала стандартизованою, принаймні у міжнародних перевезеннях вантажів.

Сторони можуть вільно визначити, що перевізник несе відповідальність понад усі передбачені законом обмеження, але положення, призначені для зменшення відповідальності перевізника нижче встановлених законом меж, зазвичай є нікчемними. Законодавчі обмеження охоплюють як прямі, так і непрямі збитки, понесені вантажовідправниками або одержувачами. У більшості правових систем переваги встановленого законом обмеження відповідальності недоступні, якщо товар був доставлений неправильній особі або якщо перевізник винен або у навмисному проступку, або в грубій необережності.

Відповідальність морського перевізника за втрату або пошкодження вантажу, що перевозиться за коносаментом, у більшості країн обмежена визначеною сумою за упаковку або одиницю відповідно до положень Брюссельської конвенції 1924 року або муніципального законодавства, що містить правила, подібні до ті з Конвенції.

У всіх правових системах перевізники несуть відповідальність за затримку доставки товару одержувачу. Статути, міжнародні конвенції, адміністративні положення або навіть договірні угоди можуть визначати період перевезення з посиленням на відповідні засоби перевезення та визначати наслідки затримки. Відповідно до законодавства договорів, якщо перевізник не доставить вантаж у встановлений термін, буде розглядатися як порушення договору.

У юрисдикціях загального права, якщо затримка викликана відхиленням, перевізник зазвичай несе відповідальність за збитки. Відхилення має місце, коли перевізник залишає маршрут, за яким він прямо або явно погодився слідувати, або коли він проходить повз свого пункту призначення. У юрисдикціях цивільного законодавства перевізники не зобов'язані йти певним маршрутом за відсутності спеціального законодавства або договірної угоди. Таким чином, відхилення від нормального маршруту сам по собі не утворює несправність носія; якщо відхилення спричиняє затримку, перевізник несе відповідальність, лише якщо він винен.

Терміни "переадресація" та "повторна відправка" використовуються як взаємозамінні для позначення зміни адресата або виставлення рахунку за відправлення до або після того, як воно прибуде до його початкового пункту призначення. Повторна доставка має велике значення для комерційного світу, оскільки товари можуть бути відвантажені з далекого джерела постачання до певного пункту призначення, а потім направлені на найбільш сприятливий ринок. Перевізникам, як правило, дозволяється стягувати плату за користування привілеєм на переадресацію або повторне відправлення. Кількість диверсій зазвичай обмежена, щоб запобігти використанню транспортних засобів як місць зберігання.

Власник товару може в усіх правових системах змінити вказівки перевізника щодо місця призначення або особи, яка має право на доставку. Перевізник повинен виконати цей наказ за умови, що він переконався, що особа, яка вказує нове місце доставки або нового одержувача, є власником товару на момент отримання замовлення. У юрисдикціях цивільного законодавства особа, яка володіє транспортним правом, будь то коносамент або інший документ, зазвичай має право змінити пункт призначення товару. Цього правила значною мірою дотримувалися міжнародні конвенції, включаючи Варшавську конвенцію 1929 року.

Закон прагне всюди безпечної оплати вантажу перевізнику, який перевозиться вантаж до місця призначення. У юрисдикціях загального права

перевізник може мати для цього загальну правову заставу, передбачену законом заставу або навіть договірну заставу. У цивільно-правових юрисдикціях перевізник, як правило, має привілей щодо речей, які перевозяться.

Загальний перевізник у юрисдикціях загального права має загальну правову заставу, згідно з якою він має право зберігати володіння товаром до тих пір, поки йому не буде виплачений зароблений фрахт. Перевізник не має права продавати товар або користуватися ним; сторони, однак, можуть домовитися про те, що перевізник має активну заставу, а саме, що він має право продавати товар. Таким чином, у морських перевезеннях у Сполучених Штатах судновласник однозначно має право вилучати та продавати вантажі, що перевозяться ним у разі несплати вантажу. Сторони можуть домовитися про те, що перевізник взагалі не має застави, або що у нього буде загальна заставка на вантажі, що перевозяться, а саме - заставка, що покриває борги, окрім очікуваного фрахту. Після здійснення застави перевізник має права та обов'язки застави. Таким чином, він може нести відповідальність за втрати або збитки, спричинені його необережністю, Перевізники в юрисдикціях цивільного законодавства зазвичай мають привілей на товари, які вони перевозять, для оплати фрахту та непередбачених витрат. У Франції та в системах за французьким зразком ця пільга доступна лише професійним перевізникам, які перевозять вантаж за договором перевезення. Цивільно-правовий привілей відрізняється від застави загального права тим, що він надає перевізнику повноваження та повноваження продавати товар для задоволення його вимог. Пільга охоплює весь вантаж, визначений транспортними документами, і припиняється після доставки товару одержувачу. Окрім привілею, перевізник у юрисдикціях цивільного законодавства може мати право, згідно із загальним зобов'язальним законодавством, відмовити у доставці товару до оплати вантажу.

Отже, ми дізналися, що морський транспорт вважається найбільш універсальним видом транспорту, який спеціалізується на обслуговуванні міжнародної торгівлі та 2/3 усіх міжнародних перевезень здійснюється річковим

чи морським транспортом. Проаналізували міжнародні договори, які стосуються даного виду транспорту, дослідили учасників їх права та зобов'язання.

2.3. Залізничний спосіб перевезення у міжнародній торгівлі та його правова основа

Щодо залізничних перевезень то існує дві системи міжнародного права, засновані на "континентальній" шкалі. З одного боку, ми бачимо правову систему Міжурядової організації міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ) у формі Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (СОТІФ) від 9 травня 1980 року [14]. Із змінами, внесеними Протоколом від 3 червня 1999 року, Вільнюським протоколом, який набув чинності 1 липня 2006 року.

