

С. ТЕРЕЩЕНКО

**МІЖНАРОДНЕ ПЕРЕВЕЗЕННЯ
ТОВАРІВ АВТОМОБІЛЬНИМ
ТРАНСПОРТОМ:
ТЕОРІЯ ТА ПРАКТИКА**

*Практичний посібник
Перевізнику, експортеру, імпортеру,
логісту, митному брокеру*

КИЇВ
АТ «ПЛАСКЕ»
2010

УДК 339.94:656.135.076(075.9)
ББК 65.378-813я77
Т 350

Перевезення товарів, що є предметом зовнішньоторговельних угод, регламентуються низкою міжнародних угод та положеннями національних нормативно-правових актів.

Основні положення міжнародних угод, а саме: Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів, Митної конвенції про міжнародне дорожнє перевезення вантажів з використанням книжки МДП, Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур, Конвенції про спільну транзитну процедуру, розглянуті у даному практичному посібнику.

Надані основні аспекти реалізації положень зазначених угод при здійсненні процедур митного контролю міжнародних дорожніх перевезень товарів.

Т 350 Міжнародне перевезення товарів автомобільним транспортом: теорія та практика: Практичний посібник. — Пласке, 2010. — 174 с.

ISBN 978-966-8692-23-9

Т 3203050000
2010

© Терещенко С. С.
© АТ «ПЛАСКЕ», 2010

Шановні перевізники, експортери, імпортери, логісти та митні брокери!

Договір міжнародного перевезення товарів на бланку міжнародної товарно-транспортної накладної ЦМР постійно використовується перевізниками, експортерами та імпортерами товарів, експедиторами, логістами та митними брокерами. У даному практичному посібнику автором, окрім тексту «Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів» (КДПВ), надаються рекомендації щодо заповнення бланку договору та практичні рекомендації щодо перевезення товарів на умовах даної міжнародної угоди.

У контексті національного законодавства розглянуті основні права та обов'язки національних митних органів і перевізників при здійсненні міжнародних дорожніх перевезень із застосуванням книжки МДП.

Окремий підрозділ посібника присвячено джерелам ризиків міжнародних дорожніх перевезень товарів, акцентована увага на обставинах, які породжують такі ризики, що можуть стати загрозою для виконання зобов'язань щодо своєчасного перевезення товару та здійснення логістичних зовнішньоторговельних операцій.

Уніфікація та стандартизація митних процедур є одним із напрямків спрощення та прискорення світової торгівлі, а загальновизнані стандарти сформовані положеннями Кіотської конвенції, до якої Україна приєдналася у жовтні 2006 року. Основні положення даної міжнародної угоди, у контексті організації та здійснення міжнародних перевезень товарів, викладені в окремому розділі посібника.

Орієнтація національних підприємців на здійснення торговельних операцій з партнерами Євросоюзу викликає нагальну потребу керуватися порядками та правилами, що визначають процедурні питання митного контролю.

лю й оформлення товарів і транспортних засобів на спільній митній території країн ЄС. Основні положення Конвенції про спільну транзитну процедуру викладені на сторінках даного посібника.

Викладений матеріал стане у пригоді перевізникам, експортерам та імпортерам, митним брокерам та менеджерам з логістики, посадовим особам митних органів та студентам навчальних закладів, що здобувають знання стосовно організації й здійснення міжнародних дорожніх перевезень товарів.

С. Терещенко,
заслужений економіст України,
начальник відділу Державного
науково-дослідного інституту митної справи

Зміст

1. НОРМИ КОНВЕНЦІЇ ПРО ДОГОВІР МІЖНАРОДНОГО ДОРОЖНЬОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ	9
1.1. Застосування норм Конвенції, укладення та виконання договору перевезення	10
1.2. Особливості заповнення пунктів договору перевезення на бланку міжнародної товарно-транспортної накладної ЦМР	13
1.3. Обов'язки перевізника відповідно до норм Конвенції	22
1.4. Особливі положення Конвенції ЦМР	27
1.5. Відшкодування збитків перевізником	32
1.6. Норми національного законодавства щодо договору міжнародного дорожнього перевезення товарів	35
Література	37
2. ОСНОВНІ ПОЛОЖЕННЯ МИТНОЇ КОНВЕНЦІЇ ПРО МІЖНАРОДНЕ ДОРОЖНЄ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ІЗ ЗАСТОСУВАННЯМ КНИЖКИ МДП	38
2.1. Застосування положень Конвенції МДП	39
2.2. Принципи дії системи міжнародних дорожніх перевезень із застосуванням книжки МДП	42
2.3. Терміни та визначення Конвенції	44
2.4. Права та обов'язки митних органів	47
2.5. Національне гарантійне об'єднання	51
2.6. Обов'язки перевізника щодо виконання положень Митної конвенції МДП	54
Література	58

3. ОСНОВНІ ЗАСАДИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУ- ЛЮВАННЯ ЗОВНІШНЬОТОРГОВЕЛЬНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ	59
3.1. Основи тарифного регулювання зовнішньої торгівлі	59
3.2. Нетарифне регулювання зовнішньої торгівлі	64
3.3. Основи валютного регулювання. Спеціальні санкції	69
Література	71
4. ОСОБЛИВОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ПОЛОЖЕНЬ МІЖНАРОДНИХ КОНВЕНЦІЙ МИТНИМИ ОРГАНАМИ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ МИТНОГО КОНТРОЛЮ ТОВАРІВ ТА ТРАН- СПОРТНИХ ЗАСОБІВ	72
4.1. Загальні засади Митного кодексу щодо митно- го контролю товарів та транспортних засобів	72
4.2. Особливості реалізації положень Митної кон- венції МДП митними органами України	77
4.3. Попереднє електронне декларування переве- зень МДП	80
Література	84
5. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ ЩОДО МИТНОГО КОНТРОЛЮ ТА МИТНОГО ОФОРМЛЕННЯ ТОВАРНИХ ТА ТРАНСПОРТНИХ ДОКУМЕНТІВ	85
5.1. Основні документи та відомості для здійснення митного контролю та митного оформлення міжна- родних дорожніх перевезень товарів	85
5.2. Ризики митного контролю та митного оформ- лення	92
Література	97

6. ПЕРЕВІЗНИК ТА НОРМИ КІУТСЬКОЇ КОНВЕНЦІЇ	98
6.1. Особливі положення Конвенції щодо перевізника	99
6.2. Взаємовідносини перевізника з митною службою	101
6.3. Митний транзит	104
6.4. Особливі формальності	108
6.5. Транспортний засіб комерційного призначення	109
Література	114
7. ПРОЦЕДУРА СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ	115
7.1. Основні положення Конвенції про спільну транзитну процедуру	116
7.2. Сукупність угод щодо здійснення експортних операцій з території Євроспільноти	119
7.3. «Строк дії» експортної декларації	121
7.4. Спрощені, «неповні та повні» митні декларації	122
7.5. Документи, на підставі яких оформлюється експортна митна декларація	127
7.6. Ідентичність експортних документів для всіх країн ЄС	132
7.7. Правила та процедура оформлення транзиту у Євросоюзі	132
7.8. Види (шифри) митних декларацій на бланках ЄАД	135
Література	136
ДОДАТОК 1. Основні положення щодо «перегону» транспортних засобів територією Австрії, Німеччини та Турції	137
ДОДАТОК 2. Конвенція о договоре международной дорожной перевозке грузов (КДПГ)	141

За оцінками Європейської Економічної Комісії Організації Об'єднаних Націй у міжнародній торгівлі близько 44 відсотків перевезень товарів здійснюється автомобільним транспортом, 41 відсоток — морським, 8 відсотків — залізничним, а решта — іншими видами транспорту. Наведені оціночні дані підтверджують чільне місце автомобільного транспорту щодо перевезень товарів у міжнародній торгівлі.

1. НОРМИ КОНВЕНЦІЇ ПРО ДОГОВІР МІЖНАРОДНОГО ДОРОЖНЬОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ

Міжнародна «Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів» (визнана абревіатура — КДПВ або Конвенція ЦМР) розроблена експертами Комітету по внутрішньому транспорту Європейської Економічної Комісії Організації Об'єднаних Націй у 1956 році. Метою розробки положень даної міжнародної угоди є визначення міжнародного правового інструменту взаємовідносин сторін договору перевезення, уніфікація умов договору, визначення прав, обов'язків та відповідальності учасників міжнародного дорожнього перевезення товарів.

Уніфікація положень договору міжнародного дорожнього перевезення товару на умовах даної Конвенції полягає у матеріальному оформленні угоди на стандартному бланку міжнародної товарно-транспортної накладної ЦМР (CMR). Особливості заповнення граф даної накладної, ступінь відповідності їх відомостей відомостям інших товаросупровідних документів на конкретну партію товару дозволяють уникнути певної сукупності ризиків під час здійснення міжнародного дорожнього перевезення товару.

Поле застосування норм даної Конвенції — укладення та виконання договору міжнародного дорожнього перевезення товару, визначення відповідальності, обов'язків та прав перевізника, правила врегулювання можливих претензій, юридичне закріплення можливості послідовного перевезення товару декількома перевізниками тощо. Крім того, статтями Конвенції визначені та деталізовані права та обов'язки продавця (вантажовідправника) та покупця (вантажо-одержувача) на етапі перевезення товарів.

Перед початком безпосереднього розгляду положень даної міжнародної угоди доцільно звернути увагу на таке: у назві Конвенції й тексті самої угоди використовується-

ся слово «вантаж», проте у тексті Конвенції англійською мовою використано слово «goods», перекладом якого є слово «товари». Виходячи з викладеного, далі за текстом буде використовуватися слово «товар», а невідповідність текстів англійською та українською (російською) мовами будемо відносити на рахунок не досить коректного перекладу.

1.1. Застосування норм Конвенції, укладення та виконання договору перевезення

Підтвердженням дорожнього перевезення товарів у відповідності до норм та правил «Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів» є укладення відповідної угоди на спеціальному бланку. Міжнародна товарно-транспортна накладна ЦМР (англ. — CMR) виконує роль такого бланка, заповнення якого сторонами договору перевезення є доказом узятих ними на себе зобов'язань щодо виконання умов перевезення товару та підтверджує прийняття перевізником товару для доставки його до місця розташування отримувача даного товару.

Текстом Конвенції визначені умови застосування положень даної міжнародної угоди до договорів дорожнього перевезення товарів; до даних умов віднесено такі:

— знаходження місць прийомки товарів до перевезення та місця його доставки (здачі) у двох різних країнах, із яких щонайменше одна є країною-учасницею даної міжнародної угоди;

— перевезення товару від продавця (вантажовідправника) до покупця (вантажоотримувача) здійснюється за винагороду (оплату);

— перевезення товару здійснюється «автомобілем», під яким розуміються автомобілі, автомобілі з напівпричепами, причепи та напівпричепи, що відповідає нормам статті 4 Конвенції про дорожній рух від 19 вересня 1949 року.

Таким чином, укладення договору міжнародного дорожнього перевезення товару на умовах даної Конвенції передбачає виконання певних норм, недотримання яких не дозволяє застосовувати міжнародні норми та правила до угоди з перевезення товарів.

Бланк міжнародної товарно-транспортної накладної ЦМР є стандартним номерним бланком, що складається з 12 сторінок. При цьому доцільно звернути увагу на те, що друк граф (пунктів) бланка здійснюється на самокопіювальному папері.

Договір перевезення на бланку ЦМР (CMR) повинен оформлюватися у декількох примірниках, із яких перший примірник належить вантажовідправнику, другий — супроводжує партію товару, а третій примірник заповненої накладної належить перевізнику (ст. 5 Конвенції). Стосовно розпорядження іншими примірниками укладеного договору перевезення у тексті Конвенції посилення відсутні. Разом із цим слід зауважити, що решта заповнених на самокопіювальному папері примірників договору використовується митними органами при здійсненні митного контролю у прикордонних пунктах пропуску та при митному контролі й митному оформленні товарів та транспортних засобів у митницях відправлення та призначення.

Укладений на бланках ЦМР договір перевезення повинен бути підписаний вантажовідправником та перевізником, але такі підписи можуть бути надруковані або замінені відбитками штампів вантажовідправника та перевізника, якщо це допускається законодавством країни, на території якої укладена накладна (договір перевезення).

Для довідки: згідно з національним законодавством України укладення угоди у зовнішньоекономічній діяльності повинно бути засвідчене підписами уповноважених осіб підприємств та скріплене відбитками печаток.

При одноразовому перевезенні декількох партій товарів одним транспортним засобом необхідно здійснити оформлення відповідної кількості бланків ЦМР. Кількість партій товарів повинна дорівнювати кількості укладених договорів перевезення (бланків ЦМР).

Для довідки: у зовнішньоекономічній діяльності під «партією товару» розуміється сукупність товару чи товарів, яка перевозиться від одного відправника — експортера на адресу одного отримувача — імпортера за одним комплектом товаросупровідних документів.

Підтвердженням того, що міжнародне дорожнє перевезення товару здійснюється відповідно до норм «Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів», є запис у правому верхньому куті бланку ЦМР такого змісту:

«Це перевезення, незважаючи на жодні інші договори, виконується згідно з умовами Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (КДПВ)».

Запис такого змісту на номерному бланку ЦМР свідчить про те, що перевізник та інша сторона договору перевезення (вантажовідправник, експортер, експедитор, агент тощо) визнали головну роль за даного конкретно-го перевезення товарів міжнародних норм та правил, визначених Конвенцією ЦМР. Окрім того, прийняття товару вантажоотримувачем повинно здійснюватися відповідно до норм Конвенції, про що буде свідчити підпис отримувача на бланку ЦМР, скріплений відбитком печатки.

Строк доставки товару перевізником (термін перевезення) визначається домовленістю сторін угоди. Проте, у випадку невизначення такого строку він визначається виходячи з розумного (з урахуванням маршруту та відстані перевезення, наявності кордонів тощо) часу перевезення.

Для довідки: розвиток складових логістики як інструменту здійснення зовнішньоторговельних операцій покладає на перевізника додаткову відповідальність щодо дотримання строків перевезення товарів.

Статтею 1 Конвенції визначаються випадки перевезень, коли норми даної міжнародної угоди не застосовуються; до таких випадків віднесено:

- перевезення, що здійснюються відповідно до норм міжнародних поштових конвенцій;
- перевезення померлих людей;

— перевезення особистих речей, меблів при переїзді фізичної особи на нове місце проживання.

Застосування норм Конвенції ЦМР покладає на перевізника додаткові умови відповідальності за виконання перевезення, при цьому він (перевізник) повинен відповідати не тільки за свої власні дії та помилки, а також за дії та недогляд власних агентів та інших осіб, послуги яких перевізник використовує для виконання перевезень (стаття 3).

Посадові особи митних органів при здійсненні процедур митного контролю та митного оформлення товарів та дорожніх транспортних засобів повинні враховувати головну особливість норм Конвенції ЦМР, яка полягає у тому, що норми даної міжнародної угоди регламентують виключні взаємовідносини трьох осіб (вантажовідправника, перевізника та вантажоотримувача), але положення щодо їх відповідальності перед митними органами при виконанні умов договору перевезення у тексті Конвенції відсутні.

1.2. Особливості заповнення пунктів договору перевезення на бланку міжнародної товарно-транспортної накладної ЦМР

Заповнення пунктів (граф) бланку міжнародної товарно-транспортної накладної ЦМР здійснює вантажовідправник (експортер, агент, брокер тощо), але пункти, що виділені на бланку жирною лінією, заповнюються перевізником (16–18, 20, 23).

Умови договору перевезення, що повинні бути внесені до пунктів бланку ЦМР, визначаються статтею 6 Конвенції; до них відносяться такі відомості:

- місце та дата заповнення;
- назва та адреса відправника;
- назва та адреса перевізника;
- місце й дата прийняття товару до перевезення та передбачене місце його здавання;
- ім'я та адреса отримувача;

1. Норми Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів

— загальновизнане позначення характеру товару, спосіб пакування, а у випадках перевезення небезпечних товарів — їх звичайно визнане позначення;

— кількість місць товару, їх особливе маркування та номери;

— вага товару брутто або визначена в інших одиницях виміру кількість товару;

— пов'язані з перевезенням витрати (провізна плата, додаткові витрати, мито та митні збори, інші витрати з моменту укладення договору до моменту здавання товару);

— інструкції, необхідні для виконання митних формальностей;

— вказівки про те, що перевезення виконується незалежно від застережень з дотриманням порядку, визначеного Конвенцією ЦМР.

Вантажовідправник відповідає за всі витрати перевізника та збитки, що можуть виникнути внаслідок недостатності або недостовірності відомостей за окремими пунктами (2, 4, 6, 7, 8, 10) наведеного переліку.

Окрім зазначених вище обов'язкових до внесення на бланк ЦМР відомостей, у разі необхідності може бути зазначена така інформація:

— заборона перевантаження товару;

— витрати, які здійснює відправник за свій рахунок;

— декларована вартість товару та її додаткова цінність для відправника;

— інструкція відправника перевізнику стосовно страхування товару;

— договірний термін виконання перевезення;

— перелік документів, що надаються перевізнику для виконання перевезення.

За фінансові витрати, що можуть виникнути у перевізника на виконання даних вимог договору перевезення, відповідає вантажовідправник.

За згодою сторін договору перевезення на бланку ЦМР можуть бути зазначені додаткові відомості, що можуть бути визнані необхідними для виконання перевезення товару.

До **пункту 1** бланка ЦМР повинні бути внесені реквізити вантажовідправника з зазначенням повного найменування підприємства, його адреси, країни реєстрації. Слід додатково зазначити, що до цього пункту перевізник має право внести номер телефону та прізвище контактної особи вантажовідправника, яка має право на інформаційне супроводження й підтримку перевезення та має право надавати пропозиції стосовно вирішення можливих проблемних питань, що виникають при здійсненні формальностей у пунктах пропуску на кордонах та у митницях призначення.

Пункт 2 повинен містити реквізити вантажоотримувача, а саме — найменування, адресу, країну. Крім того, до цього пункту може бути внесено контактний телефон повноважної особи вантажоотримувача для вирішення питань щодо перевезення товару митною територією країни призначення.

Доцільно звернути увагу на особливості здійснення національних митних процедур щодо ввезення товарів на митну територію, які полягають у такому:

— митні органи ведуть облік суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, тому статус вантажоотримувача повинен відповідати статусу зазначеної особи;

— реквізити вантажоотримувача (адреса), що зазначені у даному пункті бланку ЦМР, повинні відповідати реквізітам, що є у розпорядженні митного органу стосовно суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності.

Пункт 3 заповнюється відправником товару та повинен містити інформацію про місце доставлення товару перевізником (місто, країна, адреса, телефон контактної особи). Крім того, за необхідності здійснення доставки товару декількома незалежними перевізниками у даному пункті повинні бути зазначені реквізити місця передачі товару наступному перевізнику.

Особливу увагу слід звернути на таке: норми Конвенції КДПВ визначають як обов'язок перевізника необхідність доставки товару до місця розташування вантажоотримувача-імпортера, проте норми національного митного законодавства України наголошують на

обов'язку доставки товару до місця розташування митниці призначення.

Невиконання перевізником зобов'язань, наданих митному органу щодо доставки товару до митниці призначення, може призвести до порушення митних правил.

Пункт 4 повинен містити відомості про місце завантаження товару, а саме — країну, населений пункт, адресу.

До **пункту 5** повинен бути внесений перелік документів, що надані безпосередньо перевізнику на партію товару. До цих документів можна відносити такі:

— рахунок-фактура на партію товару, де повинно бути зазначено найменування та кількість товару, ціну за одиницю товару, загальну вартість товару тощо;

— ветеринарний сертифікат чи свідоцтво, що видається на товари тваринного походження та підтверджує безпеку такого товару;

— фітосанітарний сертифікат, який підтверджує безпеку товарів рослинного походження;

— пакувальні листи, відвантажувальні специфікації та інші документи, що підтверджують стан та упаковку товару;

— сертифікат про походження товару додається на розсуд вантажовідправника.

Окрім зазначених документів можуть бути додані інші дозвільні документи, що пов'язані зі специфічними характеристиками товару (радіологічний паспорт, інструкція щодо дій із товаром у разі виникнення форс-мажорних обставин тощо).

У **пункт 6** накладної ЦМР заносяться відомості щодо маркування упаковки товару та класу небезпечних товарів, класифікованих відповідно до норм Європейської угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПОГ), що набула чинності у 1971 році.

Пункт 7 повинен містити відомості стосовно кількості місць товарів, при цьому може бути зазначена кількість стандартних піддонів, на яких розміщено товар у вантажному відсіку транспортного засобу.

До пункту 8 необхідно вносити опис тари, а саме — картонних коробок чи коробів, дерев'яних ящиків, бочок, мішків тощо.

Пункт 9 повинен містити опис товару, який має співпадати з описом товару в інших товаросупровідних документах. Наявність розбіжностей в описі товару в документах, що додаються до договору перевезення (пункт 5), майже завжди повинно сприйматися митними органами як одна з ознак наявності порушень митних правил.

Пункт 10 повинен містити код товару згідно з відповідним класифікатором. На жаль, визначених норм щодо заповнення відомостей даного пункту не встановлено.

Пункт 11 містить інформацію про загальну вагу товару з урахуванням ваги пакувального матеріалу (вага брутто) у кілограмах. Доцільно звернути увагу на наявність окремих вагових показників для зовнішньої та внутрішньої упаковки товару, які у залежності від товару приймаються чи не приймаються до уваги митними органами для здійснення митного контролю та митного оформлення.

До пункту 12 повинні бути внесені відомості про обсяг товару у метрах кубічних. Заповнення даного пункту здійснюється обов'язково у випадках, коли товар має таку додаткову одиницю виміру (деревина, заготовки з деревини, пінопласт тощо).

Пункт 13 може містити інструкцію відправника товару перевізникові щодо виконання процедур митного та інших видів контролю. Вимога стосовно необхідності обов'язкового заповнення даної граfi відсутня.

У нижній частині пункту 13 відправник товару має право заявити вартість товару. При цьому, коли такі відомості стосовно вартості відсутні, то Конвенція ЦМР нормами статті 23 (пункт 3) визначає вартість одного кілограму у розмірі вартості 25×10/31 грама золота 900 проби.

Разом з цим, норми статей 24 та 26 Конвенції надають можливість вантажовідправнику-експортеру задекларувати більшу, ніж реальна фактурна, вартість товару, шляхом внесення відповідних записів до даного пункту накладної ЦМР. За наявності такого запису перевізник має право ви-

магати збільшення плати за виконання перевезення, але сума додаткової плати повинна бути узгоджена між вантажовідправником та перевізником.

Пункт 14 містить відомості щодо умов оплати за товар відповідно до угоди (договору, контракту) купівлі-продажу. Умови поставки та порядок їх застосування визначаються правилами «Інкотермс», при цьому кожна з 13 умов поставки визначає моменти переходу ризиків щодо доставки товару на всьому шляху від продавця до покупця. Для перевезень товарів автомобільним транспортом правилами «Інкотермс» визначені такі умови: EXW, FCA, CPT, CIP, DAF, DDU та DDP.

Згідно з положеннями преамбули до правил «Інкотермс» умови поставки призначені виключно для виконання договорів купівлі-продажу, але не договорів перевезення, що укладаються на бланках ЦМР.

Пункт 15 заповнюється, у разі необхідності, при здійсненні розрахунків за виконання міжнародного дорожнього перевезення товару.

Пункт 16 заповнюється перевізником шляхом представлення відбитку штампю з зазначенням його основних реквізитів, а саме — найменування, країни державної реєстрації, адреси, номерів контакт-них телефонів тощо.

Пункт 17 повинен містити відомості щодо наступного перевізника у випадку, коли перевезення товару здійснюється послідовно двома наступними перевізниками.

Норми глави VI Конвенції ЦМР детально визначають процедуру та умови передачі товару першим перевізником наступному, при цьому статтею 35 (пункт 1) наголошується на необхідності видачі першому перевізнику наступним перевізником «розписки з зазначеною датою» для подальшого перевезення товару.

Пункт 18 заповнюється перевізником як особливе застереження, запис якого знижує ступінь відповідальності перед вантажоотримувачем-імпортером та перед митними органами.

Вважається, що якщо перевізник на момент завершення завантаження товару у вантажний відсік транспортного

засобу не зробив записів у графі 18 бланку ЦМР, то перевізник прийняв до міжнародного перевезення товар у стандартному для даного товару стані. При цьому буде вважатися, що кількість, маркування та упаковка відповідають стану, який зазначено відправником у накладній ЦМР та інших товаросупровідних документах на партію товару.

За наявності у перевізника зауважень щодо стану товару та його упаковки, до графі 18 першого та усіх наступних примірників бланків ЦМР вноситься текст зауваження. До типових прикладів запису можна віднести такі: «товар пошкоджено», «упаковка підмочена», «пакувальний матеріал розірвано», «перевірити кількість місць неможливо» тощо.

Пункт 19 повинен містити особливі умови перевезення товару, до яких можна віднести такі: швидкість руху, термін перевезення або дату доставки товару, заходи безпеки при перевезенні небезпечних товарів або товарів, що швидко псуються, тощо.

Окрім того, можуть бути зазначені інші особливості перевезення, що пов'язані зі специфічними властивостями товару та особливостями його транспортування. При цьому може бути визначена заборона перевантаження товару на інший транспортний засіб, температура у вантажному відсіку рефрижератора тощо.

Пункт 20 заповнюється після завершення міжнародного перевезення товару та є обґрунтуванням величини суми оплати на користь перевізника.

При цьому повинні бути зазначені: ставка оплати за певний кілометраж перевезень з товаром та, за необхідності, аналогічна ставка руху без товару (порожній транспортний засіб), можливі знижки або надбавки до тарифу, додаткові збори за вимушену затримку руху з вини відправника чи отримувача товару тощо.

Пункт 21 повинен містити дату укладення договору перевезення, місце завантаження (назва населеного пункту), де укладався договір перевезення на бланку накладної ЦМР.

До **пункту 22** повинна бути включена інформація про час та дату прибуття транспортного засобу для завантаження товаром. Відповідно до норми статті 5 Конвенції існують особливості заповнення даного пункту бланку ЦМР, які полягають в обов'язковій наявності відбитку штампу вантажовідправника та наявності підпису уповноваженої особи.

Відповідно до норм чинного національного законодавства України підтвердження укладення відповідної угоди за зовнішньоторговельними операціями між юридичними особами передбачає засвідчення умов договору шляхом проставлення підписів уповноважених осіб, які скріплюються відбитками печаток (штампів) підприємств. Таким чином, наявність підпису та відбитку штампа (печатки) на бланку накладної ЦМР при укладенні договору перевезення є обов'язковою нормою.

Пункт 23, незважаючи на певну простоту заповнення (підпис та відбиток штампа або печатки), має певні особливості, які полягають у такому. Перевізник (фізична особа — водій) при виїзді у відрядження для здійснення міжнародного дорожнього перевезення товарів отримує на підприємстві комплект бланків ЦМР, на кожному аркуші яких проставлено у пункті 23 відбиток штампа (печатки) підприємства. В той же час для укладення договору перевезення водію-перевізнику повинні бути делеговані (надані) повноваження щодо укладення такого договору від імені підприємства. Наявність повноважень щодо права підпису може бути підтверджено наказом по підприємству, дорученням або довіреністю, які повинні бути оформлені належним чином та підтверджувати делеговане водію-перевізнику право на укладення угоди від імені підприємства. Тільки у цьому випадку водій має право та повноваження ставити свій підпис від імені підприємства на договорі перевезення, що укладається на бланку міжнародної товарно-транспортної накладної ЦМР.

Пункт 24 «належить» отримувачу товару — імпортеру, який здійснює підтвердження отримання товару своїм підписом, що скріплюється відбитком печатки підприєм-

ства. При цьому відповідно до норм Конвенції ЦМР вважається, що товар прийнято після перевезення отримувачем без зауважень, якщо у цій графі не здійснено додаткових записів. За наявності додаткових записів (застережень) вантажоотримувача стосовно стану товару або пакувального матеріалу та відсутності записів перевізника у пункті 18 вважається, що є провина перевізника стосовно стану товару на момент його здачі.

Окрім того, у даному пункті повинна бути зазначена дата отримання товару, дата прибуття транспортного засобу під розвантаження та дата вибуття транспортного засобу після розвантаження товару.

Для довідки можна зазначити, що кількість пунктів договору перевезення на бланку міжнародної товарно-транспортної накладної ЦМР нормами Конвенції не визначена. Виходячи з цього, зазначені бланки щодо кількості пунктів, що підлягають заповненню, можуть мати певні відмінності в залежності від країни виготовлення. Відомості пунктів бланку ЦМР, що наведені вище, «прив'язані» до форми бланку ЦМР, що розповсюджується Асоціацією міжнародних автомобільних перевізників України (АСМАП).

Підсумовуючи викладене, доцільно акцентувати увагу на тому, що первинне та головне призначення міжнародної товарно-транспортної накладної — це укладення договору міжнародного дорожнього перевезення товару на стандартному формалізованому номерному бланку, а особливості здійснення перевезення, права та обов'язки сторін регламентуються нормами Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів, до якої Україна приєдналась у червні 2006 року.

Окрім того, Законом України «Про зовнішньоекономічну діяльність» договір перевезення при здійсненні міжнародних торгівельних операцій з товарами визначено як посередницький. При цьому виконання норм такого договору повинно здійснюватися за плату, а відхилення у більшу чи меншу сторону від обумовленої суми плати за перевезення повинно визначатися безпосередньо на

бланку накладної ЦМР після завершення виконання своїх обов'язків сторонами такої угоди.

1.3. Обов'язки перевізника відповідно до норм Конвенції

Одна з особливостей даної міжнародної угоди полягає в тому, що її норми регламентують договірні взаємовідносини, права та обов'язки вантажовідправника, перевізника та вантажоотримувача при укладенні та виконанні умов договору міжнародного дорожнього перевезення товару. Поряд із цим, Конвенція ЦМР регламентує аспекти виконання угоди міжнародного переміщення товару, що перебуває під митним контролем, але норми, порядки та правила взаємовідносин з митними органами за текстом даної міжнародної угоди відсутні.

Виходячи з викладеного, доцільно акцентувати увагу посадових осіб митних органів на обов'язках перевізника як особи, що відповідає за доставку товару від відправника до отримувача та за виконання формальностей стосовно проходження державних, у тому числі митного, видів контролю.

Перевізник, незалежно від виду транспорту, виконує важливу роль при здійсненні зовнішньоторговельних товарних операцій та забезпечує доставку товару від продавця покупцю. Обов'язки перевізника для зручності можна розподілити в залежності від етапу перевезення на декілька складових, основними з яких є такі:

- при прийманні товару від вантажовідправника (експортера) для перевезення;
- безпосередньо при перевезенні;
- при здаванні товару вантажоотримувачу.

При прийманні товару до міжнародного перевезення, відповідно до норм статті 8 Конвенції ЦМР, перевізник зобов'язаний здійснити таке:

- перевірити правильність відомостей бланку ЦМР щодо їх відповідності фактично завантаженому у транспортний засіб товару;
- перевірити зовнішній стан товару та його упаковки;
- з'ясувати наявність (відсутність) нумерації та маркування вантажних місць;
- ознайомитись із переліком та змістом наданих для перевезення документів тощо.

Зазначені контрольні дії з боку перевізника повинні мати на меті виключення можливих помилок при завантаженні товару у транспортний засіб, переконання у фактичній кількості товару, перевірку стану його упаковки та наявності (відсутності) маркувань. Такі дії перевізника спрямовані також на виключення можливих шахрайських дій з боку вантажовідправника-експортера.

У випадку неможливості перевірки стану товару або неможливості його ідентифікації відносно відомостей договору перевезення (бланку ЦМР) та інших товаросупровідних документів перевізник повинен внести відповідний запис до накладної ЦМР (пункт 18). Разом із цим, перевізник не несе відповідальності, навіть за відсутності застережень у накладній ЦМР, у разі виникнення певних обставин, пов'язаних із великою кількістю місць товару або неможливістю здійснення фактичної перевірки товару (наприклад, пакувальний матеріал не надає такої можливості).

На момент завантаження товару у транспортний засіб вантажовідправник має право занести до графи 20 бланку ЦМР особливі умови перевезення товару. Проте, такі умови (зміст інструкції на перевезення) повинні бути узгоджені з перевізником та підлягати виконанню. До таких умов може бути віднесено: термін перевезення, швидкість руху, маршрут перевезення, заборону перевантаження товару, температурний режим вантажного відсіку тощо.