Орган міжнародно-правових норм Міжурядової організації міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ) має характер міжнародного договору відповідно до міжнародного права, оскільки підлягає підписанню, ратифікації, акцепту, схваленню та приєднанню з боку її держав-членів. Перша Конвенція, яка поклала початок цій правовій системі, датується 1893 роком.

ОТІФ охоплює як міжнародні перевезення пасажирів, так і вантажів, існує з моменту набрання чинності 1 травня 1985 року. Її було створено з метою сприяння міжнародним залізничним перевезенням. Одним з його великих досягнень є Вільнюський протокол від 3 червня 1999 року, який змінив СОТІФ і набрав чинності 1 липня 2006 року.

Генеральна Асамблея ОТІФ, вищого керівного органу ОТІФ, складається з представників усіх держав-членів. Вона обирає Генерального секретаря організації, також існує комітет з перегляду, що складається з представників держав-членів, що відповідає за експертизу щодо перегляду СОТІФ та його додатків. Комітет експертів RID, що складається з представників держав-членів та займається вирішенням проблем, пов'язаних із переглядом Положення про міжнародні залізничні перевезення небезпечних вантажів (RID), Комітет технічних експертів, що займається технічними приписами, що застосовуються

до залізничних матеріалів, призначених для використання у міжнародних перевезеннях (ARTU), а також Комітет з полегшення залізничного транспорту, спрямований на сприяння прикордонний перехід [61].

ОТІФ відіграє комунікаційну роль у своїй сукупності правових норм і має на меті сприяти залізничним перевезенням з юридичної точки зору. Це інформаційне завдання включає видання Бюлетеня міжнародних залізничних перевезень, що стосується презентації роботи ОТІФ, а також представлення юридичної інформації щодо сфери його діяльності [3].

Держави-члени Європейського Союзу усвідомлюють потребу та обов'язок адаптувати своє залізничне законодавство до європейського законодавства. Це також стосується держав-членів Організації Співробітництва Залізної Дороги (ОСЗД), які також належать до Європейського Союзу. Визнано, що Європейська залізнична політика спрямована на поживлення залізниць шляхом лібералізації та сумісності. Кілька директив Європейського Союзу заохочують лібералізацію, зокрема концепцію каботажу.

До прикладу Директива 2007/58/ЄС [4] Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про внесення змін до Директиви Ради 91/440/ЄЕС [5] щодо розвитку залізниць Співтовариства та Директива 2001/14/ЄС [6] про розподіл потужностей залізничної інфраструктури та стягнення зборів за використання залізничної інфраструктури з метою модернізації залізничного сектору шляхом лібералізації цього ринку. Законодавство Європейського Союзу передбачає, що регулюючі органи повинні забезпечити недискримінаційний доступ до національної інфраструктури з належною повагою до вимог законодавства про конкуренцію. Європейська Комісія подала позови проти держав-членів за порушення Закону Європейського Союзу про залізничний транспорт.

Цілі йдуть далі, ніж розмежування між транспортом та інфраструктурою, бажане Директивою 91/440/ЄЕС, що призвело до розбіжностей між системами держав-членів ЄС, запровадивши лише підраховуване розділення, а отже, не реалізувало юридичну гармонізацію.

Стаття 1 Директиви 2007/58/ЄС організовує лібералізацію залізничного сектору. Як правило, залізничним підприємствам надається право доступу до інфраструктури в усіх державах-членах з метою здійснення міжнародного пасажирського сполучення. Під час міжнародного пасажирського сполучення вони мають право забрати пасажирів на будь-якій станції, розташованій на міжнародному маршруті, і посадити їх на іншій, включаючи станції, розташовані в тій самій державі-члені. Ця можливість, відома як каботаж, націлена на відкриття залізничного ринку шляхом лібералізації.

Нова правова система Єдиних правил СІМ 1999 має на меті надати договірним сторонам значну свободу шляхом визначення змісту договору перевезення залізницею, оскільки Єдині правила СІМ є обов'язковим законодавством. У цьому контексті було враховано збіг дорожнього сектору з СМР як успішне рішення міжнародної конвенції з певною одноманітністю автомобільних перевезень на глобальному рівні.

Таким чином, широке відкриття доступу до залізничної інфраструктури розглядається як мета, яку слід досягти завдяки сучасному регулюванню залізничних перевезень. Він слідує концепції одного залізничного перевізника, який перевозить товари через кордони через інфраструктуру на міжнародному рівні без юридичних перешкод. Зокрема, міжнародний договір перевезення вантажів залізницею став контрактом, який більше не є реальним договором. Насправді, згідно з пунктом 2 статті 6 Єдиних правил СІМ, договір перевезення повинен бути підтверджений накладною, що відповідає єдиній моделі, а відсутність, нерегулярність або втрата накладної не впливає на існування чи дійсність договору, на який поширюються Єдині правила. Зокрема, міжнародні асоціації перевізників зобов'язані встановити єдину модель накладної за погодженням з міжнародними асоціаціями та органами клієнтів, які мають компетенцію у митних справах у державах-членах, а також будь-якою міжурядовою організацією регіональної економічної інтеграції, яка має компетенцію приймати власне митне законодавство. Електронна накладна враховується Єдиними правилами СІМ як наслідок технологічної модернізації.

Відносини між перевізником і клієнтом, а також між перевізником і вантажем, що перевозиться, пов'язані накладною як доказ, який також може бути корисним як митний документ.