Рух транспортного засобу повинен здійснюватися перевізником за узгодженим маршрутом, при цьому він зобов'язаний виконувати інші умови договору перевезення, що внесені до відповідних пунктів бланку ЦМР. Не-

виконання або недотримання умов договору перевезення може призвести до виставлення фінансових претензій до перевізника з боку двох інших учасників договору перевезення — вантажовідправника (експортера) та вантажоотримувача (імпортера).

Слід зазначити, що існують дві обставини, визначені нормами Конвенції ЦМР, наявність яких може звільнити перевізника від відповідальності під час перевезення товару.

Перша обставина визначена пунктом 1 статті 14 Конвенції та наголошує, що «якщо з певної причини виконання договору на визначених накладною умовах стало або може стати неможливим перед прибуттям товару до передбаченого місця доставки, перевізник зобов'язаний запросити інструкції в особи, що має право розпоряджатися товаром».

Отримані таким чином інструкції є обов'язковими для виконання перевізником. При цьому перевізник має право на відшкодування додаткових фінансових витрат, що виникли при виконанні додаткових інструкцій, які надані вантажовідправником. Разом із тим, незважаючи на отримані інструкції, перевізник зобов'язаний здійснити заходи, спрямовані на забезпечення цілісності та/або зберігання товару. У разі несвоечасності отримання такої додаткової інструкції перевізник має право на користь товаророзпорядника (відправника-експортера, отримувача-імпортера) за власною ініціативою розпоряджатися товаром, а саме — «вжити заходів, які йому вважаються найбільш доцільними» (пункт 2, стаття 14 Конвенції).

Слід розуміти, що перевізник несе відповідальність за повну або часткову втрату товару протягом часу від моменту прийняття цього товару до перевезення до моменту його здавання, а також за недотримання строку доставки товару вантажоотримувачу.

Друга обставина, що може звільнити перевізника від відповідальності, визначена пунктом 1 статті 17 Конвенції ЦМР.

Дана норма стосується такого випадку, коли пошкодження товару або невиконання строків доставки товару відбулося з вини вантажорозпорядника (експортера, імпортера), яка підтверджується змістом виданої перевізнику інструкції. Разом із тим, пошкодження товару або недотримання строку доставки товару не повинно відбутися з вини перевізника чи через будь-який дефект товару або інші обставини, уникнути яких перевізник не міг та наслідків яких він не міг передбачити.

Слід мати на увазі певний ризик для перевізника, який полягає у необхідності довести вантажорозпоряднику, що втрата або пошкодження товару відбулися внаслідок виникнення обставин, які перевізник не міг передбачити та яких не міг уникнути (пункт 1, стаття 18 Конвенції).

Розглядаючи зміст вищенаведених рядків, доцільно зосередити увагу на тому, що норми Конвенції, незважаючи на міжнародне перевезення товару, який перебуває під митним контролем, не визначають взаємовідносин сторін угоди з митними органами.

Здавання товару, відповідно до норм Конвенції, повинно здійснюватися перевізником безпосередньо вантажоотримувачу. Разом із цим, необхідно розуміти, що товар перевозиться під митним контролем, тому видача чи передача товару без дозволу митного органу є порушенням митних правил зі складанням протоколу про адміністративне порушення, судовим розглядом такого порушення та ймовірними фінансовими претензіями з боку держави на суму обов'язкових податків та зборів, що повинні бути сплачені як при оформленні товару у митний режим імпорту.

Завершення міжнародного перевезення товару (здавання товару) повинно передбачати, відповідно до норм Конвенції, з боку перевізника такі дії:

- він має переконатись у тому, що отримувач є тією особою, якій адресовано товар;
- він має отримати переконливий доказ того, що товар доставлено за призначенням.

Отримувач товару має право (стаття 13 Конвенції) вимагати передачі йому другого примірника ЦМР, а перевізник, у підтвердження виконаних зобов'язань щодо доставки товару за призначенням, має право вимагати відповідну розписку на бланку договору перевезення про прийняття товару тією особою, яка реально зазначена у накладній. Фактичний час прибуття транспортного засобу з товаром для розвантаження заноситься до пункту 24 накладної ЦМР, що підтверджується підписом уповноваженої особи вантажоотримувача та завіряється відбитком печатки (штампу) підприємства — отримувача товару. Таким чином завершується виконання зобов'язань перевізником щодо виконання умов договору міжнародного дорожнього перевезення товару.

У разі виявлення на момент здавання товару та перевірки кількості місць й ваги товару недостачі чи пошкодження товару або його упаковки здійснюється відповідний запис на накладних ЦМР. Додатком до записів на бланках договору перевезення може бути акт розвантаження, у якому зазначається кількість недоставленого або пошкодженого товару.

Доцільно звернути увагу на той факт, що перевізник на момент завантаження не здійснює приймання товару за вагою, але при завершенні перевезення та здаванні товару вантажоотримувач має право вимагати від перевізника здавання товару за вагою. Дана ситуація породжує джерело ризику щодо неналежного виконання перевізником свого зобов'язання стосовно умов договору міжнародного дорожнього перевезення товару. Даний ризик може мати негативні наслідки для перевізника щодо його відповідальності перед вантажоотримувачем та перед митними органами. Уникнути даного ризику або зменшити його вплив можна шляхом внесення перевізником відповідного запису до пункту 18 бланку ЦМР.

Окрім того, доцільно також пам'ятати, що відповідно до норм Конвенції ЦМР перевізник зобов'язаний здійснювати приймання товару за кількістю товарних місць (кількість палет або ящиків, окремих упаковок, спеціалізова-

них контейнерів тощо), тому повинен здавати вантажоотримувачу таку кількість місць та відповідати перед митними органами за таку кількість місць, яку він прийняв до перевезення на момент завантаження та яка зазначена на бланку ЦМР та інших товаросупровідних документів.

За необхідності відшкодування збитків, що виникли з вини перевізника та потягнули за собою повну або часткову втрату товару, розмір суми, що підлягає відшкодуванню, визначається на основі вартості товару у місці та під час прийняття його до перевезення (пункт 1, стаття 23 Конвенції). Вартість товару при вирішенні проблемних питань щодо відшкодування сум фінансових претензій визначається на основі біржового котирування або поточної ринкової ціни чи на основі звичайної вартості товару такого виду та якості.

Таким чином, права та обов'язки перевізника визначені для всіх етапів міжнародного перевезення товарів, а саме: прийняття товару до перевезення, безпосередньо перевезення та здавання товару вантажоотримувачу. Свідченням та підтвердженням того, що перевізник повинен виконувати вимоги міжнародних правил, є договір перевезення, який укладено безпосередньо на бланку міжнародної товарно-транспортної накладної ЦМР.

1.4. Особливі положення Конвенції ЦМР

Низка статей Конвенції ЦМР присвячена особливим випадкам, що можуть виникати під час виконання умов договору перевезення. Визначення таких випадків нормами Конвенції зобов'язує перевізника більш уважно відноситись до деталей організації перевезення товарів на всіх його етапах, а саме: прийому товару до перевезення, укладення договору на перевезення, безпосереднього перевезення товару та його здачі вантажоотримувачу.

До таких особливих випадків можна відносити, у першу чергу, норми статті 17 Конвенції, яка визначає звіль-

нення перевізника від відповідальності під час перевезення товарів. Це такі випадки:

— втрата або пошкодження товару, яке відбулося внаслідок провини особи, що мала право розпоряджатися товаром, або як наслідок виконання перевізником інструкції останнього на перевезення;

— порушення строків доставки товарів, яке відбулося внаслідок виконання інструкції на перевезення;

— безпосередньо дефекти самого товару;

— виникнення та вплив обставин, яких не міг уникнути перевізник, та наслідків яких він (перевізник) не міг передбачити.

Окрім зазначених випадків, перевізник не звільняється від відповідальності за недотримання умов або вимог інструкції на перевезення у випадках, які виникають унаслідок несправності транспортного засобу, наявності провини власних агентів (додаткових учасників перевезення товарів) або провини осіб, у яких орендовано транспортний засіб.

Конвенцією також визначені особливі ризики, наслідки яких звільняють перевізника від відповідальності за товар, що підлягав перевезенню. Джерелами таких ризиків виступають особливі властивості товару та умови їх транспортування (стаття 17 Конвенції). Ними можуть бути:

— перевезення товарів на відкритих платформах або з застосуванням покриття товару тентами, відповідно до умов договору перевезення, при цьому наявні відповідні вказівки на бланку ЦМР;

— відсутність або незадовільність упаковки товару;

— дії (переміщення, завантаження, розміщення, вивантаження тощо) з товаром вантажовідправника або вантажоотримувача (уповноваженої ними особи);

— характер, особливі властивості товару, які призвели до його повної або часткової втрати, гниття, природних втрат;

— дії гризунів або інших шкідників;

— недостатня або погана розмітка чи нумерація вантажних місць;

— перевезення живих тварин.

Зазначені вище джерела породження ризиків не обов'язково можуть мати певні наслідки для товарів, що підлягають перевезенню, але перевезення зазначених вище товарів накладає додаткову відповідальність на перевізника на етапах прийомки товару, його перевезення та здачі товару вантажоотримувачу. Перевізник не несе відповідальності за наслідки перелічених обставин або їх сукупності, які призвели до збитків. Проте відповідальність перевізника обмежується тією мірою, у якій він відповідальний за виникнення обставин, що створили умови для нанесення збитків.

Незважаючи на розглянуті положення Конвенції, іншими її нормами (стаття 18) наголошується на необхідності доведення перевізником того, що він не є причиною (джерелом) збитків, пошкодження або втрати товарів, у разі:

— втрати товару, його пошкодження або недотримання строків доставки відбулося внаслідок розглянутих вище особливих обставин;

— якщо за наявності особливих властивостей товару вживалося достатніх заходів щодо його збереження;

— якщо при перевезенні живих тварин він (перевізник) дотримувався наданих йому інструкцій.

Разом із тим, перевізник вважається винним у випадку, коли природні втрати перевищують природню межеву норму втрат для даного виду товару або виявлена втрата вантажного місця.

Розвиток логістичних зовнішньоторговельних операцій вимагає здійснення доставки товарів у визначене місце та на визначену дату. Відповідно до норм статті 19 Конвенції визначені випадки невиконання перевезень на визначену дату (не витриманий перевізником термін перевезення товарів), факт чого повинен бути визнаний. До подібних обставин віднесено такі:

— порушення строку (терміну) доставки товарів відносно дати, зазначеної у договорі перевезення на бланку

ЦМР, відбулося; при цьому повинні бути враховані конкретні обставини перевезення товарів;

— час перевезення перевищує норми часу, з урахуванням обставин перевезень та за відсутності дати у договорі перевезення на бланку ЦМР, необхідному для перевезення за звичайних умов перевезення;

— порушення строку (терміну) перевезення у разі додаткового навантаження товарів до вантажного відсіку транспортного засобу. При цьому повинні бути враховані звичайні витрати часу на таку операцію (формування партії товару), але загальний фактичний час на перевезення перевищує норму часу, яка потрібна за звичайних умов перевезення товарів.

Дані порушення терміну доставки товарів на визначену дату передбачають розгляд конкретного факту порушення за умови, що перевізник вважається сумлінним.

Нормами Конвенції (стаття 20) визначено випадки, коли товар вважається втраченим. До таких випадків віднесено:

— недоставляння товару протягом 30 днів після закінчення межевого терміну доставки товарів, який визначено договором перевезення на бланку ЦМР, до місця вивантаження;

— недоставляння товару протягом 60 днів від дня прийомки перевізником товару до перевезення, у випадку невизначення терміну (строку) доставки товару у договорі перевезення на бланку ЦМР.

Перевізник повинен, незважаючи на всі інші обставини, знати дані часові норми, недотримання яких відповідно до норм Конвенції є прямим невиконанням умов договору перевезення, що у свою чергу може тягнути за собою фінансову відповідальність у розмірі вартості товарів, що перевозяться.

Разом із зазначеними вище нормами, Конвенція визначає (стаття 20) такі варіанти розпорядження товарами при його знаходженні.

Особа, що має право розпоряджатися товаром, протягом 30 днів після отримання повідомлення про те, що товар знайдено, має право:

- вимагати його здачі відповідно до умов договору перевезення на бланку ЦМР;
- забезпечити повернення отриманої суми фінансового відшкодування за вартість товару;
- фінансового відшкодування за доставку товару з запізненням.

Перевізник протягом року від дня відшкодування вартості товару при його втраті може розпоряджатися знайденим товаром на свій розсуд, у випадку відсутності протягом 30-денного терміну вказівок або інструкцій від повноваженої особи.

Особа, що має згідно з умовами договору перевезення розпоряджатись товарами та яка отримала фінансове відшкодування за товари, має право вимагати у письмовій формі негайного повідомлення у випадку, якщо товари будуть знайдені протягом року від дати сплати відшкодування за товари.

Окремою статтею (22) Конвенції ЦМР визначені права та обов'язки сторін угоди на перевезення небезпечних товарів. При цьому вантажовідправник небезпечного товару зобов'язаний:

- зазначити точний характер небезпеки товару, що підлягає перевезенню;
- зазначити необхідні заходи безпеки при перевезенні такого товару;
- відповідати за всі додаткові витрати та збитки, що є наслідком здачі такого товару до перевезення або при його перевезенні, та відшкодувати їх.

Вантажовідправник, якщо до накладної ЦМР (договору перевезення) не була внесена інформація щодо характеру небезпеки товару та необхідних заходів безпеки, повинен за необхідності іншим шляхом, ніж відомості договору перевезення, довести, що перевізник точно був ознайомлений з характером небезпеки товару та необхідними заходами безпеки при здійсненні такого перевезення.

Аналогічні вимоги можуть за необхідності вимагатися також від вантажоотримувача небезпечного товару.

Небезпечні товари, щодо характеру яких перевізник не був повідомлений з урахуванням вищенаведених вимог, можуть бути у будь-який момент та у будь-якому місці вивантажені, знищені або знешкоджені перевізником без жодного відшкодування за них. Окрім того, вантажовідправник є відповідальним за всі фінансові витрати та збитки, що виникають при здачі такого небезпечного товару для перевезення або безпосереднього перевезення.

1.5. Відшкодування збитків перевізником

Під час перевезення товарів можуть виникнути різні непередбачувані обставини, внаслідок яких може відбутися повна або часткова втрата товару, що підлягав перевезенню.

Статті 23–27 Конвенції ЦМР визначають випадки, коли перевізник зобов'язаний відшкодувати нанесені збитки.

При цьому обсяг фінансових збитків за повної або часткової втрати товару повинен визначатися, виходячи з вартості товару у місці та під час його прийняття до перевезення. Вартість товару повинна визначатися на підставі біржового котирування або, за відсутності таких відомостей, на підставі поточної ринкової ціни, або, за відсутності вартісних показників товару у першому та другому випадках, на підставі звичайної вартості товару такого роду та якості (стаття 23).

Разом із тим, розмір відшкодування не може перевищувати 25 франків (вартість франку – вартість золотого франку вагою 10/31 грама золота 0,900 проби) за кілограм ваги бруutto товару, який втрачено повністю або частково. Окрім фінансового відшкодування за втрачений товар, безпосередньому відшкодуванню підлягають: вартість перевезення, митні збори та мито, а також інші витрати, що пов'язані з перевезенням товару, у повному обсязі у ра-

зі втрати всього товару або пропорційно розміру вартості збитків за часткової втрати.

Інші збитки відшкодуванню не підлягають (стаття 23).

У випадку порушення терміну доставки товару до місця призначення та у випадку, коли особа, повноважна відповідно до умов договору перевезення на бланку ЦМР, доведе, що невиконання строку перевезення нанесло збитки, перевізник зобов'язаний сплатити таке відшкодування, розмір якого не може перевищувати плати за перевезення.

Більша сума фінансового відшкодування, ніж зазначено вище, може бути пред'явлена до відшкодування перевізнику (стаття 24) у такому випадку: вантажовідправник має право заявити (задекларувати) у договорі перевезення на бланку ЦМР, за умови визначення у договорі надбавки до плати за перевезення, вартість товару, що перевищує вартісну межу, яка визначена статтею 23 Конвенції. У даному випадку така сума змінює межу відповідальності, що визначена Конвенцією, на суму, зазначену у договорі перевезення, який укладено на бланку ЦМР.

При пошкодженні товару, що перевозився, перевізник повинен сплатити суму, яка відповідає вартості знецінення товару (стаття 25). У такому випадку вартість (для оцінки суми знецінення товару) товару обчислюється, виходячи з конвенційних норм обчислення вартості («прив'язаних» до вартості франка, див. вище).

Окрім того, Конвенцією визначається «верхня» межа суми відшкодування:

— у випадку, коли внаслідок пошкодження відбулося знецінення всього товару, що перевозився, сума відшкодування з боку перевізника повинна дорівнювати сумі, яка відповідає сумі відшкодування при повній втраті товару;

— у випадку, коли внаслідок пошкодження відбулося часткове знецінення товару, сума відшкодування повинна відповідати вартості тієї частки товару, який було пошкоджено.

Вантажовідправник має право визначити, шляхом внесення необхідних відомостей до договору перевезення

на бланку ЦМР та за умови визначення погодженої з перевізником додаткової плати за перевезення, суму, яка вказує додаткову цінність товару, на випадок його втрати або пошкодження, а також несвоєчасності доставки до місця знаходження вантажоотримувача. При цьому слід пам'ятати, що за декларування додаткової вартості товару обчислення суми відшкодування у необхідних випадках повинно здійснюватися із задекларованої додаткової вартості товару (стаття 26).

Окрім відшкодування безпосередніх фінансових збитків за повну чи часткову втрату товару, особа, що має на це право відповідно до умов договору перевезення, може вимагати відшкодування відсотків із суми, що підлягає відшкодуванню (стаття 27). Зазначені відсотки обчислюються з розрахунку 5 відсотків річних з дня висунення перевізнику вимоги у письмовій формі або, якщо така вимога не висувалася, з дати пред'явлення позову.

Статтею 28 Конвенції ЦМР визначено, що якщо при здійсненні перевезення товару на умовах зазначеної Конвенції за певних умов або обставин перевізнику пред'являються умови, які «виходять» за межі даної міжнародної угоди, то він повинен відстоювати свої права, посилаючись на відповідні положення Конвенції.

Підсумовуючи викладене, стосовно відшкодування збитків перевізником за повну або часткову втрату (пошкодження) товару доцільно акцентувати увагу на тому, що перевізник повинен у разі необхідності звернутися до тексту Конвенції для вирішення проблемних питань, які можуть виникнути під час здійснення міжнародних дорожніх перевезень товару з укладенням відповідної угоди на бланку ЦМР.

Укладення договору перевезення товару на умовах Конвенції ЦМР надає перевізнику право здійснювати таке перевезення товару, проте, норми даної міжнародної угоди накладають на перевізника обов'язки та визначають ступінь та розмір його фінансової відповідальності у непередбачуваних випадках.

1.6. Норми національного законодавства щодо договору міжнародного дорожнього перевезення товарів

Певна сукупність національних законодавчих актів України також визначає окремі особливості укладення та виконання договору міжнародного дорожнього перевезення товарів. До таких основних актів можна віднести Закони України «Про транзит вантажів», «Про транспортно-експедиторську діяльність» та «Про автомобільний транспорт». Розглянемо окремі норми законів, які так чи інакше можуть бути використані посадовими особами митних органів при здійсненні митного контролю та митного оформлення товарів і транспортних засобів.

Відповідно до норм **Закону України «Про автомобільний транспорт»**, останні зміни до якого були внесені Верховною Радою України у лютому 2006 року, перевізник-резидент, із метою виконання своїх зобов'язань щодо міжнародного перевезення товарів, має можливість використовувати причепа та напівпричепа, які мають реєстраційні документи, номерні та розпізнавальні знаки держави, в якій вони зареєстровані (стаття 20 Закону).

Статтями 50, 51 та 52 визначені основні засади укладення та виконання договору перевезення. Він повинен бути укладений виключно у письмовій формі з обов'язковим зазначенням найменування та місцезнаходження сторін угоди, найменування та кількості товару, його пакування, умов та терміну перевезення, місця та часу навантаження і розвантаження, вартості перевезення, інших умов перевезення.

Права та обов'язки сторін договору перевезення визначені статтями 51 та 52 Закону дуже загально. Разом із тим, доцільно звернути увагу на обов'язок замовника перевезення (вантажовідправника, вантажоотримувача) стосовно своєчасного та повного оформлення документів на товар. Дана норма є досить невизначеною, бо умовами переміщення товарів у зовнішній торгівлі територіями різних країн є наявність у перевізника декількох переліків доку-

ментів, а саме: на транспортний засіб, на товар, а також суто митних документів (свідоцтва про допущення, митної декларації, документів контролю доставки, гарантійних зобов'язань тощо).

Доцільно також звернути увагу на норми даного Закону стосовно заборони перевезень національною територією товарів, що не перебувають під митним контролем, перевізниками-нерезидентами власними транспортними засобами.

Законом України «Про транзит вантажів» (стаття 6) визначені документи транзиту товарів. При цьому одним із документів є «міжнародна автомобільна накладна (CMR)». Окрім того, до договору перевезення (за наявності) може надаватися рахунок-фактура (invoice) або інший документ, де визначено вартість товару, тощо.

Аспекти транспортно-експедиторської діяльності визначені **Законом України «Про транспортно-експедиторську діяльність»**. До даного виду посередницької діяльності як складова частина може входити послуга щодо безпосереднього перевезення товару. Окремими статтями зазначеного Закону визначені види транспортно-експедиторських послуг та вимоги до змісту договору транспортного експедирування й умов його виконання. Разом із зазначеним, необхідно звертати увагу на те, що вартісні показники перевезення є однією зі складових вартості транспортно-експедиційних послуг.

Розглянуті окремі положення національних законодавчих актів стосовно умов укладення, змісту та особливостей виконання договору міжнародного дорожнього перевезення товарів свідчать, що положення Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажі (КДПВ) узагальнили міжнародну практику таких договірних взаємовідносин та визначили правову основу щодо перевезень товарів у міжнародній торгівлі.

Норми Конвенції ЦМР створили умови для уніфікації порядків та спрощення процедур здійснення зовнішньоторговельних операцій на етапі перевезення товарів від продавця до покупця автомобільним транспортом.

Література

1. Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (КДПВ), 1956 рік.
2. Карбанович И. И. Международные автомобильные перевозки: Учебное пособие. — Минск, ЗАО «Юнипакс», 2001. — 222 с.
3. Терещенко С. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов: Справочное пособие. — К.: Информационно-консультативный центр «Информ-Киев», 2004. — 74 с.
4. Терещенко С. Договір міжнародного дорожнього перевезення товарів/Спеціалізований журнал «Автопрофі-Бухгалтер». — 2006. — № 4 (4). — С. 47–50.
5. Терещенко С. Договір перевезення на бланку міжнародної товарно-транспортної накладної CMR/Спеціалізований журнал «Автопрофі-Бухгалтер». — 2006. — № 6 (6). — С. 58–61.

2. ОСНОВНІ ПОЛОЖЕННЯ МИТНОЇ КОНВЕНЦІЇ ПРО МІЖНАРОДНЕ ДОРОЖНЄ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ІЗ ЗАСТОСУВАННЯМ КНИЖКИ МДП

Перевезення товарів, що є предметом зовнішньоторговельних угод, автомобільним транспортом із наданням митним органам певних фінансових гарантій може здійснюватися на підставі положень «Митної конвенції про міжнародне дорожнє перевезення вантажів з застосуванням книжки МДП» (Конвенція МДП, 1975 року).

Перші напрацювання основних принципів діючої сьогодні міжнародної конвенції були здійснені низкою європейських країн у 1949 році шляхом укладення першої регіональної угоди стосовно умов перевезення товарів у зовнішній торгівлі автомобільним транспортом. Розвитком апробованих часом положень даної регіональної угоди стало укладення першої редакції Конвенції МДП, яка була прийнята у 1959 році Комітетом по внутрішньому транспорту Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй (ЄЕК ООН) та набула чинності у 1960 році.

Результати практичного використання положень Конвенції МДП, уточнення базових положень та накопичений позитивний досвід використання норм даної міжнародної угоди дозволили у 1975 році внести до неї певні зміни. При цьому були враховані зміни митного законодавства та транспортних правил усіх країн-учасниць. З цього моменту (1975 рік) Конвенція МДП стала «відкритою» для приєднання до неї всіх зацікавлених країн. На сьогодні норми даної міжнародної угоди інтенсивно використовуються митними органами та автоперевізниками більше ніж 50 країн. Усього приєдналися до цієї угоди близько 65 країн.

Україна приєдналася до «Митної конвенції про міжнародне дорожнє перевезення вантажів з застосуванням книжки МДП» у 1994 році та є її активним учасником.

2.1. Застосування положень Конвенції МДП

Правила перевезення товарів, що є предметом зовнішньоторговельних операцій, викладені у Конвенції МДП та виконують поєднуючу роль для митних органів різних держав та союзів, що приєдналися до норм даної міжнародної угоди.

Відомо, що кожна держава здійснює контроль за переміщенням власною територією зовнішньоекономічних товарів, при цьому дана контрольна функція делегована національним митним органам. Виходячи з цієї тези, головне призначення Конвенції МДП — забезпечити достатні організаційні та фінансові заходи контролю доставки товарів, що перебувають під митним контролем, до визначеного місця призначення у національному митному просторі.

Слід звернути увагу на те, що митні органи країн — учасниць Конвенції МДП отримали уніфіковані правила митного контролю за міжнародними дорожніми перевезеннями товарів, а перевізники — «прозорі» правила митного контролю, які не залежать від особливостей національного митного законодавства. Разом із тим, Конвенція МДП не забороняє застосовувати додаткові, окрім норм даної міжнародної угоди, заходи митного контролю (статті 5, 20, 23, 42-біс Конвенції), що визначені національним законодавством.

Найбільш діючим інструментом Конвенції є зобов'язання перевізника щодо доставки товарів до митниці призначення, яке здійснюється шляхом надання для митного контролю та митного оформлення книжки МДП. При цьому дана книжка виступає як фінансова гарантія забезпечення сплати у розмірі податків та зборів, що повинні бути сплачені при випуску товарів у вільний обіг (митний режим «імпорт»), у разі недоставки товару до митниці призначення.

Доцільно зауважити, що існує інтернаціональна система страхування ризику недоставки товарів при викорис-

таний книжки МДП, відносно якої відсутні окремі норми та положення даної Митної конвенції.

Митні органи країн — учасниць Конвенції МДП беруть на себе зобов'язання щодо взаємного визнання митного забезпечення (пломб, печаток тощо) митних органів країни відправлення (експорту) товару. Це є реальним засобом спрощення митних процедур перетину кордону при здійсненні міжнародних дорожніх перевезень товарів (стаття 22 Конвенції). Окрім того, взаємне визнання митного забезпечення суттєво скорочує час проведення процедур митного контролю у пунктах пропуску на кордонах, що є свідомством взаємної довіри митних органів різних країн до результатів виконання процедур митного контролю у національному полі країни відправлення (експорту) товару.

Основною формою митного контролю міжнародного дорожнього перевезення товарів є перевірка товаросупровідних документів, у тому числі книжки МДП, та відомостей, які містяться у таких документах.

Слід наголосити на тому, що норми Конвенції МДП надають право будь-якому національному митному органу, за наявності переконливих доказів, із метою виявлення можливих порушень національних норм митного законодавства, здійснити додаткову перевірку товару та транспортного засобу (статті 22 та 47 Конвенції). Обрання транспортного засобу з товаром для додаткових заходів митного контролю у пунктах пропуску на кордоні повинно здійснюватися на підставі застосування системи аналізу та селекції ризиків, яка за результатами аналізу відомостей товаросупровідних документів дозволяє прийняти одне з двох рішень:

- провести митний огляд на предмет виявлення порушень митних правил;
- або обмежитись розглядом відомостей документів та здійснити пропуск товарів на митну територію.

Наступним концептуальним положенням Конвенції МДП є уніфікована для всіх країн-учасниць процедура допуску перевізників до міжнародних перевезень товарів із

використанням книжки МДП. Допуск перевізників здійснюється національним митним органом (стаття 6 Конвенції) й містить систему допуску кожного окремого транспортного засобу до перевезень товарів під митними пломбами і печатками з використанням книжки МДП. Окрім того, існує система допуску власника даних транспортних засобів до виконання міжнародних перевезень товарів.

Вимоги до транспортних засобів, їх вантажних відсіків та контейнерів, призначених для перевезення товарів на підставі норм та положень Конвенції МДП, уніфіковані для всіх країн-учасниць (статті 12–14, Додатки 2 та 3 Конвенції). З урахуванням призначення Конвенції МДП (а саме, забезпечення перевезень товарів, що перебувають під митним контролем) митні органи використовують загальноновизнані норми допуску транспортних засобів до міжнародних перевезень товарів. Митні органи країн-учасниць мають повну довіру до рішень щодо допуску, які видані митним органом іноземної держави, що дозволяє застосовувати загальні норми та шляхи боротьби з шахрайством за зовнішньоторговельними товарними операціями.

Статтею 2 Конвенції МДП зазначено, що норми даної угоди стосуються перевезень товарів без їх перевантаження у дорожньому транспортному засобі (складі транспортних засобів або контейнерів), з перетином одного чи декількох кордонів від митниці місця відправлення однієї з країн — учасниць Конвенції до митниці місця призначення іншої країни — учасниці Конвенції або тієї ж самої країни — учасниці Конвенції за умови, що певна частина перевезення МДП між її початком та кінцем виконується автомобільним транспортом.

Підводячи попередній підсумок щодо застосування положень Конвенції МДП митними органами країн-учасниць для контролю доставки товарів від митного органу відправлення однієї країни до митного органу призначення, що розташований у іншій країні, можна зазначити таке. Книжка МДП є митним документом контролю доставки товарів, а також документом фінансової гарантії доставки товарів до митниці призначення.

Разом з викладеним вище, необхідно зазначити, що положення Конвенції МДП, на жаль, не містять визначення змісту словосполучення «книжка МДП», що є суттєвим недоліком застосування норм даної міжнародної угоди.

2.2. Принципи дії системи міжнародних дорожніх перевезень із застосуванням книжки МДП

Система міжнародних дорожніх перевезень із застосуванням книжки МДП повинна передбачати ефективну систему митного контролю доставки товару від митного органу відправлення до митного органу призначення.

Суб'єктами системи контролю доставки товарів до митниці призначення виступають митні органи країн — учасниць Конвенції, через території яких здійснюється перевезення товару, з урахуванням країн відправлення, транзиту та призначення. Основу даної процедури складають простота виконання, достовірність й уніфікація порядку контролю всіма національними митними органами.

Об'єктами контролю з боку митних органів при здійсненні міжнародних дорожніх перевезень товарів із застосуванням книжки МДП є: процедура міжнародного перевезення, товар, транспортний засіб, книжка МДП, товаро-супровідні документи, перевізник тощо.

Таким чином, можна стверджувати, що основним принципом митного контролю перевезень товарів із застосуванням книжки МДП є дійова система контролю за процедурою перевезень товарів.

Наступним принципом дії міжнародних дорожніх перевезень із застосуванням книжки МДП є система допуску транспортних засобів до таких перевезень. Тобто система перевезень із застосуванням книжки МДП може бути використана у випадку гарантованої безпеки вантажного відсіку транспортного засобу. При цьому гарантована безпека досягається системою індивідуального допуску вантажного відсіку дорожнього транспортного засобу до пере-

везень товарів під митними пломбами й печатками (митним забезпеченням) та допуску контейнерів за конструкцією (здійснюється шляхом відповідного тестування).

Окремими рядками доцільно акцентувати увагу на системі фінансових гарантій міжнародних перевезень товарів до митного органу призначення, що є принципом існування міжнародної системи гарантій.

До принципів функціонування системи можна також відносити безпосередньо книжку МДП, яка є фізичним свідченням виконання міжнародних перевезень товарів на умовах Митної конвенції МДП. При цьому за своїм призначенням книжка МДП виконує такі функції:

- митний транзитний документ контролю доставки товарів до митниці призначення;
- гарантія сплати податків та зборів у сумі до 50 тис. доларів США у випадку недоставляння товарів до митниці призначення;
- своєрідний транспортний документ, який повинен зберігатися перевізником протягом усього міжнародного перевезення товару та має національні ознаки.

Митні органи країн — учасниць Конвенції МДП (відправлення, транзиту та призначення) взаємно визнають заходи митного контролю, що сприяє прискоренню руху товару від продавця до покупця. Дане положення є головним принципом побудови норм та положень Митної конвенції МДП.

Принципом відкритості Конвенції МДП для всіх автоперевізників можна вважати можливість, за певних умов, користуватися перевагами здійснення міжнародних перевезень товарів із застосуванням книжки МДП. Допущення перевізників до здійснення перевезень товарів на умовах Конвенції МДП здійснюється національним митним органом.