Відповідно до статті 26 Єдиних правил СІМ 1999, якщо перевезення, що регулюється єдиним контрактом, виконується кількома послідовними перевізниками, кожен перевізник самим актом прийняття вантажу з накладною стає стороною договору перевезення відповідно до умов цього документа і бере на себе зобов'язання, що випливають з нього. У такому випадку кожен перевізник несе відповідальність за перевезення по всьому маршруту до доставки.

В принципі, цивільно-правова відповідальність залізничного перевізника обмежена. Немає звільнення від відповідальності залізничного перевізника, якщо або залізничний перевізник, або менеджер інфраструктури винен у заподіянні шкоди замовнику. Межі відповідальності не застосовуються, якщо буде доведено, що втрата або пошкодження є результатом дії чи бездіяльності, яку перевізник вчинив або з наміром заподіяти такі втрати або збитки, або з необережності і знаючи, що така втрата чи пошкодження мабуть результат [66, с. 134].

Отже, ми дізналися, що на основі Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (COTIF) було створено Міжурядову організацію міжнародних залізничних перевезень (OTIF) та детально ознайомилися із нею. Також, ознайомилися із новою правовою системою Єдиних правил СІМ, яка має на меті надати договірним сторонам значну свободу, шляхом визначення змісту договору перевезення залізницею.

2.4. Повітряний спосіб перевезення у міжнародній торгівлі та його правове регулювання

Особливість повітряного транспорту, що відрізняє його від інших транспортних засобів, це швидкість перевезення. На коротких відстанях (до 500

км) залізничний і автомобільний транспорт явно переважає повітряний за рахунок значно меншого часу на наземне обслуговування. Однак із зростанням відстані перевезень пасажирів віддають перевагу повітряному транспорту.

Для польоту літаків визначеним маршрутом виділено повітряні смуги завширшки приблизно 30 км. Шлях польоту називають повітряною трасою, а її проекцію на землю - наземною трасою повітряної лінії. Залежно від категорій обслуговування повітряних ліній аеропорти розподіляють на міжнародні та внутрішні. Польоти літаків на внутрішній і міжнародній повітряних лініях - це регулярні рейси, виконувані відповідно до розкладів, і замовлені (чартерні), здійснювані на основі договорів з підприємствами, організаціями, туристичними фірмами [51].

Пасажирів і їхній багаж перевозять авіатранспортом на підставі договору. Його укладають авіатранспортне підприємство (перевізник) й окремі громадяни, організації, туристичні фірми. Водночас із регулярними авіатранспортом підприємства виконують чартерні перевезення - нерегулярне перевезення, умовою здійснення, якого є фрахтування всього повітряного судна чи частини його комерційної ємності. Зафрахтовану ємність замовник використовує на свій розсуд. Такі перевезення виконують маршрутами, що збігаються з наявними на внутрішніх і міжнародних авіалініях, або будь-якими іншими [21].

У світовій практиці розрізняють низку комерційних різновидів чартерів. Наприклад, під час закритого чартеру, перевезення оплачує організація, що купує чартер для своїх співробітників зазвичай маршрутом, який не входить у регулярні повітряні лінії. Пасажирів не оплачують перевезення. Чартери такого виду займають незначну частину в обсязі чартерних перевезень.

Підставою для виконання чартерних рейсів (планових і за разовими заявками) є заявка (гарантійний лист) підприємства замовника, надана авіапідприємству за 15 днів до виконання рейсу. В ній називають замовника, дату виконання рейсу, зобов'язання з виконання правил перевезення пасажирів, багажу й іншу необхідну інформацію [56, с. 422].

Міжнародним вважають перевезення, згідно з яким, пункти відправлення та призначення розташовані або на території двох держав, або на території тієї самої держави, якщо передбачена зупинка на території іншої держави. Характер такого перевезення визначає низка особливостей. Так, договір міжнародного перевезення не залежить від форми перевізного документа. Приміром пасажирові, що вилітає з Одеси у Варшаву, оформили квиток внутрішнього зразка. Це буде лише порушення правил оформлення перевізних документів, але характер перевезення від цього не зміниться. І навпаки, внутрішнє перевезення не стане міжнародним від того, що іноземному громадянину в тому чи іншому агентстві оформлять авіаквиток міжнародного зразка на політ з Харкова до Києва. Договір міжнародного повітряного перевезення не змінює свого характеру, якщо він буде виконаний декількома авіатранспортними підприємствами, навіть якщо одне з них виконало свою частину перевезення повністю у межах однієї і тієї самої держави [65, с. 18].

Договір повітряного перевезення це угода щодо транспортування товарів повітряним транспортом, у тому числі період, коли товари перебувають під контролем повітряного перевізника. Правом на здійснення господарської і комерційної діяльності в галузі авіації може володіти кожна юридична або фізична особа, яка займається експлуатацією, технічним обслуговуванням, ремонтом, виробництвом, розробленням та іншою діяльністю у сфері авіаційної техніки й одержала ліцензію. Повітряні перевезення виконують на підставі договору. Кожний договір повітряного перевезення та його умови засвідчують документом на перевезення, виданим авіаційним підприємством або уповноваженими ним організаціями чи особами (агентами) [58].

Міжнародно-правове регламентування відносин з перевезення повітряним транспортом починається з Паризької конвенції про повітряну навігацію (1919 р.) [29]. Вона затвердила принцип суверенітету держави на повітряний простір над її сухопутною і водною територією та встановила право "мирного прольоту" іноземних повітряних суден у повітряному просторі інших держав.