Наведені вище принципи становлять підґрунтя норм та правил Митної конвенції МДП та є основою побудови національних систем контролю міжнародних дорожніх перевезень товарів із застосуванням книжки МДП.

2.3. Терміни та визначення Конвенції

Міжнародні угоди та конвенції, що регламентують специфічні питання зовнішньої торгівлі, мають окрему термінологію, яка встановлює спеціально визначене тлумачення понять та умови їх застосування. Виходячи з такого засновку, Митна конвенція про міжнародне дорожнє перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП не є виключенням із сукупності міжнародних угод та має низку спеціальних термінів й словосполучень, які мають тлумачення виключно у контексті даної міжнародної угоди. Розглянемо основні терміни Митної конвенції МДП та їх тлумачення.

Основними категоріями Конвенції МДП є «перевезення МДП» та «операція МДП», тлумачення яких покладено до основи дії даної міжнародної угоди.

«Перевезення МДП» означає перевезення товару від митниці місця відправлення у країні експорту (вивезення) до митниці місця призначення у країні імпорту (ввезення) з виконанням усіх положень Конвенції. Частина перевезення МДП, що здійснюється через територію кожної окремої країни з дотриманням положень Конвенції, називається «операцією МДП».

«Початок операції МДП» означає, що дорожній транспортний засіб, склад транспортних засобів або контейнер були представлені у митниці відправлення або в'їзду з метою проведення їх контролю разом із товаром і книжкою МДП та, крім того, книжка МДП була прийнята цією митницею до митного оформлення.

Сенс терміна «завершення операції МДП» полягає у визнанні митними органами факту виконання операції МДП у національному полі країни — учасниці Конвенції, яке здійснюється шляхом порівняння відомостей митниці призначення з наявними відомостями митниці відправлення. За результатами такого порівняння митні органи надають висновок щодо виконання перевізником зобов'язань стосовно доставки товарів. Для здійснення такої контрольної порівняльної процедури призначені та ви-

користуються подвійні аркуші книжки МДП, відомості яких використовуються митними органами для виконання процедур завершення операції МДП.

За текстом Конвенції МДП використовується словосполучення «ввізні або вивізні мита та збори», сенс якого полягає у такому. При виявленні митними органами під час здійснення перевезення МДП порушень норм даної міжнародної угоди це словосполучення (за текстом Конвенції) використовується для визначення сукупної суми мита та інших податків та зборів, яка є обов'язковою для стягнення при ввезенні або вивезенні товару.

Термін «дорожній транспортний засіб» означає не тільки механічний транспортний засіб, але й будь-який причіп або напівпричіп, призначений для переміщення таким транспортним засобом. Доцільно звернути увагу на те, що митні органи здійснюють допущення до перевезень під митними пломбами й печатками вантажних відсіків механічних транспортних засобів та вантажних відсіків, які не є конструктивно невід'ємною частиною механічного транспортного засобу (причепа та напівпричепа).

«Склад транспортних засобів» означає сукупність зчеплених транспортних засобів, які здійснюють дорожній рух як одне ціле.

Термін «контейнер» та його тлумачення відповідає вимогам «Митної конвенції про контейнери» (1972 року, для країн колишнього СРСР набула чинності у 1976 році). Під контейнером розуміється: повністю або частково закрита емність, призначена для розміщення товару, що має постійний характер та повинна полегшувати процедури перевезення товару одним або декількома видами транспорту, має спеціальні пристрої для виконання перевантажень з одного виду транспорту на інший, а також має внутрішній об'єм не менше одного кубічного метра.

«Гарантійне об'єднання» означає об'єднання автомобільних перевізників, що визнані митним органом країни — учасниці Конвенції МДП як гарант для осіб, що здійснюють перевезення товарів із використанням книжки МДП. В Україні Державною митною службою України як наці-

ональне гарантійне об'єднання визнана Асоціація міжнародних автомобільних перевізників (АСМАП).

Окрім вищезазначених термінів та визначень, при розгляді норм та положень Конвенції МДП доцільно також ознайомитися з сенсом термінів «користувач книжки МДП», «свідоцтво про допущення» тощо.

Разом із цим доцільно зазначити, що поза увагою розробників положень Конвенції лишилися дві досить важливі категорії — «книжка МДП» та «процедура МДП», відносно яких можна, на думку автора, надати такі визначення:

— книжка МДП — документ, що підтверджує виконання міжнародного дорожнього перевезення товарів на підставі норм та положень Конвенції МДП; при цьому даний документ виконує роль митного документа контролю доставки товарів, є своєрідним транспортним документом та документом фінансової гарантії доставки товарів до митниці призначення;

— процедура МДП — сукупність дій (з урахуванням процедур допуску перевізника до міжнародних перевезень товарів із використанням книжки МДП) митних органів щодо митного контролю доставки товарів до митниці призначення, міжнародна система фінансових гарантій доставки товару.

Окрім того, до процедури МДП доцільно відносити взаємовідносини між Міжнародним союзом автомобільного транспорту (генеральний інтернаціональний менеджер Конвенції МДП) та національним гарантійним об'єднанням (в Україні — АСМАП).

Таким чином, можна зазначити, що дана міжнародна угода, яка стала частиною національного законодавчого поля стосовно митної справи, має спеціальні терміни та їх тлумачення, використання яких у практиці митного контролю та митного оформлення повинно стати обов'язковою нормою для посадових осіб митної служби та суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності.

2.4. Права та обов'язки митних органів

Сукупність інтернаціональних митних органів країн — учасниць Конвенції МДП створює контролюючу ланку щодо оцінки правильності виконання перевізником норм та правил міжнародної угоди стосовно перевезень товарів із застосуванням книжки МДП.

Відповідно до норм статті 5 Конвенції МДП товари, що перевозяться під митним контролем з накладенням митного забезпечення, звільняються від митного огляду в усіх митних органах на шляху перевезення за винятком митниць відправлення та призначення. Разом із тим, норми даної статті не виключають права митних органів здійснювати вибірковий огляд товарів. Підставою для прийняття рішення щодо застосування такої форми митного контролю може бути наявна у розпорядженні митного органу інформація щодо можливих порушень при здійсненні операції МДП.

Окрім того, митні органи мають право на прохання перевізника провести огляд товару на всьому маршруті перевезення товару. Підставою для звернення перевізника можуть бути обґрунтовані сумніви перевізника у дотриманні норм та правил Конвенції МДП. Усі витрати, пов'язані з проведенням митного огляду товару з ініціативи перевізника, відшкодовуються безпосередньо перевізником. Відповідно до норм статті 24 Конвенції МДП за результатами проведення митного огляду товару митний орган повинен здійснити відповідний запис на відірваних аркушах і корінцях аркушів книжки МДП щодо накладення нових пломб та печаток і про характер виконаних заходів митного контролю.

Положення Конвенції у прямій формі зазначають можливість застосування на території будь-якої країни — учасниці даної угоди власних національних заходів обмежень та заходів митного контролю щодо доставки товарів до місця митниці призначення (статті 5, 20, 23, 24 Конвенції). Дані заходи можуть бути засновані на нормах національного законодавства, безпеки суспільства, нормах та пра-

вилах ветеринарного та фітосанітарного видів державного контролю (статті 47, 48 Конвенції).

Національні митні органи мають право визначати для перевезень у національному митному просторі з застосуванням книжки МДП окремі маршрути руху, визначати строки доставки товарів до національної митниці призначення (стаття 20 Конвенції), місце прибуття транспортних засобів з товаром та зазначати митні органи виїзду при здійсненні транзитних перевезень. Окрім того, у кожному національному митному просторі для окремих категорій товарів можуть бути визначені спеціальні митні органи ввезення та вивезення (для підакцизних товарів, продовольчих товарів тощо).

Можливе застосування особливих заходів митного контролю, наприклад, при перевезенні товарів підвищеного ризику. У цьому випадку митні органи мають право вимагати здійснити супроводження транспортного засобу національною митною територією (наприклад, силами митної варті) до місця митниці призначення за рахунок перевізника (стаття 23 Конвенції).

Супроводження також може бути здійснене у випадку, коли суми ввізного мита, податків та зборів, визначених відповідно до національних законів про оподаткування, перевищують 50 тис. доларів США. Дані умови супроводження як виключного заходу митного контролю формуються за рахунок відмінностей у ставках мита, податків та зборів у країнах експорту (вивезення), транзиту та імпорту (ввезення).

Норми Конвенції визначають можливість використання книжки МДП у випадку, коли тільки частина загального маршруту перевезення товару здійснюється автомобільним транспортом (стаття 2 Конвенції).

Митні органи країни відправлення (експорту) приймають до оформлення книжку МДП, якщо на дорожній транспортний засіб (склад дорожніх транспортних засобів) у країні, де він зареєстрований, отримано від національних митних органів свідоцтво про допущення даного

транспортного засобу до перевезень товарів під митними пломбами та печатками (статті 12–14 Конвенції).

Наступним заходом митних органів є допуск кожного національного перевізника, за клопотанням національного гарантійного об'єднання (в Україні — АСМАП), до виконання автомобільних дорожніх перевезень відповідно до умов Митної конвенції МДП (Додаток 9, частина 11 Конвенції).

Таким чином, національні митні органи не тільки є суб'єктом контролю, але й здійснюють індивідуальний допуск об'єкту конт-ролю (перевізника) до виконання перевезень із застосуванням книжки МДП. Особливість допуску перевізника митними органами до перевезень на умовах Конвенції МДП полягає в тому, що національне гарантійне об'єднання до подання клопотання здійснює низку дій та контрольних заходів для отримання переконливих доказів спроможності перевізника виконувати порядки та правила Конвенції МДП.

Митні органи країни відправлення (експорту) мають право прийняття до оформлення книжки МДП в останній день строку її дії (пункт 2, статті 9 Конвенції). У цьому випадку, незважаючи на загальний строк перевезення МДП, який буде перевищувати строк дії книжки МДП, норми Митної конвенції МДП дійсні до моменту представлення перевізником товару, транспортного засобу та товаросупровідних документів митниці призначення.

Нормами Митної конвенції МДП визначено, що при тимчасовому ввезенні дорожнього транспортного засобу (складу транспортних засобів, контейнерів), який використовується для перевезення товарів на умовах даної міжнародної угоди, не потребується спеціальний митний документ. Разом із зазначеним, норми Конвенції МДП не забороняють митним органам країн-учасниць вимагати виконання у митниці призначення певних національних формальностей, які гарантують зворотне вивезення транспортного засобу після завершення перевезення МДП за межі національної митної території.

Відповідно до норми статті 17 Конвенції МДП на кожний дорожній транспортний засіб митний орган повинен оформлювати одну книжку МДП. Разом із цим, відповідно до норм зазначеної статті можна здійснювати оформлення однієї книжки МДП на склад транспортних засобів (контейнерів). Умовою такого оформлення є зазначення у вантажному маніфесті книжки МДП відомостей щодо товару, відповідно до його розміщення у кожному окремому транспортному засобі. Рішення щодо необхідної кількості книжок МДП на одне перевезення приймається посадовими особами митного органу відправлення, що у свою чергу повинно визнаватися митними органами всіх країн, через території яких буде здійснюватися таке перевезення.

Книжка МДП не може бути використана для зберігання товару під митним контролем у митному органі місця призначення (пояснення до статті 28 Конвенції). Дана те-за пов'язана з основним призначенням книжки МДП — контролем доставки товарів від митного органу відправлення до митного органу призначення з наданням відповідних фінансових гарантій на таке перевезення.

До обов'язків національних митних органів входить друк переліків митниць відправлення та призначення, які у національному митному просторі визначені для здійснення митного контролю за операціями МДП (стаття 45 Конвенції). Відносно пунктів пропуску на кордонах можна зауважити таке: суміжні країни — учасниці Конвенції зобов'язані погоджувати режими та час їх роботи, що забезпечує виконання норм та правил інших міжнародних угод і конвенцій щодо здійснення контролю зовнішньоекономічних товарів на кордонах.

Поясненнями до статті 28 Конвенції МДП визначається можливість використання двох книжок МДП на одне перевезення МДП. Дана ситуація може скластися, коли кількість відривних аркушів книжки МДП виявляється недостатньою. У такому випадку один із митних органів на маршруті перевезення може виступити у подвійному статусі, а саме — завершити операцію МДП у першій книжці МДП, а у другій книжці здійснити митні формаль-

ності щодо початку операції МДП. Митний орган у таких книжках МДП здійснює «перехресний» запис стосовно того, що початок перевезення МДП здійснено за першою книжкою МДП, а продовження перевезення здійснюється за наступною. Митний контроль у всіх наступних митних органах здійснюється з урахуванням записів у таких (двох) книжках МДП. Дана ситуація є скоріше виключенням, ніж правилом використання норм та правил Митної конвенції МДП.

Замість підсумка можна зазначити, що норми Митної конвенції про міжнародне дорожнє перевезення товарів із застосуванням книжки МДП визначають загальні засади митного контролю за перевезеннями товарів із дотриманням норм даної міжнародної угоди, які є уніфікованими для митних органів країн-учасниць.

2.5. Національне гарантійне об'єднання

Національне гарантійне об'єднання (надалі — НГО, в Україні — Асоціація міжнародних автомобільних перевізників, АсМАП) відповідно до положень Конвенції МДП повинно бути визнано національними митними органами як гарант сплати «ввізних або вивізних мит і зборів». Така сплата повинна здійснюватися у разі виявлення національними митними органами порушення положень Конвенції МДП.

Окрім того, НГО повинно бути визнано Міжнародним союзом автомобільного транспорту (МСАТ), який є генеральним інтерна-ціональним менеджером Митної конвенції МДП, як учасник системи контролю за використанням книжок МДП та фінансового гаранта доставки товару від митного органу відправлення до митного органу призначення.

Робота щодо визнання НГО Міжнародним союзом автомобільного транспорту може бути розпочата після виконання країною певних юридичних та процесуальних дій для офіційного приєднання країни до норм Митної кон-

венції МДП. Тільки після приєднання країни до Конвенції МДП повинні здійснюватися процесуальні дії щодо визнання МСАТом національного гарантійного об'єднання.

Кожне НГО забезпечує для пред'явлення національному митному органу підготовку комплексу документів автоперевізників, на підставі розгляду яких буде прийматися рішення про допуск перевізника до міжнародних перевезень із застосуванням книжки МДП (Додаток 9, частина 11 Конвенції). До переліку основних документів, які повинні надаватися митному органу для прийняття рішення щодо допуску перевізника, віднесені такі:

- документ, що є підтвердженням досвіду або можливостей здійснювати міжнародні перевезення товарів;
- свідоцтво про допущення транспортного засобу (засобів) до перевезень товарів під митними пломбами та печатками, яке видається регіональним митним органом;
- державний дозвіл (ліцензія) на здійснення міжнародних дорожніх перевезень товарів;
- документ, що підтверджує наявність знань щодо порядку та правил здійснення перевезень з застосуванням книжки МДП;
- документальне підтвердження фінансового стану перевізника;
- письмова декларація перевізника про зобов'язання перед НГО щодо виконання всіх формальностей Конвенції МДП та сплати можливих сум фінансових претензій з боку митних органів.

Окрім подання документів до національного митного органу, НГО виконує такі дії:

- отримує книжки МДП у МСАТ для видачі національним автоперевізникам — членам НГО;
- здійснює видачу книжок МДП перевізникам, що отримали допуск від національного митного органу до перевезень з застосуванням книжки МДП;
- здійснює зворотний прийом «залишків» книжки МДП, використаних перевізником для виконання перевезення МДП;

— виконує процедури попереднього контролю використання перевізником книжки МДП;

— повертає «залишки» книжок до МСАТ.

Слід пам'ятати, що книжки МДП є власністю МСАТ та отримуються НГО для видачі користувачам (автоперевізникам) на певний термін для виконання міжнародних перевезень товарів. При цьому максимальний строк дії книжки МДП, незалежно від кількості аркушів, складає 61 день (день видачі плюс 60 днів).

Доцільно акцентувати увагу на положенні Конвенції МДП, в якому йдеться про те, що закінчення строку дії книжки МДП під час виконання перевізником перевезення МДП не повинно слугувати підставою для митних органів не приймати книжку до оформлення, якщо книжка вже прийнята та оформлена митницею відправлення до вичерпання строку її дії (стаття 9, частина 2 Конвенції).

Однією з головних задач, що покладається на НГО, є робота з національними митними органами щодо врегулювання питань неналежного виконання положень Конвенції МДП вітчизняними та іноземними автоперевізниками — користувачами книжок МДП. Національне гарантійне об'єднання стане відповідальним перед митними органами з моменту прийняття до митного оформлення одним з національних митних органів книжки МДП (митницею відправлення, де здійснювалося митне оформлення вивезення (експорту) товару). При цьому НГО несе відповідальність за всі товари, які перебувають під митним контролем у запломбованій частині дорожнього транспортного засобу та зазначені у вантажному маніфесті книжки МДП (стаття 8, пункт 5 Конвенції).

У разі виявлення порушень операції МДП митні органи країни — учасниці Конвенції МДП «виставляють» фінансову претензію національному гарантійному об'єднанню на суму «ввізних або вивізних мит та зборів». При цьому повинні розглядатися претензії до вітчизняних та іноземних автоперевізників, що допущені до перевезень товарів із застосуванням книжки МДП.

Національне гарантійне об'єднання розглядає претензію та направляє її до МСАТ, який також розглядає таку фінансову претензію та, за встановлення факту її обґрунтованості, надає дозвіл НГО сплатити відповідну суму претензії на користь національного митного органу.

Таким чином, у межах Митної конвенції МДП національне гарантійне об'єднання виконує декілька функцій щодо забезпечення «життєдіяльності» даної міжнародної угоди та, найголовніше, має повноваження щодо взаємодії з національними митними органами стосовно виконання перевізниками визначених норм та правил міжнародних дорожніх перевезень товарів із застосуванням книжки МДП.

2.6. Обов'язки перевізника щодо виконання положень Митної конвенції МДП

Основний «тягар» виконання положень Митної конвенції МДП «лягає» на перевізника — користувача книжки МДП, який організує й виконує перевезення МДП та є головним об'єктом контролю з боку митних органів різних країн — учасниць Конвенції.

Окрім того, перевізника також контролюють МСАТ та НГО стосовно правильності використання книжки МДП при виконанні операцій та перевезення МДП.

Перед початком перевезення перевізник повинен переконатись у правильності оформлення книжки МДП та звернути особливу увагу на заповнення пунктів титульного аркуша, де повинно бути зазначено таке:

- пункт 1 — кінцева дата дії книжки МДП (60 днів від дати видачі плюс день видачі);
- пункт 2 — назва НГО, що видала перевізнику книжку МДП;
- пункт 3 — відбиток штампа перевізника з реквізитами перевізника — користувача книжки МДП;
- пункт 8 — національний реєстраційний номер дорожнього транспортного засобу;

— пункт 9 — номер, дата видачі свідоцтва про допущення дорожнього транспортного засобу до перевезення товарів під митними пломбами та печатками, строк його дії;

— пункт 12 — підпис перевізника та відбиток штампа з реквізитами перевізника — користувача книжки МДП.

Окрім того, перевізник повинен перевірити правильність заповнення інших пунктів титульного аркуша кейжки МДП.

Перевізник повинен переконавшись у правильності заповнення на внутрішніх відривних аркушах книжки МДП:

— пункту 4 — користувач книжки МДП (адреса, країна), відбиток штампа перевізника (аналогічний відбитку штампа на титульному аркуші);

— пункту 7 — національний реєстраційний номер дорожнього транспортного засобу.

Виходячи з викладеного, посадова особа митного органу повинна вимагати від перевізника правильності внесення всіх відомостей до книжки МДП, особливо до зазначених вище пунктів.

Перевізник повинен перевірити також відомості, що вносяться митним органом до пунктів з 16 до 28, акцентувати увагу на назві митниці призначення та перевірити відповідність номерів митного забезпечення (пломб) записам у відривних аркушах книжки МДП.

При виявленні помилок та неточностей у записах на аркушах книжки МДП можливе внесення змін та доповнень виключно з дозволу посадових осіб митного органу із завіренням виправлень відбитком особистого митного забезпечення посадової особи митного органу.

Міжнародний союз автомобільного транспорту пропонує перевізнику протягом перевезення МДП здійснювати детальні записи (історія перевезення), що підтверджують використання книжки МДП.

Відповідно до філософії побудови та практичної реалізації положень Митної конвенції МДП перевізник, на вимогу будь-якого митного органу протягом всього перевезення МДП, зобов'язаний надати для здійснення митного контролю:

— книжку МДП та товаросупровідні документи на партію товару;

— суто митні документи на транспортний засіб та товар;

— товар, що перевозиться на умовах Конвенції МДП;

— дорожній транспортний засіб.

Окрім того, митні органи при перевезенні певних видів товарів, що визначені поясненнями до статті 8 Конвенції МДП, мають право вимагати точних кількісних показників товарів, які підпадають під обмеження, а саме:

— спиртів (300 або 500 літрів, у залежності від коду товару);

— тютюнових виробів (40000 та 70000 сигар та сигарет відповідно) та тютюну для паління (100 кілограмів).

Тобто у разі перевезення таких товарів із застосуванням звичайної книжки МДП перевізник повинен знати для виконання перевезень, а митні органи — для здійснення контролю, точні кількісні показники спиртів та окремих видів тютюнових виробів.

Разом із цим, митні органи та перевізники повинні мати на увазі, що існує перелік товарів, перевезення яких через території країн Євроспільноти заборонено. До таких товарів віднесено: велику рогату худобу, морожене або свіже м'ясо, молоко та молочні продукти, банани, жири, олію рослинного походження, маргарини, цукор, патоку, кондитерські вироби, спирт, спиртові настойки.

Слід зазначити, що відповідним Регламентом Євросоюзу дані обмеження повинні бути скасовані з 1 січня 2008 року, але можна передбачити стосовно зазначених товарів підвищену прискіпливість з боку митних органів щодо застосування заходів митного контролю.

Міжнародний союз автомобільного транспорту (МСАТ, генеральний менеджер Конвенції) за підсумками аналізу порушень норм Конвенції МДП визначив перелік товарів «підвищеного ризику», тобто товарів, при перевезенні яких митними органами частіше всього виявлялися порушення митних правил. До таких товарів віднесені: м'ясо будь-якого виду та походження, живі тварини, молоко та

сухе молоко, сухі молочні суміші для дитячого харчування, масло, маргарин, цукор.

Такі застереження щодо міжнародних перевезень із застосуванням книжки МДП повинні прийматися перевізником до уваги, а митні органи, з урахуванням зазначених переліків товарів та тих, що підлягають безпосередньому перевезенню у даному транспортному засобі, повинні організувати достатні заходи митного контролю.

Загалом, перевізник, що здійснює перевезення товарів на умовах «Митної конвенції про міжнародне дорожнє перевезення вантажів з застосуванням книжки МДП», зобов'язаний виконувати вимоги митних органів країн — учасниць даної міжнародної угоди.

Розглянуті вище окремі положення Митної конвенції МДП та практики їх застосування дозволяють зазначити таке.

Митна конвенція про міжнародне дорожнє перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП, 1975 року) визначила уніфіковані порядки та правила міжнародних перевезень товарів, що перебувають під митним контролем. Суб'єктом контролю відносно товарів, транспортних засобів, книжки МДП, процедур перевезення виступають національні митні органи країн — учасниць даної міжнародної угоди.

Норми та правила Конвенції МДП спрямовані на контроль доставки товарів від митниці місця відправлення до митниці місця призначення з наданням митним органам фінансових гарантій здійснення таких перевезень у вигляді належним чином оформленої книжки МДП.

Книжка МДП при виконанні перевезень товарів, що перебувають під митним контролем, виконує функції:

- документа контролю доставки товару у кожному національному митному просторі країн експорту, транзиту та призначення;
- своєрідного транспортного документа;
- фінансового гарантійного документа, сума гарантії якого досягає 50 тис. доларів США.

Дія системи міжнародних дорожніх перевезень товарів із застосуванням книжки МДП базується на простій, але ефективній системі митного контролю доставки товарів до митниці призначення. Система митного контролю складається з двох взаємопов'язаних складових, а саме: контролю доставки товарів та контролю сплати гарантійних сум при виявленні порушень митних правил.

Допуск національних автоперевізників до системи міжнародних дорожніх перевезень товарів із застосуванням книжки МДП здійснюється національними митними органами за поданням національного гарантійного об'єднання.

Література

1. Довідник з Конвенції МДП/Укладачі: Кокот С. О., директор НКЦ АСМАП України, Добруха Л. Г., заступник директора НКЦ АСМАП України. — К.: ТОВ «Видавництво «Консультант», 2003. — 288 с.

2. Терещенко С. Проблеми гарантування доставки товарів/Спеціалізований журнал «Автопрофі-Бухгалтер». — 2006. — № 1 (1), 2 (2).

3. ОСНОВНІ ЗАСАДИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЗОВНІШНЬОТОРГОВЕЛЬНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Зовнішньоторговельна діяльність є складовою діяльністю будь-якої країни. Разом із цим, як і всі інші види діяльності фізичних та юридичних осіб, даний вид діяльності регламентується державою шляхом визначення національних «правил гри», що здійснюється прийняттям відповідних національних законів та нормативно-правових актів.

Основними національними регулюючими важелями щодо організації та здійснення зовнішньоторговельних операцій виступають заходи тарифного та нетарифного регулювання.

Необхідно розуміти, що держава не здійснює окремого регулювання діяльності того чи іншого підприємства, але здійснюється регулювання переміщення товарів, які є предметом зовнішньоторговельних операцій.

До основних важелів регулювання зовнішньої торгівлі віднесені заходи тарифного та нетарифного регулювання, які застосовуються при переміщенні товарів через митний кордон України.

3.1. Основи тарифного регулювання зовнішньої торгівлі

Тарифне регулювання полягає у визначенні ставок мита та порядку їх застосування до тих чи інших товарів у зовнішній торгівлі. Основи тарифного регулювання в Україні закладені Законом України «Про єдиний митний тариф», яким визначені такі види мита:

— адвалерне — нараховується у відсотках до митної вартості товарів, що підлягають обкладенню митом;

3. Основні засади державного регулювання зовнішньоторговельної діяльності

— специфічне — нараховується у грошовому розмірі на одиницю виміру (кілограм, куб. метр, штука тощо) товару, що підлягає обкладанню митом;

— комбіноване — поєднує два вищенаведених види мита (наприклад: 10 %, але не менше 15 євро за 1 кілограм).

Відповідно до статті 6 зазначеного Закону «митом, що стягується митницею, являє собою податок на товари...».

У залежності від напрямку переміщення товарів та з урахуванням впливу інших особливих факторів види мита розподіляються на такі:

— ввізне мито, яке нараховується на товари при їх ввезенні на митну територію України;

— вивізне мито, яке нараховується на товари при їх вивезенні з митної території України;

— сезонне мито, яке може встановлюватися на окремі товари на строк не більше чотирьох місяців (стосується ввізного та вивізного видів мит);

— особливі види мит (спеціальне, антидемпінгове, компенсаційне), встановлення яких пов'язане з захистом економічних інтересів України.

Мито повинно нараховуватися митними органами відповідно до Закону України «Про єдиний митний тариф» і ставок Єдиного митного тарифу України, які затверджені Законом України від 05.04.2001 р. № 2371-III.

Окрім того, на виконання умов міжнародних договорів України, при торгівлі товарами з країнами, з якими укладені угоди про вільну торгівлю, може бути застосовано звільнення від сплати мита. Разом із цим, таке звільнення може бути здійснено за умови:

— надання сертифікату про походження товару;

— виконання умов «прямого відвантаження» та «безпосередньої закупівлі».

Найбільш розповсюдженими сертифікатами, що підтверджують походження товару та можуть мати вплив на розмір ставки мита, є сертифікати форми А та СТ-1.

Єдиний митний тариф (зведений перелік ставок ввізного (імпортного) мита) побудовано на основі національної версії системи опису та кодування товарів.

Загальносвітовим «класифікованим переліком» товарів, що є предметом зовнішньоторговельних операцій, визнана Товарна номенклатура Гармонізованої системи опису та кодування товарів (ГС, HS). На базі ГС будуються національні версії товарних номенклатур, що містять чисельні значення кодів товарів, їх текстовий опис, примітки до відповідних розділів номенклатури товарів, а також «Основні правила інтерпретації Гармонізованої системи». Зазначені правила є основою класифікації товарів та їх однозначного віднесення до того чи іншого коду товару.

Український класифікатор товарів зовнішньоекономічної діяльності (УКТЗЕД) має в основі коди товарів ГС. Кодування товарів, тобто їх класифікація, є технічною роботою, що дозволяє визначити для необхідного товару відповідний цифровий код.

Усього до національної версії Товарної номенклатури (УКТЗЕД) внесено близько 12 тисяч найменувань товарів (коди та опис товару).

Митний тариф побудовано на основі УКТЗЕД, де до кодів товарів та їх описів додано ставки мита, якими можуть «обкладатися» товари при їх ввезенні на національну митну територію.

Вступ України до Світової організації торгівлі (з 16 травня 2008 року) поклав на наших законодавців додаткові зобов'язання, які спрямовані на непідвищення ставок мита, які застосовуються до товарів, що є предметом зовнішньоторговельних операцій. Основним документом Світової організації торгівлі (СОТ), що є обов'язковим для виконання всіма країнами — учасницями даної міжнародної організації та регламентує національну тарифну політику, є Генеральна угода з тарифів та торгівлі. Відповідно до норм та правил функціонування адміністративної структури СОТ, зміна національним законодавством країн-учасниць ставок мита у сторону збільшення повинна здійснюватися тільки після проведення відповідних консультацій. Проте, зміна ставок мита у сторону зменшення не потребує міжнародних технічних процедур та розгляда-

ється як зменшення податкового «тягаря» щодо товарів, які ввозяться у режимі імпорту.

На «побутовому» рівні вважається, що до державної системи тарифного регулювання віднесені всі податки та збори, які сплачуються експортерами чи імпортерами під час митного контролю та митного оформлення товарів. До сукупності податків та зборів, окрім мита, що може підлягати сплаті митним органам при митному оформленні товару, належать такі види зборів:

- митні збори;
- єдиний збір;
- акцизний збір;
- податок на додану вартість.

Розмір ставок митних зборів визначається постановою Кабінету Міністрів України від 27.01.1997 р. за № 65, а розміри ставок єдиного збору визначаються Законом України від 12.07.2001 р. «Про внесення змін до Закону України «Про запровадження єдиного збору, який стягується у пунктах пропуску через митний кордон України».

До товарів, що підлягають обкладенню акцизним збором, окремими Законами України віднесені алкогольні та тютюнові вироби, легкові транспортні засоби, причеми для проживання, деякі продукти переробки нафти тощо. Зазначеними законами визначені розміри ставок акцизного збору, база оподаткування таким збором та порядки нарахування.

Розмір податку на додану вартість, база оподаткування даним податком, порядок його нарахування та сплати визначаються Законом України «Про податок на додану вартість».

Слід розуміти, що податки та збори з товарів, що є предметом зовнішньоторговельних операцій та переміщуються через митний кордон, обчислюються з митної вартості товарів (база оподаткування за зовнішньоторговельними операціями). Дана цінова категорія товару не зазначається у товаросупровідних документах на товар (книжка МДП, ЦМР, рахунок-фактура тощо), а обчислюється особою (декларант, митний брокер, імпортер тощо), яка

пред'являє такі товари для митного контролю та митного оформлення представникам митного органу.

Митним кодексом України (Розділ XI, статті 259–275) надається визначення основної цінової категорії митної справи — митної вартості товарів. Зазначено, хто та коли повинен здійснювати визначення чисельного значення митної вартості, права та обов'язки митного органу щодо контролю заявленого чисельного значення митної вартості, методи визначення митної вартості товарів.

Методи визначення митної вартості товарів, які імпортуються в Україну, та порядок їх застосування визначаються статтями 266–273 Митного кодексу. До даних методів віднесено такі:

- за ціною договору щодо товарів, які імпортуються (вартість операції);
- за ціною договору щодо ідентичних товарів;
- за ціною договору щодо подібних (аналогічних) товарів;
- на основі віднімання вартості;
- на основі додавання вартості (обчислена вартість);
- резервний.

Загалом, при застосуванні вищенаведених методів розуміється, що «митна вартість товарів є ціною, яка сплачена або підлягає сплаті за товари». Разом із цим, до безпосередньої вартості товару, яка підлягає сплаті, додаються чисельні значення витрат на транспортування, вантажно-розвантажувальні роботи, страхування тощо.