Однак основи міжнародно-правового регулювання повітряних перевезень закладені 1929 року, коли у Варшаві було підписано першу угоду в цій сфері [20]. Це дало поштовх початку Варшавської системи. Сьогодні "документи Варшавської системи" (а саме так в юридичній та іншій спеціальній транспортній літературі називають комплекс нормативних актів у сфері договірних відносин повітряного транспорту) налічують вісім документів, конвенцій та змінювальних і доповнювальних їх протоколів. Це Варшавська конвенція 1929 року, Гаазький протокол 1955 року, Гвадалахарський протокол 1961 року, Гватемалський протокол 1971 року і чотири Монреальських протоколи 1975 року. Вони створили уніфікований правовий комплекс, що розвивається в часі, визначає та регулює загальні правила й умови, що належать до договору перевезення.

Як зазначено в Преамбулі до Гаазького протоколу 1955 р. про поправки до Конвенції для уніфікації правил, що стосуються міжнародних перевезень, підписаною у Варшаві 12 жовтня 1929 р. (далі - Протокол), уряди держав, котрі його підписали¹, вважали за необхідне внести до Конвенції певні зміни. Протокол був підписаний у Гаазі 28 вересня 1955 р. французькою, англійською й іспанською мовами, причому всі три тексти автентичні. У випадку розбіжностей текст французькою мовою є основним. Депозитарій Протоколу - уряд Польської Народної Республіки, куди державами, що ратифікували Протокол, повинні бути здані ратифікаційні грамоти [30].

Протокол складається з трьох розділів і налічує 27 статей. Розділ II складається з однієї статті (стаття XVIII) й визначає межі застосування Конвенції, змінені Протоколом. Юрисдикції нової редакції Конвенції підлягають перевезення, коли пункти відправлення та призначення знаходяться на території двох різних держав - учасників Протоколу або на території однієї держави - учасника Протоколу, якщо договором перевезення передбачена зупинка на території іншої держави.

Метою ухвалення Гвадалахарської конвенції стала відсутність у Варшавській конвенції положень і правил, що стосуються міжнародних перевезень, котрі здійснюють фактичні перевізники, тобто перевізники, які не є

стороною договору перевезення. Це зазначено в Преамбулі. Цей міжнародний договір, що входить до Варшавської системи міжнародних повітряних перевезень, формально має самостійне правове значення. Інші документи системи оформлені у вигляді протоколів, котрі змінюють і доповнюють Варшавську конвенцію. Основне концептуальне положення Гватемальського протоколу полягає в тому, що він вводить апріорну, імперативну й незалежну від вини перевізника відповідальність за заподіяння шкоди здоров'ю пасажира. Виняток становлять лише погане здоров'я самого пасажира і шкода, зумовлена його власною виною. Межа відповідальності перевізника збільшена Гватемальським протоколом порівняно з Гаазьким до 1 500 000 франків Пуанкаре [22].

Отже, існує різноманіття правового поля та нормативних актів міжнародних повітряних перевезень і держав - учасників окремих нормативних актів Варшавської системи. Змінена тим або іншим протоколом Варшавська конвенція є самостійним нормативним актом. Їх об'єднує тільки одне, що в основі будь-якого документа системи покладена Варшавська конвенція.

2.5. Спеціальний спосіб перевезення у міжнародній торгівлі та його правове забезпечення

До спеціальних способів перевезення ми б хотіли віднести вже всім відомий спосіб, а Українцям ще досить болючий та політично вагомий вид перевезення, а саме трубопровідний. А також досить новий та ще не до кінця освоєний спосіб доставки товарів за допомогою дронів.

Щодо трубопровідного перевезення то експортери, споживачі та світова енергетична промисловість стають все більш взаємно залежними від транспортування вуглеводневих продуктів трубопроводами на далекі відстані. Дійсно, за оцінками, зараз понад половину світового видобутку нафти торгують принаймні через один кордон. Багато з цих трубопроводів, які іноді називають

"транскордонними трубопроводами", перетинають міжнародні кордони і в результаті впливають на норми міжнародного публічного права.

Міжнародний правовий режим, що застосовується до цих транскордонних трубопроводів, швидко розвивається, щоб відповідати комерційній практиці. Існує низка існуючих міжнародно-правових норм і договорів, які вирішують питання, пов'язані з транскордонними трубопроводами. Багато з цих джерел права походять із загальнодоступних джерел міжнародного права, і тому вони часто не відомі загальним юристам з комерційної діяльності.

У міжнародному публічному праві існують дві основні моделі, які можуть бути використані як основа для проекту транскордонного трубопроводу це модель з'єднувача та модель уніфікованого проекту. Який із них буде обраний, може мати значні юридичні наслідки для політичних та ділових відносин комерційних гравців, залучених до такого проекту.

Модель з'єднувача насправді є двома окремими трубопроводами, які з'єднані разом на спільній межі двох держав. Кожна держава зберігає окремий і чіткий суверенітет над тією частиною трубопроводу, яка знаходиться на її території. Національні закони про оподаткування, зайнятість, охорону здоров'я та безпеку тощо застосовуються окремо кожною країною на своїй частині газопроводу. Аналогією буде шосе, яке починалося в одній країні і продовжувалося в іншій країні. Два з'єднані між собою трубопроводи зазвичай (але не обов'язково) будуються двома окремими об'єктами. Немає вимоги щодо міждержавної угоди щодо модельного трубопроводу сполучної мережі, хоча комерційне виконання такого проекту буде значно спрощено належним чином складеною угодою.

Модель єдиного проекту - це справжній міжнародний конвеєр. Це єдиний трубопровід, що перетинає одну або кілька кордонів. Між відповідними державами створюється єдиний правовий режим, який поширюється на всю довжину трубопроводу, і всі проблеми координації (такі як загальний фінансовий режим, безпека та зайнятість) вирішуються за допомогою IGA. Ця модель має багато інших переваг для комерційних суб'єктів та урядів у

спрощенні правил, що застосовуються до будівництва та обслуговування газопроводу [55].

Найбільш істотна відмінність між цими двома моделями обертається навколо питання національної юрисдикції над трубопроводом. У моделі інтерконектора має бути попередня домовленість щодо розташування спільної межі. Без цієї угоди розмежування суверенітету внаслідок контролю над сегментом газопроводу на практиці завдасть шкоди територіальним претензіям відповідних країн. На відміну від цього, модель Уніфікованого проекту дозволяє країнам обходити питання суверенітету та ізолювати територіальні та прикордонні суперечки, не завдаючи шкоди територіальним або прикордонним вимогам держави. Оскільки модель "Інтерконектор" вимагає від двох урядів домовитися про фізичний поділ газопроводу на два національні сектори, над якими, як нам відомо, буде здійснюватися їх окремий національний суверенітет та контроль.

У міжнародному праві, що застосовується до транскордонних трубопроводів, слід провести очевидну відмінність, між морськими трубопроводами та трубопроводами наземного базування. Конвенція ООН з морського права (UNCLOS) містить ряд положень, які конкретно стосуються транскордонних трубопроводів. Зокрема, у статті 79 UNCLOS чітко зазначено, що за певних умов, а саме: усі держави мають право прокладати підводні трубопроводи на континентальному шельфі (тобто за межами територіального морського кордону, що зазвичай становить 12 миль); та прибережна держава не може перешкоджати прокладанню або обслуговуванню таких трубопроводів.

Згода прибережної держави потрібна для окреслення конкретного курсу трубопроводу на морському дні, але не для факту будівництва трубопроводу. Внутрішньопромислові трубопроводи, що з'єднують підводну свердловину з виробничою установкою або доставляють на берег нафту і газ, часто регулюються міждержавною угодою.

Наземні транскордонні трубопроводи загалом не мають міжнародно-правового режиму, еквівалентного UNLCOS. Таким чином, кожен конкретний

наземний трубопровід і транзит залежить від конкретних обставин. Існує ряд ключових міркувань публічного міжнародного права, які слід мати на увазі, коли енергетичні компанії ведуть переговори про правовий режим транскордонного газопроводу. До них відносяться: безпека-свобода транзиту, комерційні тарифи, державні збори, охорона навколишнього середовища, безпека та перевірка, контроль якості нафти, експлуатація трубопроводу, безпека трубопроводу (невтручання або сифон у транзитних державах)

Транзитні трубопроводи перетинають більше одного міжнародного кордону, таким чином зазвичай транспортуючи нафту або газ із держави-виробника через одну або декілька держав до держави кінцевого споживача. У сфері транзитних трубопроводів відбулися деякі цікаві події. ЄС прийняв директиву (Директива Ради ЄС 91/296/ЄЕС (1991)), яка дозволяє вільний та безперешкодний транзит через ЄС. Хоча це має менш важливе значення для транскордонних трубопроводів, оскільки зосереджується насамперед на створенні єдиного енергетичного ринку в межах ЄС, це було все-таки значним кроком.

Жодне обговорення транскордонних трубопроводів не було б повним без посилання на Договір про Енергетичну хартію (ДЕХ). ЄСТ - єдиний багатосторонній інструмент загального застосування, який створює загальну правову базу для забезпечення безперешкодного транспортування енергоносіїв по трубопроводах. Сорок шість держав ратифікували ЄКТ, і хоча вона орієнтована на Європу, вона має членів за межами Європи.

ЄСТ розглядає ряд аспектів транскордонних трубопроводів, тут неможливо обговорити усі відповідні положення ЄКТ, але було б корисно відзначити деякі. Наприклад, ЄКТ покладає на всіх держав-членів зобов'язання сприяти транзиту енергетичних матеріалів та продуктів без розрізнення щодо походження, призначення або права власності на такі продукти та без накладання будь-яких необґрунтованих затримок, обмежень чи зборів. Він також встановлює мінімальний стандарт для транзитних держав, передбачаючи, що

вони повинні запровадити однаковий режим та умови для власного імпорту та експорту.

Мабуть, найважливішим положенням ЄСТ у цьому відношенні є стаття 7, яка конкретно стосується питання транзиту енергії. Стаття 7 ЄКТ покладає на держав-учасниць зобов'язання не переривати або зменшувати потоки енергії у разі виникнення суперечки щодо такого транзиту до завершення процедур вирішення спорів, визначених у статті 7.

Кількість транскордонних трубопроводів на далекі відстані є яскравим свідченням зростаючої важливості безперешкодного транспорту енергетичних продуктів по всьому світу. Можливість держав та компаній-виробників нафти та газу безперешкодно транспортувати енергоносії та без ризику потрапляння або забруднення споживачів через транзитні держави є, мабуть, одним із найважливіших міжнародно-правових питань для енергетичної промисловості XXI століття. Міжнародне публічне право є критичним і дійсно неминучим компонентом правової бази, необхідною для успішної побудови та підтримки такої транскордонної трубопроводної системи.