Безпосередньо обчислення митної вартості здійснює декларант (митний брокер), який декларує (заявляє) товари митному органу для здійснення митного контролю та митного оформлення.

Основні міжнародні принципи визначення митної вартості товарів «закладені» статтею VII «Оцінка товарів для митних цілей» Генеральної угоди з тарифів та торгівлі.

Окрім вищенаведених методів визначення митної вартості товарів, що імпортуються, існує метод визначення митної вартості товарів, що вивозяться (експортуються)

з України. Порядок та умови застосування даного методу визначаються Митним кодексом.

Таким чином, підсумовуючи викладене стосовно національних аспектів тарифного регулювання зовнішньоторговельних операцій, можна дійти висновку, що таке державне регулювання складається з декількох взаємопов'язаних складових, а саме: мито та порядок його визначення та застосування, процедури класифікації товарів за УКТЗЕД, визначення країни походження товарів, визначення митної вартості товарів тощо.

3.2. Нетарифне регулювання зовнішньої торгівлі

Нетарифне регулювання зовнішньоторговельних операцій з товарами, у загальному плані, є комплексом державних адміністративних контрольних заходів, які спрямовані на регулювання товарних потоків, що переміщуються через митний кордон.

Відповідно до норм 27 та 97 статей Митного кодексу товари, що переміщуються через митний кордон, окрім митного контролю, можуть підлягати контролю з боку інших органів державної влади, які мають повноваження на такі дії відповідно до норм чинного законодавства.

Розглянемо основні види контролю, яким можуть підлягати товари, що переміщуються через митний кордон України. Сукупність усіх видів державного контролю створює державну систему нетарифного регулювання зовнішньої торгівлі товарами.

Щорічно відповідними постановами Кабінету Міністрів України визначаються переліки товарів, що підлягають **ліцензуванню та квотуванню** у поточному році.

Квота (експортна чи імпортна) — межевий обсяг певної групи товарів, визначений у натуральних або у грошових одиницях виміру, що дозволені до експорту або імпорту у поточному році.

Ліцензія — належним чином оформлене право (дозвіл) суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності на експорт чи імпорт товарів певної групи (коду за УКТЗЕД) із визначенням межового обсягу (квоти) того чи іншого товару, який дозволено переміщувати через митний кордон за даною ліцензією.

Державні повноваження щодо контролю за дотриманням порядків та правил ведення зовнішньоторговельних операцій з товарами, що підлягають ліцензуванню та квотуванню, делеговано Міністерству економіки України.

Дані положення регламентуються Законом України «Про зовнішньоекономічну діяльність», постановою Кабінету Міністрів України від 18.05.2005 р. за № 362 (розмір плати за отримання ліцензії), постановою Кабінету Міністрів України (щорічно визначає переліки та обсяги товарів, які підлягають ліцензуванню та квотуванню у поточному році), та наказом Мінекономіки щодо порядку видачі ліцензій у поточному році тощо.

Митний контроль за переміщенням таких товарів через митний кордон полягає в обліку використання наданої відповідно до ліцензії квоти кожного суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності.

Статтею 18 Декрету Кабінету Міністрів України від 10.05.1993 р. за № 46–93 «Про стандартизацію та сертифікацію» визначено необхідність проведення **сертифікації товарів**, що імпортуються в Україну. Перелік таких товарів визначено відомчим наказом Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики у 2005 році.

Відповідно до зазначених нормативно-правових актів підставою для завершення митного контролю та митного оформлення товарів можуть слугувати:

- сертифікат відповідності;
- або свідоцтво про визнання іноземного сертифікату;
- або декларація про відповідність.

Окрім того, низкою Законів України, зокрема, «Про держане регулювання імпорту сільськогосподарської продукції», «Про якість та безпеку харчових продуктів та

продовольчої сировини» та постановами Кабінету Міністрів України й відомчими наказами визначаються переліки товарів та порядок отримання дозвільних документів, що підтверджують виконання національних норм щодо обов'язкової сертифікації товарів.

Підставою для завершення митного контролю та здійснення митного оформлення щодо товарів, які підлягають стандартизації та сертифікації, є подання імпортером одного з зазначених вище документів.

Фітосанітарному контролю підлягають будь-які рослини, харчові продукти рослинного походження та місця їх зберігання, пакувальний матеріал (у тому числі контейнери, піддони) тощо. Тобто все, що пов'язано з рослинним світом або може здійснювати вплив на рослинний світ, підлягає даному виду контролю.

Підставою для запровадження такого виду державного контролю є Закон України «Про карантин рослин», низка постанов Кабінету Міністрів України та відомчих наказів Міністерства агропромислової політики України.

При ввезенні на митну територію України товарів, що підлягають фітосанітарному контролю, повинні пред'являтися оригінали фітосанітарного сертифіката, виданого у країні експорту, а товари підлягають обов'язковому фітосанітарному контролю на місці призначення.

Вивезення за межі України даної категорії товарів повинно відбуватися за умови здійснення огляду товару представниками фітосанітарної інспекції та наявності «експортного» фітосанітарного сертифіката.

Дозвіл на транзитне перевезення товарів, що підлягають фітосанітарному контролю, може бути надано за наявності фітосанітарного сертифіката, виданого країною експорту. За певних умов також може вимагатися карантинний дозвіл на транзитне перевезення.

За відсутності фітосанітарного сертифіката товар підлягає поверненню до суміжної країни або затримується на час, необхідний для оформлення відповідних дозвільних документів.

Особливу увагу доцільно звертати на пакувальний матеріал з деревоматеріалів та паперу (картону), які у відповідних випадках підлягають фітосанітарному контролю.

Ветеринарний контроль товарів, що є предметом зовнішньоторговельних операцій, запроваджено Законом України «Про ветеринарну медицину», відповідно до норм якого такому виду державного контролю підлягають: харчові товари тваринного походження, живі тварини, їжа для тварин, харчові добавки тощо.

Ввезення на митну територію товарів, що підлягають ветеринарному контролю, повинно здійснюватися тільки за наявності оригіналу ветеринарного сертифіката, який видано у країні експорту.

Окрім того, відповідно до статті 18 зазначеного Закону ввезення на територію України, транзит та вивезення товарів, що підлягають ветеринарному контролю, повинно здійснюватися виключно через призначені прикордонні інспекційні пости, які повинні мати відповідне обладнання.

Умовою ввезення даних видів товарів на територію України є отримання необхідного дозволу, порядок видачі якого встановлюється Кабінетом Міністрів України.

Екологічний контроль здійснюється посадовими особами спеціальних підрозділів Міністерства охорони навколишнього середовища України. При цьому при ввезенні товарів, що підлягають такому виду контролю, контроль здійснюється відповідними посадовими особами у пунктах пропуску на кордонах.

При експорті видів товарів, що підлягають екологічному контролю, контроль здійснюється у місці митного оформлення товарів до митного режиму експорту.

Санітарний контроль товарів здійснюється відповідно до норм Закону України «Про забезпечення санітарного та епідеміологічного благополуччя населення». Згідно з положеннями згаданого Закону даний вид контролю можна розподілити на такі підвиди: санітарно-епідеміологічний контроль, контроль за ввезенням лікар-

ських засобів та контроль за ввезенням виробів (товарів) медичного призначення й медичинської техніки.

Санітарно-епідеміологічний контроль як складова санітарного контролю здійснюється у пунктах пропуску на кордонах щодо певної категорії товарів відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 24.10.2002 р. за № 1569 (постанова скасована, але контроль на кордоні лишився).

Контроль за ввезенням лікарських засобів повинен здійснюватися відповідно до норм Закону України «Про лікарські засоби», згідно з яким ввезення на митну територію України лікарських засобів може здійснюватися тільки після їх відповідної державної реєстрації та наявності сертифіката якості, виданого виробником такого товару.

Товари медичного призначення, медичинської техніки тощо можуть бути ввезені на територію України після проведення відповідної реєстрації або на підставі разового дозволу органів Міністерства охорони здоров'я.

Експортний контроль спрямований на здійснення державного контролю за переміщенням через митний кордон України товарів військового призначення та подвійного використання.

Законодавчі норми щодо переміщення таких товарів визначаються Законом України «Про державний контроль за міжнародними передачами товарів військового призначення та подвійного використання», а як регуляторні урядові документи виступають постанови Кабінету Міністрів України від 20.11.2003 р. № 1807, від 28.01.2004 р. № 86 та від 04.02.1998 р. № 125.

Перелік товарів військового призначення, які можуть бути предметом міжнародної передачі, визначені постановою від 20.11.2003 р. № 1807.

Відомчими наказами Державної служби експортного контролю (ДСЕК) (№ 355 від 29.11.2004 р.) та Держмитслужби (№ 38 від 20.01.1999 р.) визначені порядки оформ-

лення документів і митного контролю та оформлення товарів такого виду.

Підставою для митного контролю та переміщення зазначених товарів через митний кордон України є оригінал дозволу ДСЕК. При цьому перетин кордону повинен відбуватися виключно через пункт пропуску, зазначений у дозволі.

Фактом надходження товарів такого виду при їх ввезенні на територію України є сертифікат підтвердження доставки, який оформлюється митним органом призначення.

Окрім розглянутих вище видів державного контролю, товари можуть підлягати **радіологічному, гемологічному** видам контролю, **контролю за переміщенням культурних цінностей, контролю за аудіо- та відеовізуальними матеріалами тощо.**

3.3. Основи валютного регулювання. Спеціальні санкції

Як окремі напрямки державного регулювання зовнішньоторговельних операцій можуть розглядатися порядки та правила здійснення валютних розрахунків та спеціальні санкції, що можуть застосовуватися до суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності.

Державна система валютного регулювання та контролю базується на Декреті Кабінету Міністрів від 19.02.1993 р. за № 15–93 «Про систему валютного регулювання та валютного контролю», Законі України від 23.09.1994 р. за № 185/94 «Про порядок здійснення взаєморозрахунків в іноземній валюті», Указі Президента від 18.06.1994 р. за № 319/94 щодо повернення валютних цінностей та на низці постанов Національного Банку України.

Основні положення державного валютного регулювання складають норми, порядки та правила щодо здійснення розрахунків за зовнішньоторговельними операціями з нерезидентами у іноземній валюті. Такі розрахунки пови-

нні здійснюватися через уповноважені банки, тобто ті комерційні банки, де платник має відкритий рахунок. Відповідно до норм зазначеного Декрету розрахунки за зовнішньоторговельними операціями між резидентами та нерезидентами повинні здійснюватися в іноземній валюті.

Термін проведення розрахунків за зовнішньоторговельними операціями купівлі-продажу до 1 січня 2008 року складав 90 календарних днів, а з зазначеної дати даний термін складає 180 календарних днів.

Даний термін обчислюється:

— з дати оформлення митної декларації на експорт товарів;

— з дати здійснення авансового платежу за товари, які планується ввозити (імпортувати) на митну територію України тощо.

Постановою Національного Банку України визначена можливість отримання дозволу (індивідуальної ліцензії) на перевищення визначених термінів проведення розрахунків в іноземній валюті.

Одним із документів, що повинен бути у певних випадках пред'явлений митному органу, є довідка про проведення декларування валютних цінностей, щоквартальне подання якої як підстави для митного контролю та митного оформлення запроваджено Указом Президента у 1994 році.

Митні органи надають до державної системи валютного контролю інформацію щодо здійснення митного оформлення товарів для ввезення-вивезення їх на митну територію України та з митної території України. Державна податкова адміністрація на підставі інформації митних органів здійснює контроль за дотриманням порядків та правил проведення розрахунків в іноземній валюті.

Спеціальні санкції до суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності можуть застосовуватися на підставі норм статті 37 Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність». На їх підставі до резидентів або нерезидентів можуть бути застосовані такі санкції:

— запровадження режиму індивідуального ліцензування, який передбачає отримання резидентом-порушником (або нерезидентом) в Міністерстві економіки окремого дозвільного документа (ліцензії) на здійснення кожної окремої зовнішньоторговельної операції;

— тимчасове призупинення здійснення зовнішньоекономічних операцій, у випадку застосування якої забороняється здійснення любого виду зовнішньоекономічних операцій.

Зазначені санкції запроваджуються наказами Міністерства економіки України на підставі відповідного подання національних компетентних міністерств та відомств.

Таким чином, окрім державного регулювання переміщення товарів через митний кордон України (тарифне та нетарифне регулювання), держава регламентує правила проведення та визначає засади контролю за валютними розрахунками за зовнішньоторговельними операціями, а у разі виявлення порушень щодо їх здійснення держава (повноважний орган — Міністерство економіки) має право запроваджувати до суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності спеціальні санкції.

Література

1. Митний кодекс України. Із змінами та доповненнями. — Відомості Верховної Ради. — 2002. — № 38–39.
2. Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» від 16.04.1991 р. за № 39. — XII.
3. Терещенко С. Основи митного законодавства України: Навчальний підручник. — К., 2001.
4. Терещенко С. Шляхи реформування митної справи під час фінансово-економічної кризи/Республіканський журнал «Митний брокер». — 2009. — № 2 (141), 3 (142).

4. ОСОБЛИВОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ПОЛОЖЕНЬ МІЖНАРОДНИХ КОНВЕНЦІЙ МИТНИМИ ОРГАНАМИ ЩОДО ЗДІЙСНЕННЯ МИТНОГО КОНТРОЛЮ ТОВАРІВ ТА ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Контроль митних органів за дотриманням законодавчо закріплених національних норм та правил ведення зовнішньоекономічної діяльності і виконання зобов'язань щодо дотримання норм міжнародних угод та конвенцій здійснюється митними органами при перетині товарами і транспортними засобами митного кордону та у «внутрішніх» митницях.

4.1. Загальні засади Митного кодексу щодо здійснення митного контролю товарів та транспортних засобів

Мета проведення митного контролю — перевірка дотримання норм законів та нормативно-правових актів з питань митної справи. При цьому митні органи повинні виявляти порушення та попереджувати можливі економічні збитки держави від некомпетентних або навмисних дій одного або декількох учасників зовнішньоторговельної операції.

Митним кодексом України (стаття 1) визначені основні терміни та категорії, які пов'язані з міжнародними дорожніми перевезеннями товарів та з організацією та здійсненням митного контролю. До зазначених основних категорій можна віднести такі: «перевізник», «транспортний засіб», «товар», «митний контроль», «митний режим», «митні правила», «митні процедури» тощо.

Сукупність таких категорій та їх тлумачень є суто національними категоріями митної справи, проте, приєднан-

ня до міжнародних угод, протоколів та конвенцій накладає на митні органи обов'язок щодо використання визначень та категорій таких інтернаціональних угод при здійсненні митного контролю та митного оформлення товарів і транспортних засобів.

Митні процедури контролю та митного оформлення транспортних засобів, що здійснюють перевезення товарів під митним контролем, мають уніфікований характер і не залежать від національної належності (країни реєстрації транспортного засобу) або від країни — власника такого транспортного засобу. Уніфікація передбачає також рівність митних процедур незалежно від місця їх здійснення, а саме — країни відправлення (експорту), транзиту та призначення (ввезення, імпорту).

Доцільно звернути увагу на те, що словосполучення «митні процедури» передбачає одноосібні дії митних органів стосовно здійснення митного контролю товарів і транспортних засобів.

Статтею 40 Митного кодексу визначено, що митному контролю підлягають товари та транспортні засоби, що переміщуються через митний кордон України. Форми митного контролю визначаються статтею 41 Митного кодексу. До них віднесено:

- перевірку документів та відомостей, які необхідні для здійснення такого контролю;
- митний огляд (огляд та переогляд товарів і транспортних засобів, особистий огляд громадян);
- облік товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України;
- усне опитування громадян та посадових осіб підприємств;
- перевірку системи звітності та обліку товарів;
- огляд територій та приміщень складів;
- інші форми.

Безпосередньо порядок здійснення митного контролю визначається Кабінетом Міністрів України. Статтею 53 Кодексу визначені права митних органів щодо здійснення

митного контролю, а статті 54–65 визначають особливості використання зазначених вище форм митного контролю.

Митний контроль за міжнародними дорожніми перевезеннями товарів здійснюється митними органами у взаємодії з іншими державними контрольними службами (стаття 27 Митного кодексу). Виконання процедур державного контролю здійснюється за загальними технологічними схемами з зазначенням часу та послідовності виконання кожною контрольною службою свої безпосередніх обов'язків (стаття 112 Митного кодексу).

Основні положення щодо повноважень державних контрольних служб за товарами, що є предметом зовнішньоторговельних операцій, розглянуті при наданні характеристики заходів державного нетарифного регулювання.

Загальні засади проведення митних процедур при переміщенні товарів через митний кордон України різними видами транспорту визначені статтями 110–120 Митного кодексу, а процедури, що повинні здійснюватися на автомобільному транспорті, визначені статтями 145–147 Кодексу. В той же час, статтями 154–160 визначаються права та обов'язки перевізника, види й особливості виконання транзитних перевезень, визначається сукупність дій перевізника у разі виникнення форс-мажорних обставин та загальні засади відповідальності перевізника за порушення порядку переміщення товарів транзитом.

Час перебування товарів під митним контролем визначається статтею 43 Кодексу таким чином:

— під час ввезення товарів на митну територію України з метою вільного використання — з моменту ввезення на митну територію до завершення митного оформлення;

— під час вивезення за межі митної території України — з моменту подання митниці відправлення документів на такі товари до фактичного вивезення товарів за межі митної території України;

— під час тимчасового ввезення на митну територію України — з моменту ввезення до моменту вивезення за межі митної території України;

— під час тимчасового вивезення за межі митної території України — з моменту подання митному органу необхідних для митного оформлення товарів документів, без посередньо товарів і до пропуску через митний кордон України під час зворотного ввезення;

— під час транзиту через територію України — з моменту ввезення до моменту вивезення з митної території України.

Транспортні засоби, що використовуються для перевезення товарів через митний кордон України, можуть тимчасово ввозитися на національну митну територію без сплати податків та зборів, а заходи нетарифного регулювання не застосовуються. Тимчасове ввезення іноземних транспортних засобів дозволяється митними органами за умови, що такий транспортний засіб не буде використовуватися для внутрішніх перевезень товарів митною територією України (стаття 119 Митного кодексу).

Виходячи з цієї норми Митного кодексу, іноземний перевізник (після завершення перевезення МДП та здійснення митного контролю й митного оформлення товару до відповідного митного режиму у митниці призначення) не має право здійснювати перевезення товару митною територією України.

Відповідно до вимог статті 146 Митного кодексу перевізник зобов'язаний здійснити такі дії (що контролюються митним органом):

- забезпечити доставку товару до митниці призначення;
- не починати навантаження чи розвантаження без дозволу митниці;
- надавати необхідні для митного контролю документи;
- у разі необхідності, за рахунок власних коштів здійснювати розвантаження, перевантаження, навантаження, упаковку, переупаковку товарів та пред'являти їх митному органу для проведення митного контролю.

Зазначені положення Митного кодексу стосовно відповідальності перевізника тільки підсилюють положення Митної конвенції МДП щодо доставки товару до митниці призначення у національному митному просторі. Окрім

того, норма Конвенції МДП щодо фінансових витрат перевізника при виникненні форс-мажорних обставин, що стали причиною певних дій з товарами, підсилюється зазначеними положеннями Митного кодексу (стаття 146).

Окремого декларування транспортного засобу не потрібно, бо відповідно до статті 147 Митного кодексу відомості щодо транспортного засобу повинні бути зазначені у митній декларації, книжці МДП, ЦМР, товарно-транспортних документах, що вже передбачено нормами національного законодавства та міжнародними зобов'язаннями України.

Заходи гарантування доставки товарів, що перебувають під митним контролем, визначаються главою 23 Митного кодексу (статті 161–165). При цьому до зазначених товарів «може застосовуватися один із таких заходів гарантування доставки товарів»:

- надання власником товарів (уповноваженою ним особою) гарантії митним органам;
- охорона та супроводження товарів митними органами;
- перевезення товарів митним перевізником;
- перевезення на умовах Митної конвенції про міжнародне дорожнє перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП 1975 року (Конвенція МДП 1975 року).

Рішення щодо необхідності застосування заходів гарантування доставки товарів повинно прийматись у кожному конкретному випадку митними органами, «де розпочинається транзит таких товарів, за наявності підстав для застосування зазначених заходів».

Вид заходу гарантування доставки товарів, що перебувають під митним контролем, обирається власником товарів або уповноваженою ним особою. Всі фінансові витрати, що пов'язані з застосуванням заходів гарантування, здійснюються за рахунок власника таких товарів або уповноваженої ним особи.

Одним із заходів гарантування доставки товарів до митниці призначення є перевезення товарів митним перевізником, статус якого визначається відповідним документом (ліцензією), який видається Держмитслужбою України (статті 182–184 Митного кодексу).

4.2. Особливості реалізації положень Митної конвенції МДП митними органами України

Певні положення Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП повинні бути врегульовані національними нормативно-правовими актами. Відповідно до норм та положень Митного кодексу України у редакції 1992 року було видано наказ від 21 листопада 2001 року № 755 «Про затвердження Порядку реалізації положень Митної конвенції про міжнародне дорожнє перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП» (надалі — Порядок). Норми даного Порядку враховували правила дійсних на той час нормативних документів Держмитслужби щодо організації та здійснення митного контролю за міжнародним перевезенням товарів із застосуванням книжки МДП. Набуття чинності 1 січня 2004 року новою редакцією Митного кодексу України «потягнуло» за собою необхідність внесення відповідних змін до Порядку, що було зроблено наказом Держмитслужби від 5 березня 2004 р. № 172.

Відповідно до структурної побудови Порядку окремими пунктами визначено таке:

— терміни, словосполучення та їх тлумачення, сенс яких відповідає основним положенням Конвенції МДП та національним законодавчим актам;

— загальні основи проведення митного контролю, які відповідають нормам статей 41, 55, 62, 63, 75 Митного кодексу, та опис книжки МДП;

— умови виконання операції МДП та митного контролю за її здійсненням, особливості оформлення книжки МДП відповідно до норм 18 та 28 статей Конвенції МДП;

— детальні умови та порядок отримання перевізником Свідоцтва про допущення дорожнього транспортного засобу до перевезення вантажів під митними пломбами та печатками, порядок заповнення такого документа;

4. Особливості використання положень міжнародних конвенцій митними органами щодо здійснення митного контролю товарів та транспортних засобів

— національну процедуру допуску перевізників-резидентів до перевезень товарів на умовах Конвенції МДП;

— процедури оформлення книжки МДП та особливості здійснення митного контролю при ввезенні, вивезенні й транзиті товарів;

— процедурні питання та дії митних органів, національного гарантійного об'єднання та перевізника у разі виявлення порушень митних правил при виконанні операції МДП;

— інше.

Пунктами Порядку також визначена можливість та умови заміни тягача чи іншого транспортного засобу під час виконання операції МДП, при цьому деталізована послідовність дій перевізника та посадових осіб митного органу.

Наказом Держмитслужби від 5 березня 2004 р. № 172 затверджені також Правила заповнення граф книжки МДП на митній території України при здійсненні дорожнього перевезення товарів, що перебувають під митним контролем.

Текстом даних Правил акцентована увага перевізників та посадових осіб митних органів на можливості внесення змін до граф книжки МДП; при цьому:

— виправлення та зміни до граф 1–5 титульної сторінки обкладинки книжки можуть бути внесені тільки національним гарантійним об'єднанням і завірені відбитком спеціальної печатки такого об'єднання;

— графи 6–12, окрім графи 8, титульної сторінки обкладинки книжки заповнюються перевізником, але зміни та виправлення до зазначених граф можуть бути внесені тільки посадовою особою митного органу із завіренням її підписом та відбитком особистої номерної печатки;

— відомості графи 8 титульної сторінки обкладинки можуть бути змінені (виправлені) при заміні транспортного засобу тільки посадовою особою митного органу та завірені її підписом та відбитком особистої номерної печатки;

— до граф невідривних листків № 1/№ 2 виправлення та зміни можуть вноситися тільки посадовою особою митного органу та завірятися підписом та відбитком особистої номерної печатки.

Наведені вище окремі положення правил заповнення книжки МДП слугують підтвердженням її основного призначення — митний документ контролю доставки товарів до митниці призначення.

Окрім того, доцільно звернути увагу на те, що у графі 4 усіх відривних аркушів книжки МДП повинен бути представлений відбиток штампа перевізника, де повинні бути зазначені: назва користувача книжки МДП, його адреса, телефони, код за ЄДРПОУ (Єдиним державним реєстром підприємств та організацій України), код країни, у якій зареєстрований перевізник, та реєстраційний номер перевізника у національному гарантійному об'єднанні.

Відбиток даного штампа повинен збігатися з аналогічним відбитком на бланку міжнародної товарно-транспортної накладної ЦМР, на якому укладено договір дорожнього перевезення товарів, що перебувають під митним контролем.

Нормами зазначеного наказу акцентується увага на певних положеннях Конвенції МДП, а окремі положення наказу посилюють певні норми даної міжнародної угоди. Доцільно звернути увагу на таке:

- книжка МДП дійсна тільки на одне перевезення;
- книжка МДП не повинна містити помарок та виправлень. Усі виправлення повинні здійснюватися за погодженням з митними органами та завірятися відбитком особистої номерної печатки інспектора.

Окрім того, визначені випадки, коли книжка МДП не буде прийматися митними органами до митного оформлення. До таких випадків віднесено:

- виявлення порушення при митному оформленні книжки МДП у митницях відправлення, призначення або проміжних митницях;
- виявлення того факту, що книжка МДП не належить перевізнику, який здійснює дане перевезення товару, а са-

4. Особливості використання положень міжнародних конвенцій митними органами щодо здійснення митного контролю товарів та транспортних засобів

ме — дані, що зазначені у графі 3 обкладинки (титульного аркуша) книжки МДП (прізвище, адреса та країна реєстрації перевізника — користувача книжки МДП), не збігаються з фактичними даними, які зазначені у товаросупровідних документах;

— подання до митного органу для здійснення митного контролю та митного оформлення книжки МДП, термін дії якої скінчився;

— випадок, коли розмір податків та зборів (обов'язкових платежів для митного оформлення товару у митній режим імпорт) перевищує межу у 50 тис. доларів США.

Загалом, оцінюючи положення розглянутого нормативно-правового акту Держмитслужби України, можна зазначити його відповідність основним положенням Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП. Разом із тим, розробники норм наказів Держмитслужби від 21.11.2001 р. № 755 та від 05.03.2004 р. № 172 максимально адаптували норми міжнародної угоди до норм національного законодавства та надали митним органам дійову методичку митного контролю за міжнародними перевезеннями товарів із застосуванням книжки МДП.

Перевізник, із метою уникнення та попередження можливих непорозумінь з митними органами, при здійсненні міжнародних перевезень товарів із застосуванням книжки МДП повинен діяти відповідно до норм Конвенції та національних правил, запроваджених наказом Держмитслужби України.

4.3. Попереднє електронне декларування перевезень МДП

Європейський союз із 1 січня 2009 року запровадив для українських автоперевізників, які здійснюють міжнародне перевезення товарів на умовах Митної конвенції МДП, систему електронного декларування книжки МДП.

Сенс та наслідки запровадження електронного декларування полягають у такому: наш національний перевізник при перевезенні товарів до будь-якої країни ЄС може бути впускений на митну територію Євроспільноти за умов електронного декларування книжки МДП. У зворотному напрямку (перевезення товарів з країн ЄС до України) вимоги аналогічні, а саме: випуск транспортного засобу з товаром з митної території ЄС відбувається виключно за наявності у відповідній базі даних електронної інформації, основу якої складають відомості книжки МДП.

Митні органи ЄС не приймають до митного контролю та оформлення транспортні та товарні документи у пунктах пропуску на кордоні, незалежно від напрямку руху, у разі відсутності зазначеної електронної інформації.

Міжнародний союз автомобільного транспорту ініціював дану новачку, яка, на його думку, покликана забезпечити:

- мінімальний час на здійснення процедур контролю та митного оформлення перевезень із застосуванням книжки МДП, що досягається шляхом скорочення часу на «внесення» відомостей книжки МДП до електронної бази даних у пунктах пропуску на кордонах Євроспільноти;

- надання реальних переваг перевезенням товарів, що здійснюються на умовах Митної конвенції МДП;

- можливість виключення «третіх» осіб (брокерів, агентів тощо) у процедурах контролю, що здійснюються митними органами у пунктах пропуску на кордоні;

- зменшення фінансових витрат перевізника на посередницькі послуги при здійсненні міжнародних перевезень товарів.

Окрім зазначеного, можна констатувати, що процедура електронного декларування може розглядатися як захід МСАТ щодо посилення контролю за міжнародними перевезеннями товарів із використанням книжки МДП.

Процедура підготовки електронного повідомлення нашим вітчизняним автоперевізником має такий вигляд.

По-перше, перевізник — член АСМАП України повинен отримати в асоціації індивідуальний ідентифіка-

ційний код користувача книжки МДП та персоніфікований захищений пароль, який є «ключем» для відкриття Інтернет-сторінки МСАТ.

По-друге, отримавши книжку МДП та інші документи з необхідними відомостями та відмітками, що підтверджують завершення процедур митного оформлення, перевізник повинен через мережу Інтернет увійти на веб-сторінку www.netstir.org.

Наступним кроком перевізника є «введення» до програми індивідуального ідентифікаційного номера, номера книжки МДП та терміну її дії (титульна сторінка книжки МДП). У разі підтвердження ідентифікації даних перевізника йому надається програмний доступ до послідовного внесення наступної інформації.

Четвертим кроком заповнення електронної версії книжки МДП (електронного декларування) є внесення таких відомостей:

- країна ЄС, де буде перший раз пред'явлено книжку МДП;
- в'їзний пункт пропуску ЄС або митниця відправлення ЄС;
- номер сторінки книжки МДП, яка буде використана у пункті пропуску або у митниці відправлення;
- країна ЄС, де буде пред'явлена останній раз книжка МДП;
- виїзний пункт пропуску на кордоні або митниця призначення.

П'ятим кроком є формування та внесення до електронної декларації таких відомостей:

- місце декларування та дата заповнення книжки МДП;
- країна відправлення та країна призначення;
- реєстраційний номер транспортного засобу та країна реєстрації;
- наявність/відсутність контейнера;
- відомості щодо користувача книжки МДП (перевізника), відповідно до відомостей оригінального штампа перевізника (титульна сторінка книжки МДП), а саме

— назва, назва вулиці та номер будівлі, поштовий індекс, місто, країна та реквізити електронної пошти.

Наступним, **шостим**, кроком є внесення відомостей щодо відправника/отримувача товару:

- назва відправника/отримувача;
- назва вулиці та номер будівлі;
- поштовий індекс;
- місто (селище) та країна;

— за наявності зазначається ідентифікаційний номер отримувача/відправника.

Сьомим кроком є внесення відомостей щодо товару:

— опис товару, відповідно до відомостей жовтого аркуша вантажного маніфесту книжки МДП;

- мова опису товару;
- тип пакування товару;
- кількість вантажних місць;
- вага товару брутто у кг.

Окрім того, у разі перевезення товарів у контейнері повинно бути зазначено додаткові відомості стосовно самого контейнера.

Восьмим кроком є внесення відомостей щодо товаросупровідних документів (CMR, рахунку-фактури, пакувальних аркушів тощо).

Заповнене електронне повідомлення (електронна декларація) направляється на адресу Міжнародного союзу автомобільного транспорту, з наступною розсилкою до відповідних митних органів Євроспільноти, що є підставою для ввезення товарів на митну територію ЄС або у зворотному напрямку.

Використання такої інформації митними органами Європейського Союзу дозволить оптимізувати процедури митного конт-ролю у пунктах пропуску при ввезенні/вивезенні товарів та митницях призначення. Дана оптимізація буде полягати у застосуванні системи аналізу та управління ризиками, що дозволить зосередити зусилля на потенційно небезпечних партіях товарів.

Окрім того, Міжнародний союз автомобільного транспорту як власник книжок МДП отримав додатковий та

4. Особливості використання положень міжнародних конвенцій митними органами щодо здійснення митного контролю товарів та транспортних засобів

досить ефективний важіль контролю за використанням книжки МДП кожним окремим перевізником, що має відповідний допуск до користування перевагами міжнародних перевезень товарів на умовах Митної конвенції МДП.

Література

1. Митний кодекс України. Із змінами та доповненнями. — Відомості Верховної Ради. — 2002. — № 38–39, ст. 288.

2. Терещенко С. Шляхи реформування митної справи під час фінансово-економічної кризи/Республіканський журнал «Митний брокер». — 2009. — № 2 (141), 3 (142).