Доставка товарів за допомогою дронів це щось досить нове та ще всім не відоме. Компанія Wing це перша компанія, яка використовує для доставки своїх товарів на незначних відстанях літаючі безпілотники. На даний момент вона свої послуги надає в трьох державах таких як Австралія, Фінляндія та Сполучені Штати Америки. У квітні 2019 року компанія Wing стала першою компанією з доставки дронами, яка отримала Сертифікат авіаперевізника, що дозволяє їй працювати як авіакомпанія в США [59].

Як таких норм, які б регулювали перевезення товарів за допомогою дронів в світі ще не існує, але на нашу думку із збільшенням попиту на даний вид транспорту, для торгівлі призведе до появи регулюючих норм. На даний момент існують тільки окремі статті чи абзаци, що стосуються конфіденційності, тобто забороняється використання дронів на певних територіях(стадіони, тюрми, аеропорти та інші важливі об'єкти чи території приватного користування). Також

нормативно закріплені обмеження для працівників правоохоронних органів на використання безпілотників, що використовуються в їхній діяльності.

Єдиного нормативного зразка, який би регулював питання використання безпілотних апаратів не існує. Кожна прогресивна держава регулює дане питання по своєму. Розглянемо на прикладі Великобританії, для того щоб користуватися дронами необхідна реєстрація дронів, в результаті якої видається ідентифікатор оператора, а також кожен, хто хоче керувати дроном, повинен пройти теоретичний іспит, щоб отримати посвідчення.

Польоти дронів поділяються на категорії відповідно до рівня ризику, який вони становлять для населення та інших користувачів повітряного простору. Категорії визначають, де можуть літати безпілотники певної ваги та типу, а також як близько вони можуть летіти до незалучених людей, натовпу та населених пунктів.

Перша категорія це відкриті: Операції UAS(безпілотні авіаційні системи) які представляють низький ризик для третіх сторін, які поділяються на 3 під категорії: A1, A2 і A3. (переважно для любителів/рекреаційного використання та деякі комерційні).

Друга категорія це специфічні: Операції UAS, які є більш складними або не підпадають під відкриту категорію. (переважно для комерційного використання та польотів, що здійснюються за зразком дозволу аероклубу).

Третя категорія це сертифіковані : Операції UAS, які є дуже складними та представляють такий самий високий ризик, як і пілотована авіація.

Отже, судячи з того, що дрони почали широко використовувати, можна зробити логічний умовивід, що в майбутньому нас чекає новий вид транспорту, який буде використовуватися для здійснення внутрішніх перевезень, а також не виключено, що навіть після вдосконалення і міжнародних також.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Здійснивши дослідження правового регулювання транспортного забезпечення міжнародної торгівлі на підставі викладеного в випускній кваліфікаційній роботі матеріалу, можна зробити такі висновки:

1. Транспорт весь час змінюється та вдосконалюється, а також із ним і змінюються та доповнюються норми права, які регулюють відносини пов'язані із ним. Ми побачили наскільки важливе питання постійного контролю актуальності правового регулювання транспортного забезпечення в міжнародній торгівлі.

2. Ми дізналися, які документи є основними та додатковими для кожного із виду транспортних перевезень, для судноплавства це коносамент, для автомобільного перевезення це CMR документ, для авіаційних перевезень це AWB Air Waybill, для залізних перевезень це CIM або SMGS.

3. Зменшення перешкод для міжнародних автомобільних перевезень, викликані митним контролем, дає змогу експортерам та імпортерам легше вибрати вид транспорту, найбільш відповідний для їхніх потреб. Система МДП, створена понад 60 років тому, виявилися дуже ефективною міжнародною системою митного транзиту та зіграли важливу роль у полегшенні міжнародної торгівлі та транспорту, насамперед у межах Європи, але останнім часом також між Європою та сусідніми державами.

4. Ми з'ясували, що морський транспорт вважається найбільш універсальним видом транспорту, який спеціалізується на обслуговуванні міжнародної торгівлі та 2/3 усіх міжнародних перевезень здійснюється річковим чи морським транспортом.

5. Дізналися, що існує різноманіття правового поля та нормативних актів міжнародних повітряних перевезень і держав-учасників окремих нормативних актів Варшавської системи. Змінена тим або іншим протоколом Варшавська конвенція є самостійним нормативним актом. Їх об'єднує тільки одне, що в основі будь-якого документа системи покладена Варшавська конвенція.

6. Судячи з того, що дрони почали широко використовувати, можна зробити логічний умовивід, що в майбутньому нас чекає новий вид транспорту, який буде використовуватися для здійснення внутрішніх перевезень, а також не виключено, що навіть після вдосконалення і міжнародних також.

З метою удосконалення чинного міжнародного законодавства з питань регулювання транспортного забезпечення міжнародної торгівлі пропонується в нести наступні **зміни та доповнення**, а саме:

- в нести зміни до статті 7 Директиви 2006/126/ЄС [7] що стосується процедури заміни водійського посвідчення виданого державами не членами Європейського Союзу, оскільки на даний момент в Європі велика нехватка водіїв міжнародних перевезень автомобільним транспортом і для того, щоб поміняти водійське посвідчення необхідно пройти певну процедуру, яка займає довгий час та передбачає повторну здачу екзаменів;
- державам G20 укласти міжнародний договір, який б регулював перевезення товарів за допомогою безпілотних апаратів;
- Європейському Союзу внести доповнення до нововведених Європейським агентством авіаційної безпеки, загальних правил використання дронів, питання щодо здійснення комерційних перевезень за допомогою безпілотних літальних апаратів.