3. Терещенко С. Перевізник та норми Кіотської конвенції/Спеціалізований журнал «Автопрофі-Бухгалтер». — 2007. — № 4 (15).

4. Терещенко С. Проблеми гарантування доставки товарів/Спеціалізований журнал «Автопрофі-Бухгалтер». — 2006. — № 1 (1), 2 (2).

5. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ ЩОДО МИТНОГО КОНТРОЛЮ ТА МИТНОГО ОФОРМЛЕННЯ ТОВАРНИХ ТА ТРАНСПОРТНИХ ДОКУМЕНТІВ

Процедури митного контролю та митного оформлення визначаються Митним кодексом України та є, відповідно до норм статті 3 Кодексу, однією зі складових митної справи.

Головні об'єкти митного контролю — товари, що є предметами зовнішньоторговельних операцій, та транспортні засоби, з використанням яких здійснюється перевезення товарів від вантажовідправника (експортера, продавця) однієї країни до вантажоотримувача (імпортера, покупця) в іншій країні.

Підтвердженням здійснення зовнішньоторговельних операцій з товарами є подання для митного контролю та митного оформлення відповідного «пакету» товарних та транспортних документів, відомості яких «лягають» до основи прийняття рішень митних органів.

5.1. Основні документи та відомості для здійснення митного контролю та митного оформлення міжнародного дорожнього перевезення товарів

Статтею 41 Митного кодексу визначені форми митного контролю, де чільне місце посідає перевірка посадовими особами митних органів документів та відомостей, необхідних для здійснення митного контролю.

Загальні законодавчі норми щодо документів та відомостей, необхідних для здійснення митного контролю, визначені статтею 45 Митного кодексу України. Низкою інших статей, зокрема 54, 70, 81, 97, 99, 103, 134, 141, 145, 149, 150, 282 та інших, проходить посилання на необхідність

використання документів при здійсненні митної справи посадовими особами митних органів.

Конкретні переліки документів та відомостей, необхідних для здійснення митного контролю, порядок їх подання відповідно до статті 45 Митного кодексу повинні бути визначені Кабінетом Міністрів України.

На виконання норм статей 45, 81 та 86 Митного кодексу, постановою Кабінету Міністрів України від 1 лютого 2006 р. № 80 затверджено перелік документів, необхідних для здійснення митного контролю та митного оформлення товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України. Стосовно даного переліку можна зауважити таке: перелік складено з 25 окремих позицій, але низка позицій є певною сукупністю документів (наприклад, позиція 9 — документ контролю за доставкою товарів, позиція 17 — документи, що використовуються для визначення митної вартості товарів тощо), тому вважати, що для цілей митного контролю використовується такий обмежений перелік документів, немає підстав.

Загалом, кількість документів, що може бути надана для митного контролю, перевищує двісті найменувань.

У той же час доцільно звернути увагу на положення «Порядку здійснення митного контролю автомобільних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон», що затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 24 грудня 2003 р. № 1989. Пунктом 5 даної постанови визначені документи, необхідні для здійснення митного контролю автомобільних транспортних засобів і товарів у пунктах пропуску через державний кордон. До зазначених документів віднесені такі:

- вантажна митна декларація (у встановлених законодавством випадках) на товари, що переміщуються;
- міжнародна автомобільна накладна (CMR) або товаротransпортна накладна;
- рахунок-фактура (інвойс), інші документи, якими підтверджується вартість товарів та які надають можливість ідентифікувати товари;

5.1. Основні документи та відомості для здійснення митного контролю та митного оформлення міжнародного дорожнього перевезення товарів

- пакувальний лист (специфікація);
- свідоцтво про допущення дорожнього транспортно-го засобу до перевезення товарів під митними печатками і пломбами;
- у разі потреби — Книжка МДП;
- визначені законодавством інші документи на товари, видані держаними контрольними органами.

Наведений перелік документів є також досить загальним, а більш детальний перелік документів може вимагатися митними органами на конкретний товар. За відомостями документів посадовими особами митного органу повинно прийматися рішення про здійснення митного контролю та митного оформлення транспортних засобів і товарів.

Разом із зазначеним, слід акцентувати увагу на тому, що перелічені вище документи повинні надаватися вантажовідправником (товаророзпорядником, експортером) для здійснення митного контролю та митного оформлення товарів і транспортних засобів до митниці оформлення відповідно до норми статті 71 Митного кодексу. Свідченням завершення митних процедур контролю та оформлення товарів і транспортного засобу у «внутрішньому» митному органі є відповідні відмітки на документах (реєстраційні номери, відбитки штампів та печаток тощо), що надавались митному органу на момент декларування. Тому при вивезенні товарів з митної території у пункті пропуску здійснюється також контроль виконання процедур митного оформлення у «внутрішньому» митному органі.

Загалом розгляд особливостей митного контролю та митного оформлення товарних та транспортних документів доцільно здійснювати за напрямками переміщення товарів і транспортних засобів. Такий розподіл документів можна здійснити таким чином: вивезення, ввезення та транзит.

При вивезенні товарів, заявлених до одного з митних режимів, з митної території України до митного контролю та митного оформлення подаються такі основні документи:

- митна декларація та її електронна копія;
- книжка МДП або інший гарантійний документ контролю доставки;
- договір перевезення на бланку ЦМР;
- зовнішньоторговельний контракт;
- рахунок-фактура на партію товару (-ів);
- платіжні документи, що підтверджують сплату податків та зборів за митною декларацією;
- за необхідності — дозвільні документи інших контрольних державних служб;
- свідоцтво про допущення дорожнього транспортно-го засобу до перевезень товарів під митними печатками та пломбами;
- інші.

Виходячи з постулатів Митного кодексу, митний контроль повинен здійснюватися митними органами з метою перевірки законності підстав декларування та законності намірів вивезення за межі митної території заявлених до контролю та оформлення товарів. Митні органи, практично реалізуючи у митній справі дану тезу, перевіряють дотримання національних вимог щодо «технічного» оформлення перелічених документів та, крім того, контролюють таке:

- відомості щодо товарів у митній декларації та їх відповідність відомостям товарних документів (контракту, рахунків, пакувальних листів, дозвільних документів інших державних контрольних служб, сертифікатів про походження тощо);
- відомості щодо товарів у митній декларації (назва, кількість, пакування, маркування тощо) та їх відповідність відомостям транспортних документів (при автомобільних перевезеннях — відомостям пунктів 7, 8, 9, 11, 12 ЦМР);
- відомості щодо дотримання заходів гарантування доставки товарів (відповідно до статті 161 Митного кодексу: надання гарантій, надання книжки МДП, перевезення митним перевізником або застосування охорони та супроводження митними органами).

Доцільно акцентувати увагу на тому, що контрольні дії посадових осіб митних органів розглядаються у контексті даної роботи виключно під кутом зору митних процедур та законності намірів здійснити міжнародне дорожнє перевезення товару, тому більшість заходів митного контролю лишилася без розгляду.

При ввезенні товарів на митну територію України до митного органу у пункті пропуску «подається» перевізником «пакет» товарних та транспортних документів, оформлених митними органами країни відправлення (експорту) товару. Дана процедура щодо подання документів визначена статтею 92 Митного кодексу. Окрім того, підставою для отримання дозволу на ввезення товарів та транспортного засобу на митну територію України є виконання потенційним вантажоотримувачем (імпортером) певних попередніх операцій, здійснення яких визначене нормами статей 91 та 93 Кодексу. Безпосередня реалізація митних процедур при ввезенні товарів та транспортних засобів визначається постановою Кабінету Міністрів України від 29 березня 2002 р. № 390 «Про ввезення на митну територію України окремих видів товарів» та низкою наказів Держмитслужби України, до яких можна віднести такі:

— від 08.12.1998 р. № 771 «Про затвердження Положення про порядок здійснення контролю за доставкою вантажів до митниці призначення»;

— від 28.02.2003 р. № 129 «Про затвердження Положення про порядок контролю за ввезенням на митну територію окремих видів товарів».

Слід зауважити, що норми наказу № 771 є базовими для створення системи контролю доставки товарів національною митною територією та визначають митні процедури при ввезенні та вивезенні товарів на митну територію або з неї, при транзитних перевезеннях товарів національною митною територією.

При здійсненні контрольних дій (щодо товарів та транспортних засобів на момент їх ввезення на національну митну територію) посадовим особам митних ор-

ганів необхідно також враховувати положення спільного наказу Держмитслужби, Адміністрації Держприкордонслужби, Міністерства охорони здоров'я, Мінагрополітики, Мінкульту, Міністерства охорони навколишнього середовища, Мінтрансв'язку від 27.03.2009 р. № 265/211/191/210/14/147/326, яким затверджено Перелік товарів, які підлягають контролю у пунктах пропуску через державний кордон з боку посадових осіб міністерств та відомств, що уклали даний наказ. Структура побудови зазначеного Переліку дозволяє посадовим особам митного органу визначитися з необхідністю здійснення контролю конкретного товару відповідними державними контрольними службами безпосередньо у пункті пропуску на кордоні. Окрім того доцільно звернути увагу на те, що відповідно до затвердженого Переліку для всіх товарів зазначені їх коди (від 4 до 10 знаків, у залежності від товару) та опис за УКТЗЕД.

Наведені відомості щодо товарів, які підлягають контролю у пунктах пропуску, повинні стимулювати зацікавлених осіб до внесення кодів товарів (за ГС або УКТЗЕД) до товаросупровідних документів, що дозволить спростити процедурні питання організації контролю товарів у пунктах пропуску на кордоні та заощадити час перевезення.

Здійснення перевезень товарів через митну територію України у **митному режимі транзиту** регламентується сукупністю норм та правил Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП, Законом України «Про транзит вантажів», Митним кодексом України та низкою національних законодавчих актів, які визначають необхідність здійснення процедур державного контролю органами, іншими, ніж митні.

У контексті викладеного під «транзитом» розуміються процедури прохідного митного транзиту (стаття 155 Кодексу), а умови виконання процедур митного режиму «транзит» визначені статтями 200–203 Митного кодексу.

Допущення товарів до переміщення у митному режимі «транзит» повинно прийматися митним органом на підставі наявних у перевізника товаросупровідних докумен-

тів і за умови виконання перевізником національних норм та правил щодо даного митного режиму.

Разом із тим, необхідно зазначити такі проблемні питання:

- по-перше — невизначеним є перелік документів, що може бути у наявності при заявленні даного режиму перевізником;

- по-друге — відсутній законодавчий розподіл документів на товарні та супровідні документи на партію товару;

- по-третє — є певні ускладнення щодо відомостей, які повинні міститися у документах, наданих митному органу для прийняття рішення.

Виходячи з даних посилок, з урахуванням раніше викладеного щодо загальних процедур митного контролю та митного оформлення при заявленні митного режиму транзиту, у загальному плані, можуть бути надані такі документи:

- митна декларація;

- книжка МДП або інше підтвердження гарантій доставки товарів до митниці призначення;

- договір перевезення (ЦМР, СМГС тощо);

- рахунок-фактура (проформа);

- дозвільні документи на товар, що видані контрольними службами країни експорту, з відмітками контрольних служб країн транзиту;

- інші.

За результатами розгляду відомостей, наведених у зазначених документах, митний орган повинен прийняти відповідне рішення щодо заявленого митного режиму «транзит».

Процедури митного контролю за транзитним перевезенням товарів є загальноновизнаними та відповідають основним принципам контролю, що викладені у наказі Держмитслужби № 771 1998 р.

5.2. Ризики митного контролю та митного оформлення

Джерелами виникнення ризиків митного контролю та митного оформлення є, як правило, необізнаність або недостатня обізнаність експортера (імпортера) товарів та міжнародного перевізника з основними вимогами щодо процедур перетину митного кордону, виконання митних формальностей під час оформлення експорту або імпорту, особливостями митного контролю у разі перевезення певних категорій товарів митними територіями країн експорту, транзиту та імпорту.

Для вирішення проблем виникнення ризиків у зовнішньоекономічній діяльності та усунення їх негативного впливу необхідно постійно проводити роботу щодо систематизації ризиків за головними джерелами їх походження, і лише потім здійснювати пошук шляхів подолання проблем.

Слід розуміти, що невиявлення ризиків при здійсненні заходів державних видів контролю щодо товарів, які є предметом зовнішньоторговельних операцій, має економічні наслідки для держави у вигляді:

- ненадходження до держбюджету обов'язкових для сплати за товари податків та зборів;
- руйнування національної системи нетарифного регулювання;
- створення нерівного конкурентного середовища внаслідок надходження на внутрішній споживчий ринок контрафактних товарів тощо.

У той же час для учасників зовнішньоторговельної операції (експортера, перевізника, імпортера) наслідками виникнення та виявлення державними контролюючими органами джерел ризиків митного контролю та митного оформлення можуть бути:

- додаткові витрати часу, що призводить до недотримання строків здійснення зовнішньоторговельної операції;
- додаткові фінансові витрати на виконання процедур митного контролю (розвантаження, завантаження, розпа-

ковка тощо) та проведення лабораторних досліджень товарів;

— фінансові збитки у вигляді застосування санкцій за несвочасне виконання вимог контракту та витрати на отримання додаткових дозвільних документів;

— нарахування адмінштрафу за порушення митних правил або конфіскація товару та транспортного засобу на користь держави за рішенням суду.

Митні органи є суб'єктами державного контролю за зовнішньоторговельними операціями. Походження ризиків митного контролю та митного оформлення залежить виключно від показників та властивостей об'єктів, які підлягають контролю. До таких об'єктів митного контролю належать:

— перевізник, експортер (вантажовідправник) та імпортер (вантажоотримувач);

— товарні та транспортні документи на партію товару;

— відомості зазначених вище документів;

— транспортний засіб, що здійснює перевезення товару від продавця до покупця;

— перевізник (фізична особа), що здійснює безпосереднє перевезення товару;

— товар, що є предметом зовнішньоторговельної операції, тощо.

Перевізник, експортер та імпортер можуть бути резидентами країн підвищеного «ризик», що може стати причиною більш прискіпливої уваги до товарів і транспортних засобів з боку посадових осіб митних органів. Кожен із них (перевізник, експортер чи імпортер) міг мати одноразове або неодноразове порушення митного або податкового законодавства, до них могли бути застосовані спеціальні державні санкції у вигляді тимчасового обмеження чи заборони на ведення зовнішньоторговельних операцій.

Крім того, джерелом ризику можуть стати розбіжності у юридичній та фактичній адресі підприємств. Митні органи можуть також виявити «зацікавленість» до експортера або імпортера у випадку юридичної реєстрації їхнього інопартнера в офшорній зоні.

До сукупності ризиків товарних та транспортних документів можна віднести:

- розбіжності в описі товарів у товарних та транспортних документах;
- невідповідність (нехарактерність) товару країні експорту (країні походження товару);
- розбіжності у цінових показниках товару за відомостями різних документів;
- невідповідність товару показникам «кількість — вага», «кількість — вартість»;
- заплутаний або нетрадиційний маршрут перевезення товару за транспортними документами;
- наявність адміністративних заборон чи обмежень (нетарифні заходи регулювання) на товари даного виду або походження тощо.

Проблеми можуть також виникати за наявності ознак пошкодження документів, орфографічних та лінгвістичних помилок, дописок, підчисток, розбіжностей у датах виготовлення документів, у разі виготовлення документів різними шрифтами, за відсутності відбитків необхідних штампів, печаток та підписів тощо.

Транспортний засіб також може бути джерелом виникнення ризиків митного контролю та митного оформлення за умови:

- наявності спроб порушити митне та податкове законодавство із використанням цього транспортного засобу;
- відсутності записів у відповідних документах (Свідоцтво про допущення...) щодо внесення конструктивних змін до транспортного засобу;
- передачі транспортного засобу у користування стороннім особам без належного документального оформлення;
- наявності розбіжностей між фактичним власником та зазначеним у документах;
- наявності свіжопідфарбованих місць на вантажному відсіку транспортного засобу тощо.

Окрім того, транспортний засіб може також не відповідати необхідним екологічним вимогам, мати нестандартне

освітлення, не відповідати вимогам за масо-габаритними показниками тощо.

Ризики, що пов'язані з товарами, які переміщуються через митний кордон, можуть стосуватися, наприклад, тарифних і кількісних квот на експорт або імпорт певних видів товарів. Окрім того, існують переліки товарів, що заборонені до експорту, імпорту та транзиту.

Важливими факторами та джерелами ризику щодо товару одночасно можуть виступати країна походження товару та його вартісні показники, код товару за національною версією товарної номенклатури, підприємство – виробник товару, торгівельна марка тощо.

Разом із тим, джерелом ризику товарів може виступати їх походження, а саме: факт того, що товар є рослинного чи тваринного походження, є натуральним чи штучним товаром тощо.

Окрім викладеного можна зазначити, що джерелами ризиків може бути неподання для проведення митного контролю необхідного та достатнього «пакету» документів на товар або у разі, якщо відомості, що містяться у цих документах, недостатні або викривлені чи не відповідають національним вимогам.

Особливі ризики можуть бути сформовані внаслідок виникнення форс-мажорних обставин, а саме: дорожньо-транспортна пригода, несприятливі погодні умови, руйнування доріг, мостів, страйки тощо.

Безпосередня процедура митного оформлення товару у відповідний митний режим є логічним продовженням митного контролю. При цьому посадовими особами митних органів ретельно перевіряються відомості щодо товару, достовірність виконання вимог національних адміністративних (нетарифних) заходів та норм регулювання зовнішньої торгівлі, правильність нарахування та сплати обов'язкових податків та зборів (тарифне регулювання), можливість (неможливість) ідентифікації товару стосовно відомостей, заявлених у митній декларації та наявність обов'язкових для даного виду товару дозвільних документів.

Окремо можна зазначити повноваження митних органів на контрольні дії щодо цінних показників товару та встановлення його митної вартості, чисельне значення якої є базою для обчислення податків та зборів за зовнішньоторговельними операціями. Джерелами ризиків є складові митної вартості та обраний для її визначення метод.

Підводячи підсумок щодо ризиків митного контролю та митного оформлення, можна зазначити, що нормами Кіотської конвенції наголошено на необхідності застосування системи аналізу ризиків, за результатами якої повинно прийматися рішення стосовно обсягу митного контролю товарів та транспортних засобів.

Запровадження у практику повсякденної діяльності посадових осіб митних органів категорії «ризик» потребує цілеспрямованої аналітичної роботи щодо виявлення джерел виникнення ризиків у митній справі та їх систематизації у залежності від низки факторів та показників, у тому числі від об'єктів митного контролю.

Перевізник як особа, що здійснює безпосередньо перевезення товару, повинен знати основні джерела виникнення ризиків міжнародного дорожнього перевезення товарів та повинен здійснювати заходи щодо їх уникнення або, на крайній випадок, мінімізувати їх негативні наслідки.

Література

1. Митний кодекс України. — К.: АТЗТ «Видавництво «Право», 2007.
2. Постанова Кабінету Міністрів України від 24.12.2003 р. № 1989.
3. Постанова Кабінету Міністрів України від 29.03.2002 р. № 390.
4. Постанова Кабінету Міністрів України від 24.10.2002 р. № 1569.
5. Наказ Держмитслужби від 08.12.1998 р. № 771.
6. Наказ Держмитслужби від 28.02.2003 р. № 129.
7. Терещенко С. Проблеми митного контролю/Республіканський журнал «Митний брокер». — 2005. — № 9 (100). — С. 81–90.
8. Терещенко С. Управління ризиками зовнішньоекономічної діяльності/Республіканський журнал «Митний брокер». — 2005. — № 6 (97), 7 (98).
9. Терещенко С. Проблеми гарантування доставки товарів/Республіканський журнал «Митний брокер». — 2005. — № 12 (103), 2006, № 1 (104).

6. ПЕРЕВІЗНИК ТА НОРМИ КІОТСЬКОЇ КОНВЕНЦІЇ

Діяльність автомобільного перевізника, його права та обов'язки при наданні послуг щодо перевезення товарів, що є предметом зовнішньоторговельних угод, регламентуються низкою національних законодавчих актів, до яких можна віднести Митний кодекс України, Закони України «Про автомобільний транспорт» та «Про транспортно-експедиційну діяльність», Цивільний кодекс України, відомчі нормативно-правові акти.

Окрім того, діяльність автомобільного перевізника регламентується також нормами міжнародних угод та конвенцій, до яких Україна приєдналася в установленому законом порядку. Такими угодами є «Митна конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення товарів з застосуванням книжки МДП», «Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення товарів» (КДПГ), правила «Інкотермс» тощо.

Усі зазначені вище законодавчі акти та міжнародні угоди визначають процедурні питання взаємовідносин між перевізником й учасниками торговельних угод та, крім того, визначають повноваження та обов'язки державних органів стосовно контролю за міжнародними дорожніми перевезеннями товарів.

У жовтні 2006 року Верховною Радою України прийнято Закон України «Про приєднання України до Протоколу про внесення змін до Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур» (надалі — Протокол, Кіотська конвенція). Норми даної міжнародної угоди стали частиною національного законодавства та покликані забезпечити національні митні органи «дієвими процедурами, що підтримуються належними та ефективними методами контролю» й досягнути високого ступеня спрощення та гармонізації митних правил і процедур.

Низка положень Протоколу визначає особливості виконання обов'язків перевізником та встановлює норми й правила його взаємовідносин з митною службою.

6.1. Особливі положення Конвенції щодо перевізника

Виконання зовнішньоекономічних угод, предметом яких є товари, неможливо здійснити без перевізника, який здійснює міжнародне перевезення товарів. Кіотська конвенція поряд із положеннями щодо митних органів, брокерів приділяє достатню увагу правам та обов'язкам перевізника, визначає його взаємовідносини з митними органами.

Додатком II до Протоколу (Загальний додаток, Розділ б) визначені загальні положення щодо здійснення процедур митного контролю та перевірки товарів, визначено зміст та процедури використання декларації на товари, права та повноваження декларантів та осіб, причетних до переміщення товарів через митні кордони, надані поняття щодо гарантій тощо. У даній частині міжнародної угоди доцільно звернути особливу увагу на норми митних процедур, які повинні здійснюватися відповідно до даної угоди та які повинні бути врегульовані нормами національного законодавства.

Розділом 6 «Митний контроль» визначається, що всі товари, у тому числі транспортні засоби, які ввозяться на митну територію чи вивозяться з неї, незалежно від того, чи обкладаються вони митами та податками, підлягають митному контролю. При цьому акцентується увага на необхідності проведення мінімальної кількості процедур митного контролю, які забезпечать достатній контроль за дотриманням норм митного законодавства. У той же час митна служба повинна застосовувати **метод аналізу ризиків для визначення осіб та товарів, у тому числі транспортних засобів, що підлягають перевірці, та ступеня такої перевірки.** При цьо-

му норми даної міжнародної угоди зазначають, що система митного контролю містить у собі контроль на основі методів аудиту, а саме — процедури контролю з боку митної служби після проведення митного оформлення та випуску товарів у вільний обіг.

Спеціальним додатком А (Розділ 1, «Митні формальності, які передують представленню декларації на товари») визначено, що **«перевізник» — особа, що здійснює фактичне транспортування товарів або є відповідальною за використання транспортного засобу.**

Дії перевізника тісно пов'язані з сенсом термінів «вантажна декларація» та «митні формальності, що передують представленню декларації на товари».

Під **вантажною декларацією** розуміються «дані, які представляються до або безпосередньо у момент прибуття або відбуття транспортного засобу комерційного призначення та містять інформацію, що запитується митною службою про вантаж, який ввозиться або вивозиться з неї».

Тлумачити дане визначення можна таким чином: до прибуття транспортного засобу з товаром надавати необхідну митній службі інформацію буде ймовірно суб'єкт зовнішньоекономічної діяльності або за його дорученням митний брокер; у той же час у момент прибуття (вибуття) транспортного засобу з товаром таку інформацію повинен надавати перевізник. Обсяг такої інформації, що буде достатньою для прийняття рішення митною службою, повинен бути визначений нормами національного законодавства та міститися у товаросупровідних документах на партію товару. Таким чином, вантажною декларацією, на відміну від митної, є сукупність даних товаросупровідних документів.

Митні формальності, що передують представленню декларації на товари, вміщують у себе всі операції, які здійснюються відповідною особою (**перевізником**) та митною службою з моменту ввозу товару на митну територію до моменту розміщення товарів до відповідного мит-

ного режиму. Нормами національного законодавства **визначаються місця ввозу** товарів. При цьому можуть бути окремо визначені місця ввезення (пункти пропуску на кордонах) для певних категорій товарів (підакцизні, живі тварини тощо) або для товарів, що переміщуються за окремою митною процедурою (наприклад, із використанням книжки МДП).

Маршрути перевезення товарів повинні визначатися митною службою виключно з метою виконання заходів митного контролю.

6.2. Взаємовідносини перевізника з митною службою

Нормами міжнародної угоди визначено, що **перевізник відповідає** перед митною службою за забезпечення **зазначення всіх товарів у вантажній декларації або за надання інформації про них** митній службі у будь-який інший дозволений спосіб. Тобто перевізник повинен надавати митній службі достовірну інформацію стосовно товарів, які перевозяться під митним контролем, при цьому слід акцентувати увагу на тому, що необхідна інформація повинна міститися у товаросупровідних документах, а саме — рахунках-фактурах, пакувальних листах, договорах перевезення (накладна ЦМР), дозвільних документах на товари тощо. Запровадження таких норм у практику митного контролю буде вимагати від перевізників уміння «читати» супровідні документи на партію товарів, оцінювати достатність інформації таких документів та кваліфіковано здійснювати прийом товару з метою подальшого подання необхідних відомостей митній службі.

Окремим положенням Конвенції визначено, що «факт ввезення товарів на митну територію тягне за собою зобов'язання для перевізника доставити їх без зволікання безпосередньо до визначеного митного органу або в інше місце, встановлене митною службою, слідуючи, де це потрібно, встановленими маршрутами».

Тлумаченням даного положення може бути таке: при ввезенні товарів на митну територію **перевізник автоматично**, відповідно до норм даної міжнародної угоди, **приймає на себе зобов'язання здійснити доставку товарів** у визначене митною службою місце (митний орган).

Під час перевезення товарів перевізник відповідає за незмінний стан товарів та пакувального матеріалу, а також ушкодження будь-яких пломб та інших видів митного забезпечення.

Якщо у разі виникнення під час перевезення форс-мажорних обставин або внаслідок аварії перевізник не може виконати свої зобов'язання щодо доставки товарів до митниці призначення, він повинен вжити всіх запобіжних заходів для недопущення недозволеного використання товарів та для інформування митної служби або інших компетентних органів про характер аварії чи інших обставин, внаслідок яких призупинена доставка товарів.

Перевізник та представники митних органів повинні знати, що дані та відомості товаросупровідних документів мають використовуватися митною службою виключно для ідентифікації товарів та транспортного засобу.

На момент представлення товарів митній службі **перевізник** повинен пам'ятати про таке:

— інформація, що міститься у документах, необхідна митній службі для ідентифікації товарів та транспортного засобу;

— митна служба повинна приймати зазвичай вантажну декларацію (сукупність відомостей товаросупровідних документів) як єдиний документ, необхідний для представлення товарів;

— у випадку надання митній службі документів, що складені мовою, яка не є мовою країни ввозу товарів, митна служба не повинна вимагати обов'язкового перекладу даних, які містяться в цих документах;

— митна служба може визначити запобіжні заходи, які повинні бути вжиті перевізником для уникнення недозво-

леного використання товарів на митній території у разі їхнього прибуття до митного органу у неробочий час;

— на прохання перевізника та з причин, визнаних митною службою обґрунтованими, митна служба зобов'язана, наскільки це можливо, дозволити виконання митних формальностей, які передують представленню декларації на товари, у неробочий час митного органу.

Дані положення Кіотської конвенції визначають також певні обов'язки та повноваження митних органів, які повинні бути враховані посадовими особами при здійсненні процедур митного конт-ролю щодо товарів та транспортних засобів.

Окрім зазначеного вище, **перевізник** повинен врахувати таке:

— нормами національного законодавства повинні бути визначені місця, де дозволяється здійснювати розвантаження товарів (зони митного контролю, склади тимчасового зберігання тощо);

— митна служба, на прохання відповідної особи та з причин визнаних обґрунтованими, зобов'язана дозволити здійснення розвантаження товарів в інших місцях, ніж ті, що визначені для цих цілей;

— початок розвантаження повинен дозволятися у найкоротший термін після прибуття транспортного засобу до місця розвантаження;

— митна служба, на прохання відповідної особи та з причин, визнаних обґрунтованими, зобов'язана, наскільки це можливо, дозволити здійснення розвантаження у неробочий час митного органу.

Платежі, які стягуються митною службою у зв'язку з виконанням митних формальностей, які передують представленню декларації на товари, та здійснюються **у неробочий час митного органу; розвантажуванням товарів в інших місцях, ніж ті, які призначені для цих цілей; розвантаженням товарів у неробочий час митного органу, — обмежуються приблизною вартістю наданих послуг.**

Слід зауважити, що і сьогодні національна митна служба на підставі урядової постанови стягує певні платежі (митні збори) за виконання деяких митних процедур (за здійснення митних процедур у неробочий час та поза місцем розташування митного органу тощо).

6.3. Митний транзит

Нормами Кіотської конвенції для посадових осіб митних органів, експортерів, імпортерів та брокерів (декларантів) визначені загальносвітові принципи здійснення транзитних перевезень товарів. Дані принципи покликані прискорити рух товарів у світовій торгівлі, зробити контрольні дії митних органів уніфікованими та пролонгованими. Розглянемо основні постулати організації транзитних перевезень товарів, які визначені даною міжнародною угодою.

Розділом 1 «Митний транзит» Спеціального додатку Е визначено низку норм, які повинен враховувати перевізник під час перевезень товарів, що перебувають під митним контролем. При цьому даною угодою запроваджується низка термінів, тлумачення яких сьогодні відсутнє у митному законодавстві.

Усі перевезення товарів, що перебувають під митним контролем, підпадають під **митний режим «митний транзит»**, відповідно до якого товари транспортуються під митним контролем з одного митного органу до іншого.

Транспортування товарів, оформлених до режиму митного транзиту, з митного органу відправлення до митного органу призначення визначається як «операція митного транзиту».

Під «**транспортною одиницею**», що може використовуватися перевізником для виконання операції митного транзиту, розуміються контейнери, автотранспортні засоби (у тому числі причепа та напівпричепа), залізничні па-

сажирські та вантажні вагони, ліхтери, баржі та інші судна, повітряні судна.

Режим митного транзиту може використовуватися на національній митній території при перевезенні товарів, що перебувають під митним контролем:

- від пункту ввозу до пункту вивозу товарів;
- від пункту ввозу до внутрішнього митного органу;
- від внутрішнього митного органу до пункту вивозу;
- від одного внутрішнього митного органу до іншого митного внутрішнього митного органу.

Тобто, на відміну від існуючої національної термінології, Кіотською конвенцією застосовуються словосполучення «митний транзит» та «операція митного транзиту» до будь-якого перевезення митною територією товарів, що перебувають під митним контролем.

Товари, що перевозяться згідно з режимом митного транзиту, **не обкладаються митами та податками** при дотриманні встановлених митною службою умов та представленні всіх необхідних гарантій.

Міжнародною угодою визначено, що під гарантією розуміється визнане митною службою забезпечення зобов'язань перед митною службою. При цьому наголошується на тому, що гарантія може бути генеральною, якщо вона забезпечує виконання зобов'язань за декількома операціями.

Нормами національного законодавства повинно бути визначено коло осіб, відповідальних перед митною службою за дотримання зобов'язань, що впливають із режиму митного транзиту. Тобто надати гарантію для виконання режиму транзиту може не тільки перевізник, а також інша особа, яка буде відповідати вимогам митної служби щодо доставки товарів до місця призначення у незмінному стані.

Сьогоднішні національні норми митного контролю передбачають тільки одну особу, яка надає зобов'язання щодо доставки товарів до місця призначення — перевізника. В той же час, Європейська система гарантій побудована на інших засадах та передбачає надання фінансових гарантій

щодо доставки товарів посередником-гарантом, а не перевізником. Тому можна очікувати, що національні положення стосовно надання зобов'язань щодо доставки товарів до митниці призначення будуть переглянуті відповідно до норм даної міжнародної угоди.

Митна служба для режиму митного транзиту повинна приймати будь-який **комерційний або транспортний документ**, у якому представлені необхідні дані, як **описову частину декларації на товари**. Факт прийняття документу митною службою **засвідчується відповідним відмітками, що проставляються на документі**.

У той же час, **комерційний або транспортний документ** приймається митною службою як **декларація на товари** для митного транзиту, при цьому такі **документи відповідають усім вимогам митної служби**. Факт визнання такого документу митними органами як декларації на товари повинен відмічатися на такому документі (наприклад, проставленням відбитків штампів, печаток посадових осіб митних органів).

Митна служба, як правило, коли це не передбачено іншими міжнародними конвенціями, **не повинна вимагати попереднього допуску транспортних одиниць** до транспортування товарів під митним контролем. Незважаючи на наявність такої норми, автомобільні перевізники повинні пам'ятати, що вантажні відсіки автотранспортних засобів підпадають під дію міжнародних угод щодо контейнерів та дорожніх перевезень товарів із застосуванням книжки МДП. Слід нагадати, що норми національних нормативних актів вимагають від перевізника отримати у митній службі відповідне свідоцтво про допущення дорожньої транспортної одиниці до перевезень товарів під митними пломбами та печатками.

Для забезпечення ідентифікації товарів та швидкого виявлення несанкціонованого втручання у випадку неможливості надійно опломбувати товарний відсік транспортної одиниці митна служба може використовувати такі способи:

- повний огляд товарів з докладним описом його результатів у транзитних документах;
- накладення митних пломб або кріпильних пристосувань на окремі упаковки;
- точний опис товарів із посиланням на зразки (проби), схеми, малюнки, фотографії та інші подібні засоби, які додаються до транзитних документів;
- встановлення чітко визначених маршрутів та термінів перевезення;
- митне супроводження.

Деякі заходи ідентифікації товарів із зазначеного переліку вже застосовуються національними митними органами при перевезенні негабаритних вантажів, тому певні автотранспортувальники вже знайомі з такими заходами ідентифікації.

При здійсненні операцій митного транзиту **митною службою** повинні **визнаватись митні пломби** та засоби ідентифікації **закордонної митної служби**, за виключенням таких випадків:

- митні пломби визнані недостатніми;
- митні пломби вважаються недійсними;
- митна служба здійснює перевірку товарів.

На початку даного розділу зверталася увага на інструмент митної служби (метод аналізу ризиків), який повинен забезпечити вибірку, а не суцільну перевірку товарів і транспортних засобів.

Тобто прийняття рішення митної служби щодо проведення огляду товарів і транспортних засобів, особливо у пунктах пропуску на кордонах, повинно бути аргументовано низкою факторів, що складають основу системи управління ризиками.

Виявлення митною службою недійсного засобу ідентифікації іноземної митної служби автоматично тягне за собою низку процесуальних дій, що пов'язані з виявленням порушенням митних правил.

6.4. Особливі формальності

Досить незвичними для вітчизняних перевізників та представників митної служби є певні **формальності**, які можуть бути виконані **під час транспортування** товарів. До подібних новацій можна віднести такі.

Дозволяється та допускається нормами Кіотської конвенції без дозволу митної служби здійснювати:

— **самостійну зміну митного органу призначення**, за виключенням випадків, коли митна служба встановила необхідність попереднього погодження;

— **перевантаження товарів з одного транспортного засобу в інший** за умови, що митні пломби та кріпильні пристрої на зламані та не порушені.

Система контролю за доставкою товарів, що є у розпорядженні митної служби у теперішній час, не дозволяє перевізнику під час транспортування самостійно та без дозволу митної служби здійснювати вищенаведені дії.

Разом із тим, незважаючи на простоту норм міжнародної угоди, необхідно очікувати додаткових рекомендацій та правил митної служби щодо надання перевізнику права на можливість самостійної зміни митниці призначення та заміни транспортного засобу.

Митна служба може надавати дозвіл на транспортування товарів у режимі митного транзиту в транспортній одиниці, яка одночасно перевозить інші товари, якщо вона переконується в можливості ідентифікації таких товарів при виконанні митного транзиту та у тому, що вимоги митної служби будуть дотримані.

Національним законодавством повинно бути визначено, що до умов **завершення митного транзиту**, окрім представлення товарів та відповідної декларації на товари митному органу, віднесено обов'язок перевізника забезпечити:

— незмінність товару під час перевезення;

— неушкодженість митних пломб, кріпильних засобів та засобів ідентифікації.

При завершенні перевезення та надходженні товарів під контроль митного органу призначення повинні без затримки бути виконані всі митні процедури щодо завершення операції митного транзиту.

За умови дотримання всіх умов виконання митного транзиту, недотримання маршруту перевезення або термінів доставки не повинне бути підставою для стягнення мит та податків, які потенційно підлягають сплаті.

Розділом 2 Спеціального додатку Е визначені основні норми та правила, що повинні бути виконані при здійсненні перевантаження товарів. При цьому наголошується на тому, що «перевантаження» — митний режим, відповідно до якого товари перевантажуються під митним контролем з транспортного засобу, що використовувався при ввозі, на транспортний засіб, що використовується при вивозі, на території одного й того самого митного органу, що є одночасно митним органом ввозу і вивозу.

Вивчаючи положення міжнародної угоди стосовно можливості застосування такого митного режиму автомобільним перевізником, досить важко сформулювати ситуацію, коли норми даного режиму можуть бути використані при перевезенні товарів автомобільним транспортом. У той же час при організації перевезень товарів із використанням морського (річкового) транспорту норми даного спеціального додатку повинні бути враховані.

6.5. Транспортні засоби комерційного призначення

Розділом 3 Спеціального додатку J «Транспортні засоби комерційного призначення» визначені основні митні формальності, що застосовуються до транспортних засобів комерційного призначення під час в'їзду на митну територію або виїзду з неї.

При цьому у контексті даної міжнародної угоди (будуть розглянуті тільки автомобільні транспортні засоби) під «транспортним засобом комерційного при-

значення» розуміються автотранспортні засоби (у тому числі причепа, напівпричепа та комбіновані транспортні засоби), що використовуються у міжнародних перевезеннях для **платного чи безоплатного промислового чи комерційного** транспортування товарів разом з їхніми звичайними запасними частинами, обладнанням та устаткуванням, а також мастилами та паливом, що містяться в їхніх звичайних баках впродовж їхнього транспортування разом із транспортним засобом комерційного призначення.

Дане визначення є досить складним і не має на теперішній час аналогічних норм національного законодавства. Доцільно акцентувати увагу на можливості здійснення міжнародних перевезень товарів на платній або безоплатній основі, що у свою чергу буде впливати на процедури митного оформлення товарів, що перевозяться.

До **митних формальностей**, що застосовуються до транспортних засобів комерційного призначення, віднесено всі операції, що здійснюються відповідною особою та митною службою стосовно транспортних засобів комерційного призначення під час в'їзду на митну територію або виїзду з неї, а також під час перебування на митній території. Нормами міжнародної угоди наголошується на тому, що митні формальності застосовуються до транспортних засобів комерційного призначення незалежно від країни реєстрації цих транспортних засобів, місцезнаходження їхнього власника, країни відправлення або країни призначення.

Навантажені чи порожні **транспортні засоби** комерційного призначення повинні **допускатися до тимчасового ввезення на митну територію з умовним звільненням від сплати ввізних мита та податків**. При цьому однією з умов такого звільнення є невикористання таких транспортних засобів для внутрішніх перевезень митною територією країни тимчасового ввозу. Транспортні засоби повинні бути зворотно вивезені без зазначення будь-яких змін, крім звичайного зносу за результата-

ми експлуатації, звичайного споживання мастил та палива, а також здійснення необхідного ремонту.

Митна служба має право запитувати гарантію або документ про тимчасовий ввіз транспортних засобів, належним чином зареєстрованих за кордоном, у випадках, коли вона вважає це суттєво необхідним для цілей митного контролю.

При встановленні митною службою терміну для зворотного вивозу транспортного засобу комерційного призначення повинні прийматися до уваги обставини здійснення запланованої транспортної операції. На підставі відповідної заяви та з причин, визнаних митною службою обґрунтованими, початковий термін тимчасового ввозу може бути продовжено.

Окремими рядками визначені **рекомендовані правила ввозу запасних частин** та устаткування для навантаження, розвантаження, обробки та захисту товарів, яке ввозиться разом із транспортним засобом комерційного призначення та призначається для зворотного вивозу. Таке устаткування допускається до тимчасового ввозу на митну територію з умовним звільненням від ввізних мит та податків.

Окрім того, аналогічні митні процедури застосовуються до запасних частин та устаткування, що призначені для використання під час ремонту або технічного обслуговування для заміни частин та устаткування, вбудованих у транспортний засіб комерційного призначення, чи використовуються у ньому.

У разі необхідності митній службі під час в'їзду транспортного засобу комерційного призначення **подається в'їзна декларація**. При цьому інформація, що міститься у такій декларації, повинна обмежуватися мінімумом даних, необхідних митній службі для контролю за дотриманням митного законодавства. Кількість примірників в'їзної декларації повинна бути максимально скорочена митною службою.

Вітчизняним перевізникам доцільно знати, що нормами даної міжнародної угоди зазначено, що «не вимагаєть-

ся легалізація, підтвердження, посвідчення дійсності або попередній розгляд документів, які представляються або подаються митній службі у зв'язку з в'їздом транспортного засобу комерційного призначення».

Митні формальності **при здійсненні зупинок** транспортного засобу комерційного призначення на митній території без проміжних зупинок в іншій країні повинні бути максимально спрощеними з урахуванням уже вжитих у пункті перетину митного кордону заходів митного контролю.

Під час виїзду транспортних засобів комерційного призначення з митної території митні формальності повинні обмежуватись заходами, що забезпечують:

- подання, у разі потреби, виїзної митної декларації до повноважного митного органу у визначеному порядку;
- накладення, у відповідних випадках, митних пломб;
- слідування, коли це необхідно для цілей митного контролю, визначеним митною службою маршрутом;
- виїзд транспортних засобів комерційного призначення без несанкціонованих затримок.

Окрім того, транспортний засіб може здійснити виїзд з митної території через митний орган інший, ніж митний орган в'їзду.

Тлумачити зазначене вище можна таким чином: усі основні формальності та необхідні заходи митного контролю повинні бути здійснені у момент в'їзду транспортного засобу на митну територію (наприклад, із метою транзиту) або під час митного оформлення товарів, що експортуються, у відповідний митний режим. Під час виїзду з митної території митна служба повинна вжити заходів, що дозволять переконатися у дотриманні перевізником порядків та правил перевезення товарів, які перебувають під митним контролем.

Форма виїзної декларації повинна бути ідентична формі в'їзної, але митною службою повинна бути визначена мета та умови застосування кожної з форм декларації.

Підсумовуючи викладене, можна зазначити, що впровадження розглянутих норм міжнародної угоди, до якої

Україна приєдналась у визначеному законодавством порядку, щодо прав та обов'язків автомобільного перевізника при перевезенні товарів, що перебувають під митним контролем, потребує суттєвого доопрацювання існуючих національних норм та правил виконання митних процедур щодо дорожніх перевезень товарів.

Суттєво підвищується відповідальність перевізника перед митною службою за достовірність інформації щодо товарів, які перевозяться, що зазначена у товаросупровідних документах.

Окрема норма міжнародної угоди, яка вже складає частку норм національного законодавства, визначає, що факт в'їзду на національну митну територію автоматично зобов'язує перевізника доставити товари до місця призначення.

Норми даної міжнародної конвенції, що спрямовані на спрощення та гармонізацію митних процедур, не передбачають сплату мит та податків при здійсненні транзитних перевезень. Разом із цим, національними нормами повинні бути визначені умови та гарантії, дотримання яких дозволить здійснювати транзитні перевезення товарів без сплати відповідних мит та податків.

Загалом, попередньо оцінюючи співвідношення діючих національних норм і правил — та норм і правил Кіотської конвенції стосовно прав та обов'язків перевізника при здійсненні міжнародних дорожніх перевезень товарів, можна дійти висновку щодо необхідності проведення більш детальної експертної оцінки. За результатами такої роботи повинні бути визначені законодавчі акти, що потребують внесення змін, мають бути розроблені пропозиції щодо приведення їх у відповідність до норм міжнародної конвенції.

Незважаючи на викладене, перевізники та представники митних органів повинні пам'ятати, що норми даної міжнародної угоди вже набули чинності та складають частку національного законодавства, яким можна та необхідно користуватися при здійсненні міжнародних дорожніх перевезень товарів.

Література

1. Закон України «Про приєднання України до Протоколу про внесення змін до Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур» від 5 жовтня 2006 р. № 227-V.

2. Терещенко С. Перевізник та норми Кіотської конвенції/Спеціалізований журнал «Автопрофі-Бухгалтер». — 2007. — № 4 (15).

3. Терещенко С. Проблеми гарантування доставки товарів/Спеціалізований журнал «Автопрофі-Бухгалтер». — 2006. — № 1 (1), 2 (2).

7. ПРОЦЕДУРА СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ

Європейська спільнота поступово здійснює кроки до створення аналога «об'єднаної держави» зі спільним єдиним законодавством, порядками та правилами. Одним із реальних кроків, який спрямовано на вдосконалення, уніфікацію та спрощення торговельних стосунків між країнами Євросоюзу, є укладення у 1987 році «Конвенції про процедуру спільного транзиту» (далі — Конвенція).

Дана угода має на меті визначити уніфіковані для всіх країн Євроспільноти митні правила щодо митного оформлення товарів, що перебувають під митним контролем та підлягають перевезенню від митного органу однієї країни до митного органу іншої країни, коли такі країни є учасниками Конвенції.

Окрім країн, що утворили Євроспільноту, дану угоду підписали країни ЄАВТ (Європейська асоціація вільної торгівлі: Австрія, Ісландія, Ліхтенштейн, Норвегія, Швейцарія та Фінляндія).

Відповідно до положень статті 15а даної угоди, треті країни можуть стати учасниками Конвенції виключно за запрошенням «від депозитарія Конвенції відповідно до ухвали Спільного комітету». Для довідки можна зазначити, що депозитарієм виступає Секретаріат Ради Європейського Співтовариства, а Спільний комітет утворено з представників країн — учасниць Конвенції для адміністрування процедурних питань даної угоди.

Слід враховувати, що норми даної Конвенції не можуть існувати окремо від інших угод Євроспільноти та міжнародних угод і конвенцій, які пов'язані з процедурами митного контролю та митного оформлення. Наприклад, положеннями «Конвенції про спрощення формальностей у торгівлі товарами» (укладена у травні 1987 року країнами Євроспільноти та ЄАВТ) запроваджено єдиний формат митної декларації (єдиний адміністративний документ, ЄАД, SAD) та порядок його заповнення, норми якої використовуються при впровадженні положень щодо процедури

спільного транзиту. Окрім того, використовуються положення міжнародних угод, які визначають порядки та правила перевезення товарів з використанням книжок МДП та АТА й низка інших угод.

Наша країна з 1 січня 2008 року запровадила у практику митної справи форму бланку митної декларації (ЄАД, SAD), яка в цілому відповідає за формою нормам «Конвенції про спрощення формальностей у торгівлі товарами».

Розгляд основних положень Конвенції про процедуру спільного транзиту та порівняння їх із національними нормами використання митної декларації на бланку ЄАД дозволить зацікавленим особам самостійно оцінити ступень впровадження норм даної загальноєвропейської міжнародної угоди у вітчизняну практику митного конт-ролю та митного оформлення товарів із використанням митної декларації.

Разом із тим, досить цікавими є питання щодо реалізації норм самої Конвенції, яка покликана уніфікувати та спростити митні процедури на митних територіях країн — учасниць даної регіональної міжнародної угоди.

7.1. Основні положення Конвенції про процедуру спільного транзиту

Структурно Конвенція про спільну транзитну процедуру складається з тексту конвенції та додатків (Додаток I, II, III, IV). Безпосередньо Конвенція складається з 24 окремих статей, нормами яких визначаються співвідношення норм Конвенції та норм інших міжнародних угод, порядок впровадження процедури транзиту, питання адміністративного сприяння країн-учасниць, положення про сприяння щодо відшкодування можливих збитків при здійсненні транзитних процедур тощо.

Додатком I «Процедура спільного транзиту» Конвенції (119 статей та Доповнення I–IV) визначені такі положення:

— зміст процедури спільного транзиту;

— відповідальність власника (товаровідправника) товару на всіх етапах транзитних перевезень та процедур митного контролю та митного оформлення;

— вимоги до транспортного засобу та норми щодо використання декларації на бланку ЄАД, сукупність можливих видів гарантій здійснення транзитних перевезень товарів;

— здійснення митних процедур у митниці відправлення, під час транспортування товару та у митниці призначення;

— перевірка формальностей щодо закінчення процедур митного транзиту;

— можливість застосування спрощених процедур, у тому числі звільнення від надання гарантії, використання відвантажувальних відомостей тощо;

— норми та вимоги щодо отримання статусу авторизованого товаровідправника (товароотримувача);

— спрощені процедури при здійсненні перевезень залізничним, повітряним та комбінованими видами транспорту тощо.

Доповненнями I–IV до Додатку I визначені переліки товарів із високим ступенем ризику шахрайства, вимоги до пломб, критерії (вимоги) до претендентів на отримання статусу авторизованого, окремі положення щодо використання гарантії тощо.

Додатком II «Статус товарів Співтовариства та положення щодо впровадження євро» Конвенції запроваджені норми, які у разі потреби дозволяють довести митним органам статус товарів Співтовариства, що перевозяться безпосередньо з однієї країни — учасниці Конвенції до іншої. Зазначений додаток містить 22 статті, у яких, окрім положень щодо статусу товарів, визначаються: тип декларації (T2L, T2LF) для товарів такого статусу, можливість використання відвантажувальних відомостей замість додаткових аркушів декларації, зміст комерційних документів, процедури підтвердження статусу товарів у разі їх відправлення авторизованим товаровідправником, право національних митних органів визначати умови викорис-

тання копій документів, умови обрання обмінного курсу національної валюти до євро.

Додатком III «Транзитна декларація та інші документи» Конвенції та доповненнями до даного додатку (А. Процедури, В. Гарантії, С. Спрощені процедури, D. Електронний обмін даними про транзит) визначаються та конкретизуються такі положення:

- щодо форм транзитних декларацій, у тому числі при використанні електронних засобів обміну даними;
- перелік граф ЄАД, які підлягають заповненню, та відомостей, які необхідно вносити до граф ЄАД;
- форма та порядок заповнення відвантажувальної відомості;
- форма, порядок заповнення індивідуальної гарантії й індивідуального гарантійного ваучера;
- форма й порядок заповнення свідоцтва загальної гарантії та свідоцтва про звільнення від надання гарантії.

Окрім того, визначені вимоги до форми та використання особистих забезпечень (спеціального штампеля) авторизованих осіб. Досить детально (доповнення D) викладені роз'яснення щодо порядків та правил використання та заповнення граф транзитної декларації, у тому числі стосовно використання та заповнення відвантажувальної відомості в електронному вигляді.

Додатком IV «Взаємна допомога щодо стягнення відшкодувань за позовами» та доповненням I визначаються процедурні питання взаємовідносин митних органів країн — учасниць Конвенції щодо відшкодування коштів (податків та зборів), які пов'язані із заборгованістю під час виконання операції спільного транзиту.

Ознайомлення зі структурою Конвенції та стислим змістом її окремих розділів дозволить із розумінням ставитися до наведеної нижче інформації щодо практичної реалізації норм даної міжнародної угоди й самостійно здійснювати порівняння з національною практикою впровадження та використання митної декларації на бланку єдиного адміністративного документа.

7.2. Сукупності угод щодо здійснення експортних операцій з території Євроспільноти

Вітчизняні суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності постійно нарощують обсяги торговельних операцій з іно-партнерами — резидентами Євросоюзу. Рік від року збільшується кількість договорів (контрактів), що передбачають імпорт товарів до України. Виникає велика зацікавленість до норм та правил, що регламентують експорт товарів із митної території країн Євроспільноти. Процедури митного оформлення експорту товарів регламентуються, окрім зазначеної Конвенції, низкою угод, до яких можна віднести такі:

- Митний кодекс ЄС;
- Конвенцію про спрощення формальностей у торгівлі товарами — 1987 р.;
- Спільну декларацію про створення Європейського економічного простору у частині спрощення прикордонних формальностей — 1984 р.;
- Угоду про «Північний транзит» (уклали Фінляндія, Норвегія, Швеція);
- Угоду про адміністративне регулювання, що вміщує тлумачення зв'язків процедур спільного транзиту та єдиного адміністративного документа — 2001 р.;
- інші.

Наведені вище міжнародні угоди є регіональними, тобто їх підписання та впровадження у практику митного контролю та оформлення здійснюється виключно країнами-учасницями. Проте запровадження регіональної практики не виключає використання норм інших міжнародних угод, що визначають митні процедури щодо митного контролю та митного оформлення транзитних перевезень товарів.

Відповідно до норм Конвенції, що розглядається, процедура спільного транзиту може визначатися як «Процедура Т1» або «Процедура Т2». Порівнюючи з національни-

ми нормами такі «Процедури», можна ототожнювати їх з вимогами щодо внесення відомостей до графи 1 митної декларації. Проте сенс таких процедур має окреме визначення та тлумачення.

«Процедура T1» може бути застосована до будь-яких товарів, а «Процедура T2» може бути застосована до товарів, які перевозяться між країнами Євроспільноти або перевозяться з країн Євроспільноти до країн ЄАВТ (Австрія, Фінляндія, Ісландія, Норвегія, Швеція та Швейцарія). При цьому в останньому випадку процедура буде мати позначку «T2L». На відміну від «Процедури T1» застосування «Процедури T2» не передбачає норм щодо можливості повернення експортних податків вантажовідправнику — резиденту однієї з країн — учасниць даної Конвенції.

Зазначені процедури «T1» та «T2» поєднують норми пункту 1 статті 10 Конвенції, де зазначено, що всі перевезення за зазначеними процедурами повинні супроводжуватися наданням гарантій. Винятком із цього може бути підписання між країнами (експорту товару та імпорту) відповідних угод щодо взаємної відмови від гарантій, або випадок, коли митні органи країни відправлення не вимагають надання гарантій для здійснення перевезень товарів від митниці відправлення та першою транзитною митницею (пункт 2 статті 10).

Поряд із наведеними угодами для здійснення процедур митного транзиту у частині надання гарантій можуть використовуватися положення Митної конвенції про міжнародне дорожнє перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП.

Митні органи країн — учасниць даної Конвенції при здійсненні допуску транспортного засобу для виконання транзитних процедур повинні використовувати визначені статтею 11 загальні норми, до яких можна віднести такі:

— транспортний засіб повинен бути визнаний митницею відправлення придатним для перевезення товарів, що перебувають під митним контролем;

— процедура шломбування повинна бути максимально простою;

— конструкція вантажного відсіку не повинна надавати можливості вилучати товари без дозволу митного органу;

— вантажний відсік не повинен мати прихованих порожнин та бути прилаштований для огляду.

Таким чином, розглянуте вище дає підстави вважати, що норми даної регіональної Конвенції вмістили основні положення певних міжнародних угод щодо допущення контейнерів до перевезень товарів під митним контролем та застосування книжки МДП у частині надання гарантії доставки товарів до митниці призначення.

7.3. «Строк дії» експортної декларації

Відомо, що митна декларація при здійсненні вивезення (експорту) товару за межі національної або регіональної митної територій повинна бути вилучена у пункті пропуску прикордонної митниці для підтвердження доставки товарів до митниці призначення та можливого повернення сум окремих податків (наприклад, податку на додану вартість) експортеру.

Власник товару, відповідно до статті 4 Додатку I, зобов'язаний пред'явити митниці відправлення товари та необхідні документи протягом встановленого митницею часу й «виконувати інші положення щодо процедури спільного транзиту». Окрім того, перевізник та отримувач товарів також повинні виконувати зазначені транзитні процедури, відповідати за збереження товарів і подавати необхідні документи митним органам.

Окрім того, нормами Конвенції передбачається також надання певних гарантій власником товару («надає гарантію стосовно забезпечення сплати заборгованості, яка може виникнути щодо товарів»).

Митниця відправлення зобов'язана визначити час перевезення, протягом якого повинно бути здійснено пред'явлення товару та необхідних документів (в тому

числі примірники № 4 та 5 митної декларації) до митниці призначення. Час перевезення визначається з урахуванням маршруту транзитного перевезення та законодавства країн транзиту, що впливає на рух транспортного засобу чи обмежує його.

Окрім того, примірники № 4 та 5 повинні пред'являтися перевізником на кожній транзитній митниці.

Завершення спільної транзитної процедури здійснюється на прикордонній митниці призначення (для товарів, що експортуються з ЄС до третіх країн) шляхом пред'явлення перевізником товарів, транспортного засобу, примірників № 4 й 5 митної декларації на бланку ЄАД та товаросупровідних документів.

Митниця призначення реєструє примірники № 4 та 5 і вносить позначки щодо часу та дати прибуття. У разі необхідності вносить відомості щодо здійснення митницею призначення заходів митного контролю. Окрім того, на примірнику № 5 та його копії вносяться засвідчення щодо закінчення процедури спільного транзиту.

Примірник № 4 лишається у митниці призначення, примірник № 5 відправляється невідкладно (максимальний термін — 30 днів від дати прибуття) до митниці відправлення, як підтвердження виконання процедури спільного транзиту (стаття 36, Додаток I).

Таким чином, можна опосередковано зробити висновок, що «термін дії експортної декларації» визначає митниця відправлення.

7.4. Спрощені, «неповні та повні» митні декларації

Одним із головних завдань, які вирішує світова спільнота, є спрощення процедур зовнішньої торгівлі шляхом зменшення податкового навантаження на товари та усунення або зменшення впливу адміністративних (нетарифних) бар'єрів на шляху руху товарів. Одним із таких реальних кроків є послаблення вимог щодо заповнення граф

митної декларації, яка є підставою для здійснення експортних та імпорتنних операцій.

Конвенція, що розглядається, є досить вдалим прикладом спрощення адміністративних процедур, які пов'язані з процедурою декларування (заявлення митному органу) товарів.

Розглянемо основні положення даної регіональної угоди. За заявою власника або товаротримувача митні органи можуть надавати дозвіл на таке спрощення процедур (стаття 48, Доповнення I):

— використання загальної гарантії або звільнення від надання гарантії;

— використання спеціальних відвантажувальних відомостей (замість заповнення гр. 31 та додаткових аркушів митної декларації);

— звільнення від вимоги слідувати визначеним маршрутом;

— надання статусу авторизованого вантажовідправника;

— надання статусу авторизованого вантажоотримувача.

В окремих випадках (стаття 62, Доповнення I) митним органом може бути надано дозвіл на використання описових відомостей (замість заповнення гр. 31 або надання відвантажувальних відомостей), які застосовуються для відправлення товарів/оформлення експорту. При цьому не визначається стала форма описових відомостей. Дозволяється укладати таку описову відомість у довільній формі, яка повинна містити інформацію для кожної товарної позиції, що задовольняє митні органи для проведення відповідного контролю.

Вимоги щодо авторизованого товаровідправника та авторизованого товаротримувача викладені у статтях 65–71 та 72–74а Додатку I відповідно.

Авторизований товаровідправник має право здійснювати експортні операції без пред'явлення на митниці відправлення товару та транзитної декларації. При цьому та-

ка особа повинна мати дозвіл митниці на використання загальної гарантії або на звільнення від надання гарантії.

Для довідки (стаття 49 Доповнення I) можна зазначити, що авторизація надається:

— резидентам країн — учасниць Конвенції, з урахуванням положень щодо обов'язку використання загальної гарантії у країні, де особа є резидентом;

— за регулярного використання операцій спільного транзиту;

— коли резиденти не вчинили одноразово або повторно порушень митного або податкового законодавства.

Разом із цим, застосування спрощених процедур може бути дозволено митним органом за умови, що митниця може здійснювати контроль та перевірки відповідної особи, або згадана особа веде облік операцій спільного транзиту, який дозволяє митниці здійснювати дієвий контроль та перевірки.

До сукупності спрощених процедур, які може здійснювати авторизований вантажовідправник, можна віднести такі:

— визначення митниці або митниць, які будуть відповідати за майбутні транзитні операції;

— порядок інформування митниці про оформлення операції спільного транзиту;

— установлення окремого порядку пломбування особою вантажного відсіку транспортного засобу;

— заборона певних категорій товарів або видів переміщень товарів;

— проставлення на бланку ЄАД заздалегідь у графі «С» відбитка штампеля митниці відправлення та підпису службової особи цієї митниці;

— проставлення у графі «С» ЄАД відбитка спеціального штампеля авторизованого товаровиробника; на відвантажувальні відомості такий самий відбиток штампеля може бути нанесений друкарським способом;

— зазначення дати оформлення, яке авторизований товаровідправник здійснює самостійно;

— присвоєння номера транзитної декларації, що здійснюється відповідно до порядку, який визначено в авторизації;

— занесення до графи «D» строків доставки товарів до митниці призначення;

— занесення, у разі необхідності, до графи 44 ЄАД маршруту перевезення;

— відправлення авторизованим товаровідправником примірника № 1 митної декларації до митниці відправлення тощо.

Наведений вище перелік можливих дій авторизованого товаровідправника та делеговані митним органом повноваження надають такій особі суттєвих переваг перед іншими експортерами, а саме — відпадає необхідність надавати товари та транспортні засоби для митного контролю, здійснювати всі процедури митного контролю та митного оформлення самостійно тощо.

Суттєві послаблення надають норми Конвенції щодо заповнення граф митної декларації на бланку ЄАД. Відповідно до доповнення А7 «Роз'яснення щодо заповнення форм транзитної декларації» Додатку III «Транзитні декларації та інші документи», з п'ятдесяти шести граф ЄАД, що мають чисельну нумерацію, вантажовідправник може заповнювати 27 (графи 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 15, 17, 18, 19, 21, 25, 27, 31, 32, 33, 35, 38, 40, 44, 50, 51, 52, 53, 55, 56). Певні графи потрібно заповнювати завжди, у той же час інші графи потребують заповнення тільки якщо так визначено у країні, де має виконуватись митне оформлення.

Аналізуючи дані норми, можна зазначити, що:

— графа 2 «Відправник/експортер» не є обов'язковою для заповнення та зарезервована для митного оформлення товарів, які можуть перевозитись між країнами — учасницями Конвенції. Проте дана графа може бути заповнена для використання податковими службами:

— графа 6 «Загальна кількість упаковок» є резервною для можливого використання при перевезенні товарів між країнами-учасницями;

— графа 8 «Одержувач», у випадку знаходження імпортера за межами ЄС та ЄАВТ, може не заповнюватися. У разі експорту декількох партій товару різним отримувачам може використовуватися перелік товаротримувачів, який повинен окремо додаватися до транзитної декларації;

— графа 19 «Контейнер» не є обов'язковою для заповнення.

Аналогічні норми запроваджені стосовно заповнення граф 25, 27, 38.

Таким чином, обов'язковому заповненню підлягають виключно 20 граф ЄАД, проте жодна графа, що пов'язана з вартісними показниками товарів, не заповнюється (22, 23, 42, 45, 46).

У разі необхідності засвідчення статусу товарів Співтовариства (які у повному обсязі виготовлені у країнах ЄС або випущені у вільний обіг на територію ЄС, але виготовлені на території третіх країн) заповненню підлягають тільки 13 граф ЄАД (доповнення А8 Додатку III). Заповнені таким чином митні декларації використовуються для транзитної процедури «Т2» при перевезенні товарів між країнами ЄС або з країн ЄС до країн ЄАВТ.

Підсумовуючи викладене, можна зазначити, що митна декларація має декілька різновидів заповнення, а саме:

— для експорту товарів до третіх країн (Процедура «Т1») може вимагатися заповнення 27 граф ЄАД, проте обов'язковими для заповнення є 20, що може розглядатись як «повне» заповнення митної декларації;

— при перевезенні товарів між країнами ЄС або з країн ЄС до країн ЄАВТ (Процедура «Т2») підлягають заповненню тільки 13 граф. Така норма Конвенції свідчить, що переміщення товарів між країнами — учасницями угоди здійснюється на підставі «неповного» заповнення митної декларації.

Окрім наведеного вище, спрощення процедур митного оформлення надається митними органами особам, що відповідають певним вимогам та отримують статус авторизованого товаротримувача або авторизованого товаровідправника. Такі особи фактично виконують одноосібно всі

повноваження митних органів і декларантів (митних брокерів) та відповідають за достовірність відомостей, зазначених у митній декларації й виконання транзитних процедур перевізником щодо доставлення товарів до митниці призначення.

7.5. Документи, на підставі яких оформлюється експортна митна декларація

Одним із показників, який засвідчує усунення адміністративних перешкод на шляху зовнішньоторговельних операцій з експорту товарів, є кількість та необхідність подання додаткових до митної декларації документів.