Зазначені пропозиції щодо правового регулювання транспортного забезпечення можуть бути імплементовані як на національному, так і на міжнародному рівнях.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 13.12.1974 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_094#Text (дата звернення: 16.07.2021).
2. Бішкецька конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів та багажу 09.10.1997 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_034#Text (дата звернення: 12.06.2021).
3. Директива Ради Європи 95/18/ЄС "Щодо залізничних підприємств" 19.06.1995 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_952#Text (дата звернення: 05.08.2021).
4. Директива Ради Європи 2007/58/ЄС 28.10.2007 URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L.2007.315.01.0044.01.ENG> (дата звернення: 05.08.2021).
5. Директива Ради Європи 91/440/ЄС від 29.08.1991 URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31991L0440> (дата звернення: 05.08.2021).
6. Директива 2001/14/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26.02.2001 URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32001L0014> (дата звернення: 05.08.2021).
7. Директива Європейського Парламенту і Ради 2006/126/ЄС від 20.12.2006 про посвідчення водія URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_002-06 (дата звернення: 12.06.2021).
8. Договір з відкритого неба 24.04.1992 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_316 (дата звернення: 12.06.2021).
9. Європейська угода 01.04.1971, що доповнює Конвенцію про дорожній рух, відкриту для підписання у Відні 08.11.1968 року URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_866#Text (дата звернення: 12.06.2021).

10. Європейська Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів 30.09.1957 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_a56#Text (дата звернення: 12.06.2021).
11. Європейська угода про міжнародні магістралі 15.11.1975 (дата звернення: 12.06.2021).
12. Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення 01.07.1970 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_016#Text (дата звернення: 12.06.2021).
13. Йорк-Антверпенські правила 1974 року, змінені в 30.06.1990 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_005#Text (дата звернення: 16.07.2021).
14. Конвенція про міжнародні залізничні перевезення 09.05.1980 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_291#Text (дата звернення: 05.08.2021).
15. Конвенція про дорожній рух 08.11.1968 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text (дата звернення: 12.06.2021).
16. Конвенція про дорожні знаки та сигнали 08.11.1968 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_902#Text (дата звернення: 12.06.2021).
17. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів 19.05.1956 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_234#Text (дата звернення: 12.06.2021).
18. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу 01.03.1973 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_845#Text (дата звернення: 12.06.2021).
19. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 31.03.1978 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_391#Text (дата звернення: 16.07.2021).
20. Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень 12.10.1929 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_181#Text (дата звернення: 27.09.2021).
21. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 07.12.1944 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text (дата звернення: 27.09.2021).

22. Конвенція, додаткова до Варшавської конвенції, для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, здійснюваних особами, які не є перевізниками за договором 18.09.1961 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_130#Text (дата звернення: 27.09.2021).
23. Конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна 19.06.1948 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_159#Text (дата звернення: 12.06.2021).
24. Конвенція про збитки, завдані іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні 07.10.1952 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_231#Text (дата звернення: 12.06.2021).
25. Конвенція про правопорушення та деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна 14.09.1963 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_244#Text (дата звернення: 12.06.2021).
26. Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден 16.10.1970 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_167#Text (дата звернення: 12.06.2021).
27. Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП 14.11.1975 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_012#Text (дата звернення: 12.06.2021).
28. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 25.09.1924 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_221#Text (дата звернення: 16.07.2021).
29. Паризька конвенції про повітряну навігацію 13.10.1919 URL: https://applications.icao.int/postalhistory/1919_the_paris_convention.htm (дата звернення: 27.09.2021).
30. Протокол про поправки до Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписаної у Варшаві 12 жовтня 1929 р. 28.09.1955 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_562#Text (дата звернення: 27.09.2021).
31. Протокол про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, що обслуговують міжнародну цивільну авіацію, який доповнює Конвенцію про

боротьбу з незаконними актами 24.02.1988 URL:
https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_269#Text (дата звернення: 12.06.2021).

32. Андерссон Б. Світові авіаперевезення (пер. з англ.). М.: Міжнародні відносини, 2001. (дата звернення: 12.09.2021).

33. Балабанова О. О. Правове регулювання морського судноплавства : Навчальний посібник. Одеса : Астропринт, 2004. (дата звернення: 27.08.2021).

34. Гроцій Гюго *Mare Liberum* «Свобода морів» (латиною). Lodewijk Elzevir. Сторінка 7, 1609. (дата звернення: 27.08.2021).

35. Гайворонський В. М., Жушман В. П. Міжнародне приватне право: Навчальний посібник. Київ, Юрінком Інтер 2007. (дата звернення: 07.07.2021).

36. Гаєвець М. В., Горіславська І. В., Канарик Ю. С., Транспортне право: Навчальний посібник. Київ, 2015. URL:
https://pidru4niki.com/80020/pravo/pravove_regulyuvannya_sferi_morskogo_richkovogo_transportu#30 (дата звернення: 17.06.2021).

37. Джунусов Д. Н. Міжнародне морське право: Навчальний посібник. Астрахань, 2012. URL: <https://jurisprudence.club/mejdunarodnoe-pravo-soderj/mejdunarodnoe-morskoe-pravo.html> (дата звернення: 27.07.2021).

38. Дахно І. І. Міжнародне економічне право: Навчальний посібник. К.: центр навчальної літератури, 2006. URL:
<https://fingal.com.ua/content/view/561/88/1/1/#1032> (дата звернення: 07.07.2021).

39. Деркач Е., Павлюк С. Актуальні питання правового регулювання перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні. Науковий журнал Підприємництво, господарство і право. Херсон, 2017. Вип. 12 (дата звернення: 27.09.2021).