Розглядаючи дане питання, будемо робити посилання на відповідні статті Конвенції про процедуру спільного транзиту.

Статтею 4 Додатку I зазначається, що власник (експортер) для здійснення процедур митного оформлення експорту товару повинен пред'явити митному органу товар та необхідні документи. Окрім того, обов'язок щодо пред'явлення товару та документів у митницях проміжних та призначення виникає також у перевізника після прийняття товару до перевезення та здійснення митного оформлення.

Оформлення митної декларації є однією з умов оформлення експорту, а відповідно до статті 9 Додатку II для митного оформлення товарів необхідно також пред'явити митному органу **рахунок-фактуру**.

По-перше, слід згадати, що це — рахунок для оплати імпортером (отримувачем) товару, який оформлює експортер (товаровідправник). Конвенцією визначено, що рахунок-фактура повинна містити принаймні повне найменування та адресу товаровідправника (експортера або причетної особи-посередника), номер та вид упаковки, позначки та шифр пакунків, опис товару, вагу брутто у кілограмах. Разом із цим слід зазначити, що, незважаючи на відсутність прямих вимог у Конвенції, у рахунку-фактурі

повинні бути зазначені вартісні показники товарів та загальна сума до оплати.

По-друге й головне, у митній декларації «вартісні» графи не заповнюються, тому рахунок-фактура є єдиним документом, який надає можливість відшкодування експортеру суми податку на додану вартість за експортними операціями з товаром. Для цього вантажовідправник повинен звернутися до митниці відправлення для відповідного документального підтвердження, яке повинно містити: найменування митниці, дату заповнення, підпис посадової особи митниці, реєстраційний номер (номер товарної партії або експортної декларації).

Окрім того, замість заповнення графи 31 «Упаковка та опис товарів...» митної декларації може бути використана **відвантажувальна відомість**, порядок заповнення якої визначено Доповненням А11 Додатку III Конвенції. До такої відомості вантажовідправнику необхідно вносити: порядковий номер; марки та позначення, опис товару та вид упаковки; країну відвантаження/експорту; вагу брутто у кілограмах.

Посадові особи митниці повинні реєструвати відомість разом із митною декларацією, надати номер спеціальним штампцем або від руки з засвідченням відбитком офіційної печатки митниці.

При цьому у разі заповнення відвантажувальної відомості на бланку митної декларації (ЄАД) не заповнюються та закреслюються графи: 15 (країна експорту), 32 (номер позиції), 33 (код товару), 35 (вага брутто), 44 (документи, свідоцтва, ліцензії). Стосовно відомості у графу 31 ЄАД вносяться дані такої відвантажувальної відомості. Відомості присвоюється той самий номер, що й митній декларації.

Відповідно до норм статті 5 Додатку I Конвенції вантажовідправник повинен надавати **гарантію** стосовно забезпечення сплати заборгованості, яка може виникнути щодо товарів під час транзитного перевезення. При цьому Конвенцією визначається, що «заборгованість — це суми експортного або імпортного мита, а також інші збори, які

7.5. Документи, на підставі яких оформлюється експортна митна декларація

належать до сплати стосовно товарів, які віднесені до процедури спільного транзиту». Гарантії можуть бути:

— **індивідуальною гарантією** (охоплює одну операцію спільного транзиту);

— у разі застосування спрощеної процедури — **загальною гарантією** (охоплює декілька операцій спільного транзиту).

Безпосередньо гарантія може бути надана митним органам у формі готівкового депозиту у митниці відправлення або надаватися поручником на митниці гарантування.

Для довідки можна зазначити:

— «поручником може бути виключно резидент країни — учасниці Конвенції, який отримав згоду митниці на такий вид діяльності та може бути фізичною або юридичною особою, яка письмово зобов'язується нести солідарно з власником або окремо від нього відповідальність у разі виникнення будь-якої заборгованості у межах суми, на яку видана гарантія»;

— «митниця гарантування — митний орган, якому згідно з ухвалою уповноважених органів кожної країни поручники можуть подавати свої гарантії».

Власник товару може використовувати загальну гарантію або звільнення від надання гарантії у межах розрахункової суми заборгованості, яка може виникнути стосовно кожної окремої транзитної операції. У разі відсутності необхідних даних (вартість товарів у партії, ставки мита та інших податків та зборів тощо) для розрахунку приймається сума у розмірі 7000 євро, якщо митниця гарантування на підставі наявної в її розпорядженні інформації не буде налягати на іншій сумі. При цьому береться до уваги:

— інформація про товари, які перевозилися у минулому;

— оцінка обсягів запланованих транзитних операцій;

— найвищі ставки мита та зборів, які є чинними у країні, де знаходиться митниця гарантування.

Сума, яку має покривати загальна гарантія, може бути зменшена:

— на 50 % від розрахункової суми — коли власник доведе, що він володіє достатнім досвідом щодо процедури митного транзиту;

— на 30 % від розрахункової суми — коли власник доведе, що він володіє достатнім досвідом щодо процедури спільного транзиту та працює у тісному контакті з уповноваженими органами.

Разом із процедурами зменшення суми загальної гарантії митним органом може бути надано звільнення від надання гарантії, якщо власник (претендент на звільнення від сплати гарантії) доведе що він:

— володіє досвідом щодо процедури спільного транзиту;

— працює у тісному контакті з уповноваженими органами;

— є фахівцем із транспортних операцій;

— має достатні фінансові ресурси для виконання своїх обов'язків.

Виходячи з викладеного, слід зазначити, що можливість користування загальною гарантією або зменшенням її суми чи звільнення від надання гарантії митним органам як перевага щодо здійснення експортних операцій надається за таких основних показників претендента:

— він повинен мати бездоганну репутацію у митному органі;

— він повинен мати підготовлених теоретично та практично фахівців щодо процедур спільного транзиту;

— він має володіти достатніми фінансовими ресурсами.

Свідцтва про загальну гарантію або про звільнення від надання гарантії видаються уповноваженим органом. Такі свідцтва пред'являються на митниці відправлення, а детальні дані свідцтва вписуються до транзитної декларації.

Замість гарантії разом із митною декларацією може подаватися для митного оформлення книжка МДП, «гарантійне покриття» якої складає 50 тис. доларів США.

Опосередковано можна вважати, що у разі наявності заходів нетарифного регулювання у країні експорту на

окремі товари потребується надавати **ліцензії, дозволи, погодження** тощо, відомості щодо яких підлягають внесенню до митної декларації (графа 44).

Окрім того, відповідно до міжнародних угод, порядків та правил на окремі товари повинні бути обов'язково оформлені та пред'явлені митниці відправлення відповідні дозвільні документи на експорт товарів (**фітосанітарні, санітарні та ветеринарні документи**), які повинні супроводжувати партію товару протягом усього часу транзитного перевезення. Відомості щодо таких документів також вносяться до графи 44 митної декларації.

Окремо слід зупинитися на суто транспортних документах, а саме — **ЦМР та СІМ**, які є договорами перевезення товарів автомобільним та залізничним видами транспорту відповідно. Транспортні накладні з наведеними назвами виконують роль форми договору, а зміст та порядок заповнення умов договору перевезення визначається відповідними міжнародними угодами. Наприклад, у Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (загальноновизнане скорочення — КДПВ) визначені умови й порядок укладення договору перевезення на бланку ЦМР та викладені процедурні питання щодо здійснення міжнародних перевезень товарів автомобільним транспортом.

Існує аналогічна Європейська угода щодо укладення договору перевезення товарів залізничним транспортом на бланках залізничних накладних СІМ.

Підводячи підсумок щодо розгляду документів, які є підставою для укладення митної декларації та є обов'язковими для пред'явлення митним органам з метою надання дозволу на здійснення процедури спільного транзиту, можна зазначити таке: митні органи обмежуються щодо документів та інформації, що повинна міститися у них, виключно суто відомчими нормами, а саме — щодо контролю доставки товарів до митниці призначення та можливості відшкодування збитків державі у разі недо доставки товарів до митниці призначення.

7.6. Ідентичність експортних документів для всіх країн ЄС

Відповідно до пункту 4 статті 1 Конвенції «транзитні декларації та транзитні документи, які використовуються у процедурі спільного транзиту, повинні відповідати та бути розроблені» відповідно до норм даної міжнародної угоди (Додаток III). Тобто всі країни — учасниці Конвенції, приєднуючись до даної угоди, беруть зобов'язання щодо уніфікації документів для проведення спільних транзитних процедур.

Разом із наведеним вище, статтею 8 Додатку I у прямій формі зазначається: «документи, які у належному порядку видані, та заходи, які запроваджені або узгоджені уповноваженими органами однієї країни, мають однакову правову чинність в іншій країні стосовно зазначених документів та заходів органів кожної з країн». Окрім того, наголошується на взаємному визнанні перевірок перевезень країнами — учасницями Конвенції.

7.7. Правила та процедура оформлення транзиту в Євросоюзі

У першу чергу необхідно звернутися до тексту самої Конвенції (стаття 3), де зазначено, що «транзит» означає процедуру, в рамках якої товари переміщуються під митним контролем від митниці відправлення до митниці призначення, при цьому дані митниці розташовані у межах однієї країни — учасниці Конвенції, або при перевезенні передбачається перетинання принаймні одного кордону.

З урахуванням попередньо викладених окремих положень Конвенції розглянемо більш детально правила та процедуру оформлення транзиту.

Відповідальність власника та перевізника щодо надання для митного оформлення товарів та транспортного засобу визначається статтею 4 Додатку I Конвенції. У той же час, обов'язок власника щодо обов'язкового надання га-

рантії (у межах даної Конвенції, Конвенції МДП) стосовно сплати заборгованості, яка може виникнути щодо товарів при здійсненні транзитних перевезень визначається статтею 5 Додатку 1.

Після пред'явлення митної декларації здійснюються такі процедури у митниці відправлення:

— товари та транспортний засіб пред'являються для здійснення митного контролю;

— митниця може визначити маршрут руху (у графі 44 ЄАД) та визначити країни транзитного перевезення відповідно до статті 23 Додатку I;

— митниця приймає та реєструє декларацію, за умови, що відомості ЄАД відповідають вимогам Конвенції та додані необхідні документи, а товари надані митниці для відповідної ідентифікації.

Для довідки можна зазначити, що дозволяється внесення змін до митної декларації, які можуть здійснюватися відповідно до норм статті 25 Додатку I. Дозвіл на внесення змін до ЄАД, після її прийняття митницею, може бути надано, коли такі зміни не будуть торкатися відомостей щодо товарів, які задекларовані митниці.

Разом із тим, не дозволяється вносити зміни до митної декларації після того, як митниця:

— повідомила власника про намір провести огляд товару;

— визначила наявність недостовірних відомостей у митній декларації та супровідних документах;

— надала дозвіл на транзитне переміщення товарів (тобто після завершення процедур митного оформлення).

Виходячи з викладеного, можна відзначити певну лібералізацію процедури митного контролю та митного оформлення щодо можливості внесення змін та доповнень до митної декларації. Проте дане спрощення має певну, чітко визначену межу, яка забезпечує боротьбу з порушеннями митних правил.

Митниця відправлення визначає строк доставки товарів до митниці призначення з урахуванням маршруту руху, законодавства стосовно транзитного перевезення (час

руху, швидкість руху, святкові дні тощо), а також із урахуванням обставин, які повідомив власник.

Для підтвердження прийнятих митних декларацій у країні відправлення митниця, на основі системи аналізу ризиків та за випадковою вибіркою (стаття 27 Додатку I), може здійснювати такі конт-рольні дії:

- перевірити документи, які стали основою для заповнення ЄАД, та супроводжувальні документи;
- оглянути товари та за необхідності взяти проби та зразки товарів.

Митниця має право встановлювати заходи тотожності (стаття 28 Додатку I), при цьому не надавати дозвіл на транзит у випадку неможливості накласти пломби. Разом із цим, пунктом 4 статті 11 Конвенції визначено випадки, коли дозволяється не пломбувати вантажний відсік. Митниця має право здійснити перевірку придатності транспортного засобу до пломбування; засіб відповідно повинен бути визнаний придатним для накладення пломб.

Опис товарів у митній декларації та супровідних документах повинен надавати можливість визначити його тотожність реальному товару. У разі ненакладення пломб (митного забезпечення) у полі D митної декларації (ЄАД) робиться позначка «Звільнено».

Митниця надає дозвіл на товар, тобто розпорядження товаром відповідно до заявленої власником мети (транзитне переміщення або випуск у вільний обіг), за умови, що результати огляду товарів митницею та відомості супровідних документів співпадають із відомостями митної декларації на бланку ЄАД. Окрім того, перевезення товарів здійснюється на підставі примірників № 4 та 5 митної декларації, що відповідно до норм Конвенції є також дозволом на товар.

Підсумовуючи викладене щодо процедур та правил оформлення транзитних перевезень товарів на умовах Конвенції, можна акцентувати увагу на окремих положеннях, які дійсно забезпечують спрощення та прискорення митних процедур. До таких дій митних органів можна віднести застосування системи аналізу ризиків та випадко-

ві вибірки товарів для проведення митного контролю, що суттєво заощаджує час на фізичні процедури контролю та дозволяє концентрувати обмежені людські ресурси митних органів на найбільш проблемних партіях товарів.

7.8. Види (шифри) митних декларацій на бланку ЄАД

Конвенція про процедуру спільного транзиту не визначає особливості виконання митних процедур у залежності від особливостей мети переміщення товарів, тобто заявленого особою митного режиму. Проте стисла інформація надасть читачам можливість визначитися, за наявності митної декларації, стосовно транзитних процедур, які можуть здійснюватися в межах митних територій країн-учасниць, або товарів, що підлягають експорту зі спільної митної території країн — учасниць Конвенції про спільну транзитну процедуру.

Декларація з позначкою у графі 1 ЄАД «Т1» призначена для здійснення експортних операцій з території країн — учасниць Конвенції про процедуру спільного транзиту до інших країн.

Позначка «Т2» на декларації свідчить, що здійснене митне оформлення товарів для транзитних перевезень територією країн ЄС та з ЄС до ЄАВТ й з ЄАВТ до ЄС. Проте:

— «Т2F» — позначка на ЄАД щодо товарів, які переміщуються між країнами — учасницями Конвенції, коли не передбачається відшкодування податку на додану вартість за експортними операціями;

— «Т2L» — означає транзитне перевезення товарів між країнами, де існує повернення ПДВ, та країнами, де не здійснюється відшкодування ПДВ;

— «Т2TIR» — означає, що транзитне перевезення товарів здійснюється на умовах Митної конвенції МДП або на умовах Конвенції про тимчасове вивезення (ATA).

Наведена інформація дозволить зацікавленим особам із порозумінням відноситися до організації та здійснен-

ня зовнішньоторговельних операцій з контрагентами-резидентами країн — учасниць Конвенції про процедуру спільного транзиту.

Завершуючи розгляд основних положень Конвенції, можна відзначити декілька основних аспектів.

По-перше, порядки та правила, що регламентують процедури спільного транзиту, спрямовані на спрощення дій зацікавлених осіб (експортерів та імпортерів) та митних органів.

По-друге, практика застосування гарантій (фінансових) щодо доставки товарів до митниці призначення довела її життєздатність та виявила певні переваги щодо гарантій, які надаються в межах Митної конвенції про міжнародне дорожнє перевезення товарів із застосуванням книжки МДП.

По-третє, процедура декларування товарів передбачає заповнення митної декларації на бланку ЄАД відомостями суто для митних цілей, що забезпечує простоту її заповнення зацікавленими особами та проведення контролю з боку митних органів.

По-четверте, запровадження статусу «авторизованого» вантажовідправника або отримувача дозволяє митним органам сконцентрувати свої зусилля на найбільш вагомих ділянках митної справи.

По-п'яте, система митного оформлення та контролю транзитних перевезень товарів, що запроваджена Конвенцією, заслуговує на більшу увагу у нашій країні, тим більш, що напрямок Європейської інтеграції є головним вектором зовнішньої політики.

Література

1. Конвенція про процедуру спільного транзиту від 20 травня 1987 року (набула чинності 01 січня 1988 року).
2. Терещенко С. Процедура спільного транзиту/журнал «Митний брокер». — 2008. — № 7 (134).

Основні положення щодо «перегону» транспортних засобів територією Австрії, Німеччини та Туреччини

Австрія.

Вимоги до наявності документів на транспортний засіб та товар:

- свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу або митна декларація «Т1»;
- страхування цивільної відповідальності;
- дозвіл на міжнародне перевезення товарів (у випадку комерційної перевозки товарів);
- договір перевезення на бланку СМР;
- книжка МДП;
- дозвіл на проїзд по території інших країн;
- страховка «зелена карта»;
- комерційні документи.

.....

Документи водія:

- паспорт + віза;
- водійське посвідчення.

Німеччина

Аналогічні документи.

Швидкість руху:

- в населених пунктах — 50 км/год;
- поза населеними пунктами — 60 км/год;
- на магістралі — 80 км/год;
- дистанція за швидкості більше 50 км/год — не менше 50 м.

Обгін:

- зліва, коли немає перешкод на зустрічній смузі;

— переміщення з полоси на полосу — заздалегідь до маневру — сигнал;

— рейковий транспорт — з правої сторони.

Рух:

— за наявності декількох смуг руху — ближче до правої смуги;

— зміна смуг — коли відсутні перешкоди для інших учасників руху;

— сигнали на маневр — заздалегідь.

Заборона зупинок:

— на вузьких дорогах та при обмеженій видимості;

— у районі крутих поворотів;

— на смугах прискорення та гальмування;

— на пішохідних переходах та на відстані до 5 метрів від них;

— на залізничних переїздах.

Паркування:

— при зупинках більше ніж 3 хвилини необхідне паркування;

— заборона паркуватися у населених пунктах з 22.00 до 6.00 та у вихідні й святкові дні (у жилих кварталах, зонах відпочинку, курортних зонах, у районі лікарських закладів);

— вантажні причепа на стоянках — не більше двох тижнів.

Буксирування:

— забороняється буксирувати на автобанах, необхідно на паралельних дорогах;

— обов'язково включена аварійна сигналізація.

Освітлення:

— забороняється рухатися з габаритами;

— не дозволяється використовувати дальнє світло у населених пунктах;

— своєчасно переключати з Д на БЛ;

- туман, дощ, сніг — вдень — БЛ;
- протитуманні, коли видимість менше 50 м.

Автобани та автомагістралі:

- виїзд на автобани тільки у зазначених місцях;
- виїзд на автомагістралі тільки на перехрестях та в місцях перетину доріг;
- рух по основній дорозі — має переваги;
- максимальна швидкість — 80 км/год (завантажений);
- розворот та рух заднім ходом — заборонено;
- зупинка, у тому числі на обочині, заборонена;
- у разі затору — можливий рух посередині — для спецавто.

Для руху автомобіля з причепом або автомобіля, габарити якого (максимальна навантаженість на вісь) перевищують максимально дозволена вагу — на підставі спецдозволу.

Транспортний засіб та причепи й напівпричепи — боківі додаткові запобіжні пристрої для транспортного засобу повинні бути розміщені з зазором від дороги — 300 мм, від коліс — 300 мм (причеп, напівпричеп — 500 мм від коліс, 300 мм — від дороги).

Технічні характеристики транспортного засобу

У Німеччині та Туреччині технічні характеристики транспортних засобів співпадають, при цьому:

- висота — не більше 4 метрів;
- ширина — не більше 2,55 м (реф — 2,60 м);
- довжина авто — 12 м, з напівпричепом — 16,5 м, з причепом — 18,75 м;
- навантаження на вісь — 10 т (на ведучу — 11,5 т, на подвійну вісь — 11,5 при відстані менше ніж 1 м між осями — 16 т, коли між осями 1–1,3 м, від 1,3 до 1,8 м — 18 т), при подвійних осях на напівпричепках 16 т — коли між осями 1–1,3 м, 18 т — коли між осями 1,3–1,8 м, 24 т — коли між осями більше 1,8 м. Автопоїзд із 5–6 осями повинен важити не більше 40 т, при перевезенні контейнеру — 44 т.

Автотранспортні засоби повинні бути обов'язково оснащені знаками екологічної безпеки:

L — Австрія, сертифікований, низький рівень шуму, сертифікат у кабіні водія;

G — Германія, -----;

U, E — вихлоп «Євро-1», рівень шуму 78–80 дБ, «зелений автомобіль»;

S — «дуже зелений», «Євро-2»;

Z — «Євро-3».

**Конвенция о договоре международной
дорожной перевозки грузов (КДПГ)
Convention relative au contract de transport
international de marchandises par route
(CMR) Convention on the contract for the
international carriage of goods by road (CMR)
Женева, 19 мая 1956 г.**

Глава I. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ

Глава II. ЛИЦА, ЗА КОТОРЫХ НЕСЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИК

Глава III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ И ИСПОЛНЕНИЕ ДОГОВОРА

Глава IV. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

Глава V. РЕКЛАМАЦИИ И ИСКИ

Глава VI. ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПЕРЕВОЗКИ, ПРОИЗВОДИМОЙ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНО НЕСКОЛЬКИМИ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ

Глава VII. НЕДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТЬ УСЛОВИЙ КОНТРАКТА, ПРОТИВОРЕЧАЩИХ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИИ

Глава VIII. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

СПИСОК ГОСУДАРСТВ — УЧАСТНИКОВ КОНВЕНЦИИ О ДОГОВОРЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

См. Постатейный комментарий к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ).

См. Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ). Женева, 5 июля 1978 года.

См. также Дополнительный протокол к конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), касающийся электронной накладной (Женева, 20 февраля 2008 г.)

ПРЕАМБУЛА

Договаривающиеся стороны, признав желательность внесения единообразия в условия договора международной перевозки грузов по дорогам и, в частности, в условия, касающиеся требуемых для таких перевозок документов и ответственности перевозчика, согласились о нижеследующем:

Глава I. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ

Статья 1

1. Настоящая Конвенция применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов за вознаграждение посредством транспортных средств, когда место погрузки груза и место доставки груза, указанные в контракте, находятся на территории двух различных стран, из которых по крайней мере одна является участницей Конвенции.

Применение Конвенции не зависит от местожительства и национальности заключающих договор сторон.

2. При применении настоящей Конвенции под «транспортным средством» следует понимать автомобили, автомобили с полуприцепами, прицепы и полуприцепы так, как они определяются в статье 4 Конвенции о дорожном движении от 19 сентября 1949 года.

3. Настоящая Конвенция применяется также в том случае, если перевозки, входящие в область ее применения, производятся государствами или правительственными учреждениями или организациями.

4. Настоящая Конвенция не применяется:

а) к перевозкам, производимым согласно международным почтовым конвенциям;

б) к перевозкам покойников;

с) к перевозкам обстановки и мебели при переездах.

5. Договаривающиеся стороны запрещают вносить изменения в настоящую Конвенцию путем частных соглашений, заключенных между двумя или несколькими Догова-

ривающимися сторонами, за исключением отмены ее применения к их пограничным перевозкам или разрешения использования при перевозках, производимых исключительно на их территории, накладных, устанавливающих право собственности на груз.

Статья 2

1. Если на части перевозки транспортное средство, содержащее груз, перевозится по морю, железной дороге, внутреннему водному пути или воздушным транспортом без перегрузки, за исключением случая, предусмотренного статьей 14, настоящая Конвенция применяется ко всей перевозке в целом. Однако, если будет доказано, что потеря груза, его повреждение или задержка доставки произошли во время перевозки, произведенной одним из видов транспорта, кроме дорожного, и не были вызваны действием или упущением дорожного перевозчика, а были вызваны фактом, который мог произойти только во время и по причине перевозки, произведенной не дорожным транспортом, ответственность дорожного перевозчика определяется не настоящей Конвенцией, а теми положениями, которыми определялась бы ответственность любого не дорожного перевозчика при заключении между ним и отправителем контракта на перевозку груза согласно обязательным положениям закона, касающегося перевозки грузов любым видом транспорта, кроме дорожного. Тем не менее, в случае отсутствия таких положений ответственность дорожного перевозчика определяется настоящей Конвенцией.

2. В том случае, когда перевозчик, производящий дорожные перевозки, одновременно производит перевозки и иным видом транспорта, его ответственность определяется также пунктом 1, как если бы его функции дорожного перевозчика и функция перевозчика, производящего перевозки не дорожным видом транспорта, осуществлялись бы двумя различными лицами.

Глава II. ЛИЦА, ЗА КОТОРЫХ НЕСЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИК

Статья 3

При применении настоящей Конвенции перевозчик отвечает как за свои собственные действия и упущения, так и за действия и упущения своих агентов и всех других лиц, к услугам которых он прибегает для осуществления перевозки, когда эти агенты или лица действуют в рамках возложенных на них обязанностей.

Глава III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ И ИСПОЛНЕНИЕ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ

Статья 4

Договор перевозки устанавливается накладной. Отсутствие, неправильность или потеря накладной не отражаются ни на существовании, ни на действительности договора перевозки, к которому и в этом случае применяются постановления настоящей Конвенции.

Статья 5

1. Накладная составляется в трех оригиналах, подписанных отправителем и перевозчиком, причем эти подписи могут быть отпечатаны типографским способом или заменены штампами отправителя и перевозчика, если это допускается законодательством страны, в которой составлена накладная. Первый экземпляр накладной передается отправителю, второй сопровождает груз, а третий остается у перевозчика.

2. В том случае, когда подлежащий перевозке груз должен быть погружен на различные автомобили или же когда речь идет о различного рода грузах или о различных партиях грузов, отправитель или перевозчик имеет право требовать составления такого количества накладных, которое соответствует количеству используемых автомоби-

лей или количеству подлежащих перевозке разных грузов или партий грузов.

Статья 6

1. Накладная должна содержать следующие сведения:

- a) место и дата ее составления;
- b) имя и адрес отправителя;
- c) имя и адрес транспортного агента;
- d) место и дата принятия груза к перевозке и место его доставки;
- e) имя и адрес получателя;
- f) принятое обозначение характера груза и тип его упаковки и, в случае перевозки опасных грузов, их обычно признанное обозначение;
- g) число грузовых мест, их особая разметка и номера;
- h) вес груза брутто или выраженное в других единицах измерения количество груза;
- i) связанные с перевозкой расходы (стоимость перевозки, дополнительные расходы, таможенные пошлины и сборы, а также прочие издержки с момента заключения договора до сдачи груза);
- j) инструкции, требуемые для выполнения таможенных формальностей, и другие;
- k) указание, что перевозка производится независимо от всякой оговорки, согласно требованиям, установленным настоящей Конвенцией.

2. В случае необходимости накладная должна также содержать следующие указания:

- a) запрещение перегрузки груза;
- b) расходы, которые отправитель принимает на свой счет;
- c) сумма наложенного на груз платежа, подлежащего возмещению при сдаче груза;
- d) заявление стоимости груза и сумма дополнительной ценности его при доставке;
- e) инструкции отправителя перевозчику относительно страхования груза;
- f) дополнительный срок выполнения перевозки;

г) перечень документов, переданных перевозчику.

3. Договаривающиеся стороны могут внести в накладную любое иное указание, которое будет ими признано необходимым.

Статья 7

1. Отправитель несет ответственность за все издержки перевозки и убытки, причиненные ему вследствие неточности или недостаточности:

а) указаний, приведенных в подпунктах b, d, e, f, g, h, j пункта 1 статьи 6;

б) указаний, приведенных в пункте 2 статьи 6;

с) всех иных указаний или инструкций, которые даются отправителем для составления накладной или для включения в нее.

2. Если по просьбе отправителя перевозчик вносит в накладную указания, приведенные в пункте 1 настоящей статьи, признается, поскольку не доказано обратное, что это им сделано от имени и за счет отправителя.

3. Если накладная не содержит указаний, предусмотренных в пункте 1к статьи 6, перевозчик отвечает за все расходы и за все убытки, которые могут быть причинены правомочному в отношении груза лицу вследствие такого упущения.

Статья 8

1. При принятии груза перевозчик обязан проверить:

а) точность записей, сделанных в накладной относительно числа грузовых мест, а также их маркировки и номеров;

б) внешнее состояние груза и его упаковки.

2. Если перевозчик не имеет достаточной возможности проверить правильность записей, упомянутых в пункте 1а настоящей статьи, он должен вписать в накладную обоснованные оговорки. Он должен также обосновать все сделанные им оговорки, касающиеся внешнего состояния груза и его упаковки. Эти оговорки не имеют обязательной

силы для отправителя, если последний намеренно не указал в накладной, что он их принимает.

3. Отправитель имеет право требовать проверки перевозчиком веса брутто или количества груза, выраженного в других единицах измерения. Он может также требовать проверки содержимого грузовых мест. Перевозчик может требовать возмещения расходов, связанных с проверкой. Результаты проверок вносятся в накладную.

Статья 9

1. Накладная, если не доказано противного, имеет силу договора относительно его условий и удовлетворения принятия груза перевозчиком.

2. При отсутствии в накладной обоснованных перевозчиком оговорок имеется презумпция, что груз и его упаковка были внешне в исправном состоянии в момент принятия груза перевозчиком и что число грузовых мест, а также их маркировка и номера соответствовали указаниям накладной.

Статья 10

Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за ущерб и повреждения, причиненные лицам, оборудованию и другим грузам, а также за любые расходы, которые могут быть вызваны поврежденной упаковкой груза, если только при видимом или известном перевозчику в момент принятия груза повреждении перевозчиком не было сделано относительно этого надлежащих оговорок.

Статья 11

1. Отправитель обязан до доставки груза присоединить к накладной или предоставить в распоряжение перевозчика необходимые документы и сообщить все требуемые сведения для выполнения таможенных и иных формальностей.

2. Проверка правильности и полноты этих документов не входит в обязанности перевозчика. Отправитель ответ-

ственен перед перевозчиком за всякий ущерб, который может быть причинен отсутствием, недостаточностью или неправильностью этих документов и сведений, за исключением случаев вины перевозчика.

3. Перевозчик несет ответственность на тех же основаниях, что и комиссионер, за последствия потери или неправильного использования документов, упомянутых в накладной, приложенных к ней или врученных ему; сумма причитающегося с него возмещения не должна, однако, превышать той, которая подлежала бы уплате в случае потери груза.

Статья 12

1. Отправитель имеет право распоряжаться грузом, в частности, требовать от перевозчика прекращения перевозки, изменения места, предусмотренного для доставки груза, или доставки груза не тому получателю, который указан в накладной.

2. Отправитель теряет это право с того момента, когда второй экземпляр накладной передан получателю или когда последний осуществляет свои права, предусмотренные в пункте 1 статьи 13; с этого момента перевозчик должен руководствоваться указаниями получателя груза.

3. Однако право распоряжения грузом принадлежит получателю с момента составления накладной, если в накладной отправителем сделано такого рода указание.

4. Если, осуществляя свое право распоряжения грузом, получатель дает указание сдать груз другому лицу, последнее не вправе назначить других получателей.

5. Право распоряжения грузом осуществляется при следующих условиях:

а) отправитель (или в случае, указанном в пункте 3 настоящей статьи, — получатель), желающий осуществить это право, должен представить первый экземпляр накладной, в которую должны быть внесены новые инструкции, данные перевозчику, а также возместить перевозку, расходы и ущерб, вызванные выполнением этих инструкций;

б) выполнение этих инструкций должно быть возможным в тот момент, когда их получает лицо, которое должно их выполнить; оно не должно нарушать хода нормальной работы предприятия перевозчика и не должно наносить ущерба отправителям или получателям других грузов;

с) упомянутые инструкции не должны ни в коем случае приводить к разбивке грузов.

6. Если перевозчик не может выполнить полученные им инструкции по причине указанных в пункте 5 б положений, он должен немедленно сообщить об этом лицу, которым были даны инструкции.

7. Перевозчик, не выполнивший инструкций, которые были ему даны в условиях, указанных в настоящей статье, или подчинившийся таким инструкциям, не потребовав представления ему первого экземпляра накладной, несет ответственность перед правомочным по договору лицом за понесенный таким образом ущерб.

Статья 13

1. По прибытии груза на место, предусмотренное для его доставки, получатель имеет право требовать передачи ему второго экземпляра накладной и сдачи ему груза, причем им выдается соответствующая расписка в принятии. Если установлена потеря груза или если груз не прибыл по истечении срока, предусмотренного в статье 19, получатель может требовать от своего имени от перевозчика удовлетворения, ссылаясь на права, обеспеченные ему договором перевозки.

2. Получатель, осуществляющий права, предоставляемые ему согласно пункту 1 настоящей статьи, обязан погасить возникшие на основании накладной долговые обязательства. В случае возникновения спора по этому поводу перевозчик обязан осуществить поставку груза лишь в случае внесения получателем залога.

Статья 14

1. Если по какой-либо причине выполнение договора на определенных в накладной условиях является или становится невозможным до прибытия груза к предусмотренному месту доставки, перевозчик обязан запросить инструкции у лица, имеющего право распоряжаться грузом согласно статье 12.

2. Если же обстоятельства позволяют выполнить перевозку в условиях, отличных от предусмотренных в накладной, и если перевозчик не смог своевременно получить инструкций от лица, имеющего право распоряжаться грузом согласно статье 12, перевозчик должен принять меры, которые представляются ему наиболее подходящими в интересах лица, имеющего право распоряжаться грузом.

Статья 15

1. Если после прибытия груза на место назначения возникают препятствия к его сдаче, перевозчик должен запросить инструкции у отправителя. Если получатель отказывается принять груз, отправитель имеет право распоряжаться грузом, не предъявляя первого экземпляра накладной.

2. Получатель, даже если он отказался от принятия груза, может в любой момент потребовать его сдачи до тех пор, пока перевозчик не получил от отправителя противоположных инструкций.

3. Если препятствие к сдаче груза возникает после того, как получатель согласно предоставленному ему пунктом 3 статьи 12 праву дал приказ доставить груз какому-либо другому лицу, то для выполнения вышеуказанных положений пунктов 1 и 2 получатель становится на место отправителя, а это другое лицо — на место получателя.

Статья 16

1. Перевозчик имеет право на возмещение расходов, вызванных запросом инструкций или выполнением полученных инструкций, поскольку эти расходы не являются следствием его собственной вины.

2. В условиях, указанных в пункте 1 статьи 14 и в статье 15, перевозчик может немедленно выгрузить груз за счет лица, правомочного по договору; после такой выгрузки перевозка считается законченной. В таком случае перевозчик осуществляет хранение груза.

Он может, однако, доверить хранение груза какому-либо третьему лицу и в этом случае несет ответственность лишь за осмотрительный выбор этих третьих лиц. Груз остается при этом обремененным лежащими на нем договорными обязательствами, вытекающими из накладной, и всеми прочими расходами.

3. Перевозчик может продать груз, не выжидая инструкций от правомочного по договору лица, если груз является скоропортящимся или если того требует его состояние, или же если хранение груза влечет за собой расходы, слишком высокие по сравнению с его стоимостью. В других случаях перевозчик может также продать груз, если в надлежащий срок им не будет получено от правомочного по договору лица противоположных инструкций, выполнение которых может быть справедливо потребовано.

4. В случае продажи груза согласно положениям настоящей статьи вырученная сумма, за вычетом лежащих на грузе и подлежащих уплате расходов, должна быть передана в распоряжение правомочного по договору лица. Если расходы превосходят выручку, то перевозчик имеет право получить причитающуюся ему разницу.

5. Применяемая при продаже процедура определяется действующими на месте продажи законами или обычаями.

Глава IV. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

Статья 17

1. Перевозчик несет ответственность за полную или частичную потерю груза или за его повреждение, происшедшее в промежуток времени между принятием груза к перевозке и его сдачей, а также за опоздание доставки.

2. Перевозчик освобождается от этой ответственности, если потеря груза, его повреждение или опоздание произошли по вине правомочного по договору лица, вследствие приказа последнего, не вызванного какой-либо виной перевозчика, каким-либо дефектом самого груза или обстоятельствами, избежать которых перевозчик не мог и последствий которых он не мог предотвратить.

3. Перевозчик не может ссылаться для сложения с себя ответственности ни на дефекты транспортного средства, которым он пользуется для осуществления перевозки, ни на вину лица, у которого был взят в аренду автомобиль, или агентов последнего.

4. С учетом пунктов 2 и 5 статьи 18 перевозчик освобождается от лежащей на нем ответственности, когда потеря или повреждение груза являются следствием особого риска, неразрывно связанного с одним или несколькими из перечисленных ниже обстоятельств:

а) с использованием открытых или неукрытых транспортных средств, если такое использование было специально оговорено и указано в накладной;

б) с отсутствием или повреждением упаковки грузов, по своей природе подверженных порче и повреждению без упаковки или при их неудовлетворительной упаковке;

в) с перемещением, погрузкой, размещением или выгрузкой груза отправителем или получателем, или лицами, действующими от имени отправителя или грузополучателя;

г) с природой некоторых грузов, подверженных из-за свойств, обусловленных их природой, полной или частичной гибели или повреждению, в частности, подверженных

поломке, ржавению, внезапному гниению, усушке, утечке, нормальной потере или нападению паразитов и грызунов;

е) с недостаточностью или неудовлетворительностью маркировки или нумерации грузовых мест;

ф) с перевозкой животных.

5. В тех случаях, когда согласно настоящей статье перевозчик не несет ответственности за некоторые обстоятельства, вызвавшие ущерб, лежащая на нем ответственность ограничивается лишь той мерой, в какой он отвечает согласно настоящей статье за обстоятельства, способствовавшие причинению ущерба.

Статья 18

1. На перевозчике лежит бремя доказательства того, что потеря груза, его повреждение или опоздание были вызваны обстоятельствами, указанными в пункте 2 статьи 17.

2. Если перевозчик докажет, что при создавшихся обстоятельствах потеря груза или его повреждение могли явиться следствием одного или нескольких особых рисков, указанных в пункте 4 статьи 17, допускается презумпция того, что таковые произошли вследствие этого.

Правомочное лицо может, однако, доказывать, что частичный или полный ущерб не явился следствием одного из этих рисков.

3. Указанная выше презумпция не допускается в случае, предусмотренном в пункте 4а статьи 17, если убыль превышает нормально допустимую, или при потере грузового места.

4. Если перевозка производится посредством транспортного средства, оборудованного так, чтобы груз не подвергался влиянию тепла, холода, изменений температуры или влажности воздуха, перевозчик может ссылаться на пункт 4d статьи 17 лишь в том случае, если докажет, что все меры, которые он обязан был принять, учитывая обстоятельства, были им приняты в отношении выбора, содержания и использования вышеупомянутых установок и

что он руководствовался данными ему специальными инструкциями.

5. Перевозчик может ссылаться в свою пользу на пункт 4f статьи 17 только в том случае, если докажет, что все меры, которые он был обязан принять, учитывая обстоятельства, были им приняты, и что он придерживался специальных инструкций, которые могли быть ему даны.

Статья 19

Признается, что имела место просрочка, если груз не был доставлен в оговоренный срок или, при отсутствии оговоренного срока, если с учетом обстоятельств, в которых перевозка производилась, а в частности, при частичной погрузке, с учетом времени, необходимого для составления полной партии в нормальных условиях, фактическая продолжительность перевозки превышает время, необходимое при обычных условиях для выполнения перевозки добросовестным перевозчиком.

Статья 20

1. Правомочное по договору лицо может без представления иных доказательств считать груз потерянным, если он не был доставлен в течение тридцати дней по прошествии установленного срока или, когда такового не было, в течение шестидесяти дней со дня принятия груза перевозчиком.

2. Правомочное по договору лицо может при получении им возмещения за утраченный груз просить в письменной форме о его немедленном возвращении в том случае, если груз будет найден в течение года, следующего за уплатой возмещения. Принятие к сведению такого его требования должно быть подтверждено письменно.

3. В течение тридцати дней после получения извещения о том, что груз найден, правомочное по договору лицо может требовать, чтобы груз был ему сдан по уплате долговых обязательств, вытекающих из накладной, а также возвращении полученного им возмещения за вычетом возможных понесенных расходов, включенных в возме-

ценную сумму, и с оговоркой о сохранении всех прав на возмещение за опоздание с доставкой, предусмотренных в статье 23 и, если к тому имеются основания, в статье 26.

4. За отсутствием либо просьбы, указанной выше в пункте 2, либо инструкций, данных в тридцатидневный срок, предусмотренный в пункте 3, или же в случае, если груз был найден только по прошествии года со дня уплаты возмещения за его потерю, перевозчик может распоряжаться найденным грузом, соблюдая требования закона в месте нахождения груза.

Статья 21

Если груз сдан получателю без взыскания наложенного на груз платежа, который должен был быть взыскан перевозчиком согласно условиям договора перевозки, перевозчик обязан выплатить отправителю компенсацию в сумме, не превышающей суммы такого наложенного платежа, без ущерба для своего права предъявить иск к получателю.

Статья 22

1. Если отправитель передает перевозчику опасные грузы, он должен точно указать ему характер представляемой этими грузами опасности, а также, если нужно, указать необходимые предосторожности, которые следует предпринять. Если эти указания не внесены в накладную, отправитель или получатель должен всяким иным путем доказать, что перевозчик был осведомлен в деталях о характере опасности, которую представляет перевозка упомянутых грузов.

2. Опасные грузы, о характере которых перевозчик не был осведомлен с соблюдением условий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, могут быть в любой момент и в любом месте выгружены, уничтожены или обезврежены перевозчиком безо всякого возмещения убытков за них; отправитель является, кроме того, ответственным за все расходы и убытки, вызванные передачей этих грузов для перевозки или их перевозкой.

Статья 23*

1. Когда согласно постановлениям настоящей Конвенции перевозчик обязан возместить ущерб, вызванный полной или частичной потерей груза, размер подлежащей возмещению суммы определяется на основании стоимости груза в месте и во время принятия его для перевозки.

2. Стоимость груза определяется на основании биржевой котировки, или за отсутствием таковой на основании текущей рыночной цены, или же при отсутствии и той и другой на основании обычной стоимости товара такого же рода и качества.

3. Размер возмещения не может, однако, превышать 25 франков за килограмм недостающего веса брутто. Под франком подразумевается золотой франк весом 10/31 г золота 0.900 пробы.

4. Кроме того, подлежат возмещению: оплата за перевозку, таможенные сборы и пошлины, а также прочие расходы, связанные с перевозкой груза, полностью в случае потери всего груза и в пропорции, соответствующей размеру ущерба, при частичной потере; иной убыток возмещению не подлежит.

5. В случае просрочки в доставке и если полномочное по договору лицо докажет, что просрочка нанесла ущерб, перевозчик обязан возместить ущерб, который не может превышать платы за перевозку.

6. Более значительное по своему размеру возмещение может быть потребовано с перевозчика только в том случае, если в соответствии со статьями 24 и 26 была сделана декларация о стоимости груза или декларация о дополнительной ценности груза при доставке.

*Об изменении и дополнении Статьи 23 см. Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) Женева, 5 июля 1978 г.

Статья 24

Отправитель может указать в накладной при условии уплаты установленной по обоюдному соглашению надбавки к провозной плате стоимость груза, превышающую предел, указанный в пункте 3 статьи 23, и в таком случае заявленная сумма заменяет этот предел.

Статья 25

1. В случае повреждения груза перевозчик оплачивает сумму, соответствующую обесцениванию груза, рассчитываемую по стоимости груза, установленной в соответствии с требованиями пунктов 1, 2 и 4 статьи 23.

2. Размер возмещения не может, однако, превышать:

а) в случае, если вследствие повреждения обесцениванию подвергся весь перевозимый груз, — суммы возмещения, которая причиталась бы при потере всего груза;

б) в случае, если вследствие повреждения обесцениванию подверглась лишь часть перевозимого груза, — суммы, которая причиталась бы при потере той части груза, которая оказалась обесцененной.

Статья 26

1. Отправитель может указать, вписав в накладную и при условии уплаты установленной по обоюдному соглашению надбавки к провозной плате, объявленную ценность груза на случай потери или повреждения груза, а также недоставки груза в оговоренный срок.

2. В случае объявления ценности груза при доставке может быть потребовано независимо от возмещений, предусмотренных в статьях 23, 24 и 25, и в пределах суммы заявленной ценности груза, возмещение, соответствующее дополнительному ущербу, нанесение которого доказано.

Статья 27

1. Правомочное по договору лицо может потребовать уплаты процентов на сумму, подлежащую возмещению. Проценты эти исчисляются из расчета пяти процентов годовых со дня передачи перевозчику письменной рекла-

мации или же, если таковой не последовало, со дня подачи иска.

2. В том случае, когда данные, служащие для исчисления подлежащей возмещению суммы, не выражены в валюте государства, в котором предъявлено требование о возмещении, пересчет в эту валюту производится по текущему курсу дня на месте выплаты возмещения.

Статья 28

1. В тех случаях, когда согласно применяемому закону в связи с потерей, повреждением или просрочкой в доставке, происшедшими при выполнении подпадающей под настоящую Конвенцию перевозки, может быть предъявлено внедоговорное требование, перевозчик может сослаться на положения настоящей Конвенции, исключаящие его ответственность или определяющие или ограничивающие подлежащие уплате возмещения.

2. Когда встает вопрос о внедоговорной ответственности за потерю, повреждение или просрочку в доставке одного из лиц, за которых перевозчик отвечает согласно требованиям статьи 3, это лицо может также сослаться на положения настоящей Конвенции, исключаящие ответственность перевозчика или определяющие или ограничивающие подлежащие уплате возмещения.

Статья 29

1. Перевозчик не вправе ссылаться на положения настоящей главы, которые или ограничивают его ответственность, или переносят бремя доказательства на другую сторону, если ущерб был вызван его злоумышленным поступком или произошел по вине, которая согласно закону, применяемому разбирающим дело судом, приравнивается к злоумышленному поступку.

2. То же замечание относится и к тем случаям, когда ущерб был вызван злоумышленным поступком или виной агентов перевозчика или других лиц, к услугам которых перевозчик прибегает для выполнения перевозки, в момент выполнения этими агентами или другими

лицами возложенных на них обязанностей. В таком случае эти агенты или другие лица также не вправе ссылаться на указанные в пункте 1 положения настоящей главы, поскольку дело касается их личной ответственности.

Глава V. РЕКЛАМАЦИИ И ИСКИ

Статья 30

1. Если получатель принял груз и не установил состояния груза в присутствии перевозчика или самое позднее в момент принятия груза, когда речь идет о заметных потерях или повреждениях, или в течение семи дней со дня поставки груза, не считая воскресенья и прочих нерабочих дней, когда речь идет о незаметных внешне потерях или повреждениях, не сделал перевозчику оговорку, указывающих общий характер потери или повреждений, имеется, поскольку не доказано обратное, основание для презумпций того, что груз был принят получателем в состоянии, описанном в накладной. Когда речь идет о незаметных снаружи утратах или повреждениях, указанные выше оговорки должны быть сделаны в письменной форме.

2. Когда, напротив, состояние груза было установлено в присутствии как получателя, так и перевозчика, доказательство, необходимое для отрицания результата этой констатации, может быть представлено лишь в том случае, если речь идет о внешне незаметных потерях или повреждениях и если получатель адресовал письменные оговорки перевозчику в течение семи дней, не считая воскресенья и прочих нерабочих дней, со дня такой констатации.

3. Просрочка в доставке груза может привести к уплате возмещения лишь в том случае, если была сделана письменная оговорка в течение 21 дня со дня передачи груза в распоряжение получателя.

4. При исчислении сроков дата поставки или в зависимости от обстоятельств дата констатации или дата переда-

чи товара получателю не входит в срок, предусмотренный настоящей статьей.

5. Перевозчик и получатель должны оказать друг другу надлежащее содействие при выполнении всех необходимых обследований и проверок.

Статья 31

1. По любым спорам, возникающим по поводу перевозок, производимых в соответствии с настоящей Конвенцией, истец может обращаться помимо компетентных судов участвующих в Конвенции стран, указанных с общего согласия сторонами, к суду страны, на территории которой находятся:

а) обычное местожительство ответчика, его главная контора или отделение или агентство, при посредстве которых был заключен договор перевозки;

б) или место принятия груза к перевозке или место доставки;

и может обратиться лишь к этим судам.

2. Когда при возникновении какого-либо спора, о котором говорится в пункте 1 настоящей статьи, дело находится на рассмотрении в суде, компетентном в силу положений пункта, или когда по такому спору этим судом было вынесено решение, между одними и теми же сторонами не может быть возбуждено нового дела на одном и том же основании, за исключением тех случаев, когда решение суда, которому был передан первый иск, не может быть приведено в исполнение в стране, в которой предъявлен новый иск.

3. Когда по какому-либо спору, о котором говорится в пункте 1 настоящей статьи, решение, вынесенное судом одной из стран, участвующих в Конвенции, подлежит исполнению в этой стране, это решение становится также подлежащим исполнению в любой из других участвующих в Конвенции стран немедленно по сообщении предписанных для этого формальностей в этой стране. Эти формальности не могут иметь предметом пересмотр дела.

4. Положения, содержащиеся в пункте 3 настоящей статьи, относятся к решениям, вынесенным в присутствии сторон, к решениям заочным и к примирительному судопроизводству, но не относятся ни к судебным решениям, имеющим лишь временную силу, ни к решениям, согласно которым проигравший дело должен оплатить не только судебные издержки, но и возместить ответчику убытки, причиненные полным или частичным неудовлетворением его исковой претензии.

5. Суд не вправе требовать с граждан стран, участвующих в Конвенции, местожительство или постоянное пребывание которых находится в одной из этих стран, внесения залога для обеспечения уплаты судебных издержек, связанных с предъявлением иска, касающегося перевозок, выполняемых в соответствии с настоящей Конвенцией.

Статья 32

1. Подача исков, которые могут возникнуть в результате перевозок, выполненных в соответствии с настоящей Конвенцией, может происходить в течение одного года. Однако в случае злоумышленного поступка или вины, которая согласно закону, применяемому разбирающим дело судом, приравнивается к злоумышленному поступку, срок устанавливается в три года. Срок исчисляется:

а) в случае частичной потери груза, повреждения его или просрочки в доставке — со дня сдачи груза;

б) в случае потери всего груза — с тридцатого дня по истечении установленного для перевозки срока или, если таковой не был установлен, с шестидесятого дня по принятии груза перевозчиком к перевозке;

с) во всех прочих случаях — по истечении трехмесячного срока со дня заключения договора перевозки.

День, указанный выше в качестве точки отсчета срока подачи иска, не принимается в расчет при установлении его срока.

2. Предъявление рекламации в письменной форме приостанавливает течение срока до того дня, когда перевозчик в письменной форме отверг резолюцию с возвра-

щением приложенных к ней документов. В случае частичного признания предъявленной рекламации срок подачи иска возобновляется только в отношении той части рекламации, которая остается предметом спора. Доказательство факта получения рекламации или ответа на нее, а также воз-вращения относящихся к делу документов лежит на стороне, которая ссылается на этот факт. Предъявление дальнейших рекламаций на том же основании не прерывает течения срока.

3. При условии соблюдения положений, содержащихся в приведенном выше пункте 2, приостановление срока подачи иска регулируется судебным законом. То же самое относится к прерыванию этого срока.

4. Иск по истечении вышеуказанного срока не может быть более предъявлен даже в форме встречного иска или возвращения.

Статья 33

Договор перевозки может содержать статью, которой признается компетенция арбитражного трибунала, при условии, чтобы этой статьей предусматривалось, что арбитражный трибунал должен применять постановления настоящей Конвенции.

Глава VI. ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПЕРЕВОЗКИ, ПРОИЗВОДИМОЙ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНО НЕСКОЛЬКИМИ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ

Статья 34

Если перевозка, условия которой определяются единственным договором, осуществляется несколькими перевозчиками, каждый из них несет ответственность за всю перевозку, причем второй перевозчик и каждый из следующих перевозчиков становятся в силу принятия ими груза и накладной участниками договора перевозки на указанных в накладной условиях.

Статья 35

1. Перевозчик, принимающий груз от своего предшественника, вручает последнему датированную и подписанную им расписку. Он должен отметить свое имя и адрес на втором экземпляре накладной. В случае надобности он указывает в этом экземпляре, равно как и в выданной им расписке, оговорки, аналогичные предусмотренным в пункте 2 статьи 8.

2. Положения, содержащиеся в статье 9, применяются ко взаимоотношениям между перевозчиками, последовательно осуществляющими перевозку.

Статья 36

Поскольку дело не касается встречного иска или возражения, представленного при рассмотрении иска, основанного на том же договоре перевозки, всякий иск, касающийся ответственности за потерю груза, повреждение его или просрочку доставки, может быть предъявлен только первому перевозчику, последнему перевозчику либо перевозчику, выполняющему ту часть перевозки, при которой имел место факт, вызвавший потерю груза, его повреждение или просрочку доставки; иск может быть предъявлен одновременно против нескольких из этих перевозчиков.

Статья 37

Перевозчик, уплативший согласно положениям настоящей Конвенции возмещение за ущерб, имеет право взыскивать с остальных перевозчиков, участвовавших в выполнении договора перевозки, основную, подлежащую возмещению сумму, проценты на нее и издержки, связанные с перевозкой, согласно нижеследующим положениям:

а) перевозчик, по вине которого был причинен ущерб, должен один нести ответственность за убытки, оплачиваемые им самим или другим перевозчиком;

б) если ущерб был причинен по вине двух или нескольких перевозчиков, каждый из них должен уплатить сумму, пропорциональную доле лежащей на них ответственности; если же определение этой доли представляется невозможным, каждый перевозчик несет ответственность пропорционально части причитающейся ему платы за перевозку;

в) если нельзя установить, кто из перевозчиков несет ответственность за ущерб, причитающаяся за возмещение его сумма распределяется между всеми транспортными агентами в пропорции, указанной выше в пункте б).

Статья 38

В случае неплатежеспособности одного из перевозчиков причитающаяся с него и не уплаченная им часть возмещения распределяется между всеми перевозчиками пропорционально приходящемуся на долю каждого из них вознаграждению за перевозку.

Статья 39

1. Перевозчик, к которому предъявлен один из указанных в статьях 37 и 38 исков о возмещении убытков, не имеет права оспаривать обоснованность платежа, произведенного предъявляющим к нему иск перевозчиком, когда размер возмещения за ущерб установлен решением суда, если только он был надлежащим образом осведом-

лен о процессе и имел возможность принять в нем участие.

2. Перевозчик, желающий предъявить иск об убытках, может направить исковое прошение в компетентный суд страны, в которой находится постоянное местожительство одного из заинтересованных в деле перевозчиков, его главная контора или отделение или агентство, при посредстве которого был заключен договор перевозки.

Иск может быть возбужден против всех заинтересованных в деле перевозчиков в одной и той же судебной инстанции.

3. Положения, содержащиеся в пункте 3 статьи 31, применяются к судебным решениям, вынесенным по искам, упомянутым в статьях 37 и 38.

4. Положения статьи 32 действительны в отношении исков, предъявляемых одними перевозчиками к другим. Однако срок подачи иска исчисляется либо со дня вынесения окончательного судебного решения, которым определяется размер возмещения, подлежащего уплате согласно положениям настоящей Конвенции, либо при отсутствии такого решения со дня фактической уплаты возмещения.

Статья 40

Перевозчики вправе установить по взаимному соглашению условия, нарушающие положения, содержащиеся в статьях 37 и 38.

Глава VII. НЕДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТЬ УСЛОВИЙ КОНТРАКТА, ПРОТИВОРЕЧАЩИХ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИИ

Статья 41

1. С оговоркой относительно положений статьи 40 признается не имеющим силы всякое условие, которым прямо или косвенно допускается отступление от положений настоящей Конвенции.

Недействительность такого условия не влечет за собой недействительность других содержащихся в договоре условий.

2. В частности, недействительным является всякое условие, в силу которого перевозчику переуступаются права, предоставленные страхователю груза, или всякое аналогичное условие, а также всякое условие, которым перелagается бремя доказательства.

Глава VIII. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 42

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания или присоединения к ней стран — членов Европейской Экономической Комиссии и стран, допущенных с правом совещательного голоса в соответствии с пунктом 8 мандата этой Комиссии.

2. Страны, допущенные к участию в некоторых работах Европейской Экономической Комиссии, согласно статье 2 ее мандата ведения могут стать Договаривающимися сторонами настоящей Конвенции путем присоединения к ней по ее вступлении в силу.

3. Конвенция будет открыта для ее подписания до 31 августа 1956 г. включительно. После этой даты она будет открыта для присоединения к ней.

4. Настоящая Конвенция подлежит ратификации.

5. Ратификация Конвенции или присоединение к ней должны производиться путем передачи на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций надлежащего акта.

Статья 43

1. Настоящая Конвенция вступает в силу на девяностый день после того, как пять из указанных в пункте 1 статьи 42 стран передадут их акты о ратификации или присоединении.

2. В отношении каждой страны, которая ратифицирует настоящую Конвенцию и присоединится к ней после того, как пять стран передадут их акты о ратификации или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу на девяностый день после передачи каждой из этих стран ратифицированных грамот или актов о присоединении.

Статья 44

1. Любая Договаривающаяся сторона может выйти из настоящей Конвенции путем направления уведомления Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

2. Выход из Конвенции вступает в силу по истечении двенадцатимесячного срока после получения Генеральным Секретарем вышеупомянутого уведомления.

Статья 45

Если после вступления в силу настоящей Конвенции число Договаривающихся сторон окажется вследствие отказа от участия в ней менее пяти, настоящая Конвенция теряет силу со дня, когда станет действительным последний из отказов от участия.

Статья 46

1. Каждая страна может при передаче своей ратификационной грамоты или акта о присоединении или в любое время впоследствии заявить путем уведомления о том Генерального Секретаря Организации Объединенных Наций, что настоящая Конвенция распространяется на все

или часть территорий, за внешние сношения которых она является ответственной. Конвенция начинает применяться на территории или на территориях, указанных в уведомлении, по истечении девяноста дней после получения Генеральным Секретарем Организации Объединенных Наций упомянутого уведомления или, если в тот день Конвенция еще не вступит в силу, после вступления ее в силу.

2. Каждая страна, сделавшая в соответствии с предыдущим пунктом заявление о применении настоящей Конвенции на территории, за внешние сношения которой она является ответственной, может в соответствии со статьей 44 денонсировать Конвенцию в отношении упомянутой территории.

Статья 47

Всякий спор между двумя или несколькими Договаривающимися сторонами относительно истолкования или применения настоящей Конвенции, который стороны не смогут разрешить путем переговоров или другим способом, может быть по просьбе любой из заинтересованных Договаривающихся сторон передан Международному Суду для разрешения им.

Статья 48

1. Каждая Договаривающаяся сторона может в момент подписания или ратификации настоящей Конвенции или присоединения к ней заявить, что она не считает себя связанной статьей 47 Конвенции.

Другие Договаривающиеся стороны не будут связаны статьей 47 по отношению ко всем Договаривающимся сторонам, сформулировавшим подобную оговорку.

2. Каждая Договаривающаяся сторона, сделавшая оговорку в соответствии с пунктом 1, может в любой момент взять ее обратно путем уведомления, адресованного Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

3. Никакие другие оговорки к настоящей Конвенции не допускаются.

Статья 49

1. После трехлетнего действия настоящей Конвенции любая Договаривающаяся сторона может путем уведомления, адресованного Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, представить просьбу о созыве совещания с целью пересмотра настоящей Конвенции.

Генеральный Секретарь сообщит об этой просьбе всем Договаривающимся сторонам и созовет совещание для пересмотра Конвенции, если только в течение четырехмесячного срока после его сообщения по меньшей мере одна четверть Договаривающихся сторон уведомит его о своей согласии на созыв такого совещания.

2. Если совещание созывается в соответствии с предыдущим пунктом, Генеральный Секретарь уведомляет об этом все Договаривающиеся стороны и представляет им просьбу сообщить в трехмесячный срок предложения, рассмотрение которых на совещании представляется им желательным. По меньшей мере за три месяца до открытия совещания Генеральный Секретарь сообщает всем Договаривающимся сторонам предварительную повестку дня совещания, а также текст этих предложений.

3. Генеральный Секретарь пригласит на любое созданное согласно настоящей статье совещание все страны, оговариваемые пунктом 1 статьи 42, а также страны, ставшие Договаривающимися сторонами на основании пункта 2 статьи 42.

Статья 50

Помимо уведомлений, упомянутых в статье 49, Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций сообщает странам, указанным в пункте 1 статьи 42, а также странам, ставшим Договаривающимися сторонами на основании пункта 2 статьи 42:

а) о ратификации и присоединении к Конвенции согласно статье 42;

б) о датах вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии со статьей 43;

с) о денонсациях в силу статьи 44;

d) об утрате настоящей Конвенцией силы в соответствии со статьей 45;

e) об уведомлениях, полученных в соответствии со статьей 46;

f) о заявлениях и уведомлениях, полученных в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 48.

Статья 51

После 31 августа 1956 г. подлинник настоящей Конвенции будет сдан на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит надлежащим образом заверенные копии каждой из стран, указанных в пунктах 1 и 2 статьи 42.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, подписали настоящую Конвенцию.

Составлено в Женеве в одном экземпляре 19 мая 1956 года на английском и французском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

ПРОТОКОЛ ПОДПИСАНИЯ

В момент подписания Конвенции, касающейся договора международной перевозки грузов по дорогам, нижеподписавшиеся, надлежащим образом уполномоченные, согласились внести нижеследующие заявления и пояснения:

1. Настоящая Конвенция не применяется к перевозкам между Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии и Ирландской Республикой.

2. К пункту 4 статьи 1.

Нижеподписавшиеся обязуются провести переговоры о заключении Конвенции, регулирующей договор перевозки обстановки и мебели при переездах, и Конвенции, регулирующей смешанную перевозку.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, подписали настоящий Протокол.

Совершено в Женеве 19 мая 1956 года в одном экземпляре на английском и французском языках, причем каждый текст является равно аутентичным.

Перевод сделан с подлинного текста, опубликованного ООН на французском и английском языках отдельным изданием за №№ E/EE/253, E/ECE/TRANS/480.

СПИСОК ГОСУДАРСТВ-УЧАСТНИКОВ КОНВЕНЦИИ О ДОГОВОРЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

(Женева, 19 мая 1956 г.)

Государство	Дата подписания	Дата присоединения (вступления в силу)	Примечание
АВСТРИЯ	19.05.1956	18.07.1960	
БЕЛАРУСЬ	05.04.1993		
БЕЛЬГИЯ	19.05.1956	18.09.1962	
БОЛГАРИЯ	20.10.1977		
БОСНИЯ И ГЕРЦЕГОВИНА	06.03.1992		
ВЕЛИКОБРИТАНИЯ	21.07.1967		
ВНР	29.04.1970		
ГДР	27.12.1973		
ГРЕЦИЯ	24.05.1977		
ДАНИЯ	28.06.1965		
ИСПАНИЯ	12.02.1974		
ИТАЛИЯ	03.04.1961		
ЛАТВИЯ	14.01.1994		
ЛИТВА	17.03.1993		
ЛЮКСЕМБУРГ	19.05.1956	20.04.1964	
НИДЕРЛАНДЫ	19.05.1956	27.09.1960	
НОРВЕГИЯ	01.07.1969		
НРБ	20.10.1977		
ПНР	19.05.1956	13.06.1962	
ПОРТУГАЛИЯ	22.09.1969		
СЛОВАКИЯ	01.01.1993		Правопреемство
СРР	23.01.1973		
СССР	01.12.1983		
СФРЮ	19.05.1956	22.10.1958	
ТУНИС	24.01.1994		
ТУРЦИЯ	26.04.1983		
ФИНЛЯНДИЯ	27.06.1973		
ФРАНЦИЯ	19.05.1956	20.05.1959	

Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)

Государство	Дата подписания	Дата присоединения (вступления в силу)	Примечание
ФРГ	19.05.1956	07.11.1961	
ХОРВАТИЯ	03.09.1992		правопреемство с 08.10.1991
ЧССР	04.09.1974		
ШВЕЙЦАРИЯ	19.05.1956	27.02.1970	
ШВЕЦИЯ	19.05.1956	02.04.1969	

См. Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ). Женева, 5 июля 1978 года.

Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ). Женева, 19 мая 1956 г. Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR).

С. ТЕРЕЩЕНКО

МІЖНАРОДНЕ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ТОВАРІВ
АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ:
ТЕОРІЯ ТА ПРАКТИКА

Практичний посібник
Перевізнику, експортеру, імпортеру, логісту,
митному брокеру

Підписано до друку 01.02.2010. Формат 60x90 1/16
Гарнітура Garamond. Папір офсетний. Друк офсетний
Тираж 1000 прим. Зам. №

Видавнича організація АТ «ПЛАСКЕ»
Регістраційне свідоцтво:
Серія ДК № 3673 від 21.01.2010
Україна, 65001, Одеса, вул. Академіка Заболотного, 12,
тел. +38 (048) 7 385 385

Віддруковано з оригінал-макету
в типографії видавництва ПП «Р.К.Майстер-принт»
Україна, 04074, Київ, вул. Шахтарська, 5
тел. +38 (044) 430 15 49
www.huss.com.ua