40. Жан-Поль Родріге. Географія транспортних систем, 5-е видання, Нью-Йорк, 2020. URL: <https://transportgeography.org/contents/chapter5/maritime-transportation/> (дата звернення: 12.06.2021).

41. Козак В. В., Панкова Л. А., Босак А. О. Зовнішньоекономічні операції і контракти: Навчальний посібник. Київ, 2004. (дата звернення: 16.06.2021).

42. Козак Ю., Спорка Т. Основи зовнішньоекономічної діяльності: Книга. Катовіце, 2019. URL: https://pidru4niki.com/2015101166741/ekonomika/funktsionalne_zabezpechennya_z_ovnishnoekonomichnoyi_diyalnosti_pidpriyemstva (дата звернення: 02.07.2021).
43. Кунда Н. Т. Організація міжнародних автомобільних перевезень: Навчальний посібник. К. : Слово, 2010. (дата звернення: 27.06.2021).
44. Костюченко Л. М. Перевезення вантажів за системою МДП: Практичний посібник. К. : МДФ “Укр. Хата”, 2004. (дата звернення: 27.06.2021).
45. Левковець П.Р., Маруніч В.С. Міжнародні перевезення і транспортне право: Навчальний посібник. К.: Арістей, 2005. (дата звернення: 20.07.2021).
46. Нгуєн, Туан С. «Історія транспорту» ThoughtCo. 2021. URL: <https://www.thoughtco.com/history-of-transportation-4067885#> (дата звернення: 12.06.2021).
47. Опришко В. Ф. Міжнародне економічне право: Підручник. К.: КНЕУ, 2003. (дата звернення: 12.06.2021).
48. Павелко І. І., Варяниченко О.В., Навроцька Н.А. Міжнародна торгівля та інвестиції: Навчальний посібник. К., 2013. URL: https://pidru4niki.com/11800417/ekonomika/pravove_zabezpechennya_mizhnarodnoyi_torgivli (дата звернення: 14.06.2021).
49. Репецький В. М. Міжнародне публічне право: Підручник. Київ, 2012. URL: <https://westudents.com.ua/glavy/65244-21-storichn-aspekti-v-dosljdjenn-mjnarodnogo-prava.html> (дата звернення: 19.06.2021).
50. Річардсон Д., Кастрі Н., Гудчайльд М. Ф., Кобаясі А., Лю В. та Марстон Р. А. Транспорт та розвиток: Міжнародна енциклопедія географії, Нью-Йорк, 2017. URL: <https://transportgeography.org/contents/chapter3/transportation-and-economic-development/> (дата звернення: 18.07.2021).
51. Столярський О.В. Правове регулювання міжнародних перевезень: Навчальний посібник. Київ, 2012. URL:

- https://pidru4niki.com/1281041943918/logistika/perevizni_dokumenty (дата звернення: 15.06.2021).
52. Селебинка Ю. В. Сучасний стан правового регулювання транспортної логістики в Україні. Закарпатські правові читання. 2017. Том 1.(дата звернення: 12.09.2021).
53. Синітович А. М. Історико-правові аспекти розвитку транспортного забезпечення міжнародної торгівлі. Збірник наукових статей Міжнародне право: трансформація доктрини та практики. К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2021. (дата звернення: 02.06.2021).
54. Смірнов І. Г. Транспортна логістика: Навчальний посібник. К.: Центр учбової літератури, 2008. (дата звернення: 22.06.2021).
55. Шульженко Ф. П., Кундрік Р. С. Транспортне право: Навчальний посібник. К.:КНЕУ, 2005. URL: <https://buklib.net/books/27813/> (дата звернення: 28.09.2021).
56. Циганкова Т. М., Петрашко Л. П., Кальченко Т. В. Міжнародна торгівля: Навчальний посібник. К.: КНЕУ, 2001. (дата звернення: 16.07.2021).
57. Історія залізниць - винахід залізничного транспорту. URL: <http://www.trainhistory.net/railway-history/> (дата звернення: 10.06.2021).
58. Офіційний сайт ICAO. URL: <https://www.icao.int/sustainability/economic-policy/Pages/default.aspx> (дата звернення: 18.09.2021).
59. Офіційний сайт Wing. URL: <https://wing.com/> (дата звернення: 28.09.2021).
60. Офіційний сайт UNECE. URL: <https://unece.org/history-0#> (дата звернення: 21.06.2021).
61. Офіційний сайт OTIF. URL: <http://otif.org/en/> (дата звернення: 16.07.2021).
62. Офіційний сайт Міжнародного союзу автомобільного транспорту. URL: <https://www.iru.org/> (дата звернення: 12.06.2021).

63. Aerospace, A Brief History of Space Exploration. California, June 01, 2018. URL: <https://aerospace.org/article/brief-history-space-exploration> (дата звернення: 27.06.2021).
64. International trade in goods by mode of transport. EUROSTAT. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Main_Page. (дата звернення: 10.06.2021).
65. Rodrigue, J-P “The Role of Transport and Communication Infrastructure in Realising Development Outcomes”, in J. Grugel and D. Hammett (eds) The Palgrave Handbook of International Development. London: Palgrave Macmillan, 2016. (дата звернення: 27.09.2021).
66. Transportation Research Board Funding Options for Freight Transportation Projects, Special Report 297, Washington, 2009. (дата звернення: 26.09.2021).
67. United Nations Development Programme Human Development Report, Overcoming barriers: Human mobility and development. New York: Palgrave Macmillan, 2009. (дата звернення: 27.09.2021).
68. Vickerman, R. Recent Developments in the Economics of Transport, London: Edward Elgar Publishing, 2012. (дата звернення: 27.09.2021).