

## **ЛЕКЦІЯ 7**

### **ПРАВОВЕ ТА ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ЗМІШАНОМУ СПОЛУЧЕННІ**

#### **3. Правові основи взаємодії видів транспорту** [14, с. 60 - 61], [16, с. 378 - 412]

У межах кожної держави перевезення вантажів та пасажирів виконується під дією її законів. На сучасному етапі в Україні немає чіткого і повного законодавства про транспорт, узгодженого з представниками всіх учасників транспортного процесу. Таким чином, взаємодія між різними видами транспорту безпосередніми правовими нормами не урегульована. Відомчий підхід, зафіксований у нормативно-правових документах не тільки не орієнтує на взаємодію видів транспорту, але ще має ряд суттєвих недоліків: неефективність норм збереження вантажів при їх переміщенні, неузгодженість та противоречивість правових норм за одними і тими ж стосунками.

Таким чином правова взаємодія видів транспорту закладається в розробці та прийнятті державних актів, які регулюють права, обов'язки та відповідальність між видами транспорту та замовниками перевезень.

Правова взаємодія проявляється в установленні основних правових документів кожного виду транспорту, у визначенні вимог до підготовки вантажів до транспортування, рухомого складу та обладнання терміналів, розробці єдиного правового регулювання взаємовідносин клієнтів і транспортних організацій, правовому визначенні відповідальності підприємств та організацій кожного виду транспорту за виконання перевезень та дотримання їх умов.

Центральне місце у правовій сфері на транспорті займають закони України, які визначають правовий статус транспортних організацій і підприємств.

Статути і кодекси видів транспорту регламентують питання організації перевезень, прийому та видачі вантажів, взаємовідносини з іншими учасниками перевезень, відповідальність сторін та претензії, а також інші умови.

Правила перевезень вантажів та технічні умови навантаження вантажів у змішаних перевезеннях вміщують правила перевезень з окремих видів вантажів, порядок організації вантажних робіт, тощо.

Вузлові угоди між виробничими ланками видів транспорту затверджують порядок подання та збору рухомого складу, передачі вантажів та оформлення документів, обліку простою рухомого складу під вантажними операціями, тощо.

## **2. Международные правовые нормы, регулирующие мультимодальные перевозки грузов [5, с. 126 - 139]**

Международные перевозки груза одним видом транспорта регулируются международными Конвенциями, ратифицированными государствами и применимыми в национальном правовом порядке. Иначе обстоит дело в отношении международной смешанной перевозки, для которой отсутствуют обязывающие международные Конвенции, регулирующие ответственность оператора смешанной перевозки по отношению к владельцу груза за потерю или ущерб, причинённый этому грузу при транспортировке. Что можно сделать в этом случае, так это использовать положения применимые к определённой стадии перевозки; например, если потеря груза произошла на этапе автодорожной перевозки, должны быть применены положения, вытекающие из международных Конвенций о перевозке грузов автомобильным транспортом (см. табл. 3.3). Можно себе представить трудности, возникшие из ситуации, при которой потерю, ущерб или причину просрочки невозможно отнести к определенной стадии перевозки.

**Прежде всего** международные смешанные перевозки затрагивают вопрос в отношении компенсаций.

**Международные конвенции о перевозке груза одним видом транспорта**

<b>Морские перевозки:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Международная Конвенция об унификации некоторых законодательных правил о коносаменте (Гаагские правила), 25 августа 1924, изменённая Протоколом об изменении Международной конвенции (Правила Висби), 23 февраля 1968, и Протоколом СДР, 21 декабря 1979.</li> <li>- Конвенция ООН о Перевозке грузов морем, 1978 (Гамбургские правила), 31 марта 1978.</li> </ul>
<b>Операции на терминале</b>
Конвенция ООН об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, 19 апреля 1991 г., не вступил в силу.
<b>Воздушные перевозки</b>
Конвенция об унификации некоторых законодательных правил о воздушных перевозках, 12 октября 1929, изменённая Гаагским Протоколом, 28 сентября 1955, Гвадалахарская конвенция, 18 сентября 1961, Гватемальский протокол, 8 марта 1971, не вступил в силу и Монреальские дополнительные протоколы, 1-4, 25 сентября 1975, не вступили в силу.
<b>Железнодорожные перевозки</b>
Конвенция о Международных перевозках по железной дороге (COTIF), Дополнение В: Унифицированные правила относящиеся к международным перевозкам груза по железной дороге (Унифицированные правила CIM), 9 мая 1980.
<b>Автодорожные перевозки</b>
<p>Конвенция о договоре на международную автодорожную перевозку груза, 19 мая 1956, изменённую Протоколом СДР, 5 июля 1978.</p> <p>Межамериканская конвенция о договорах на международные автодорожные перевозки груза, 15 июля 1989.</p>

Следующий пример, который включает морскую стадию перевозки, показывает всю сложность ситуаций, которые могут возникать в области международной смешанной перевозки:

*А (покупатель — грузовладелец) купил определенное количество изделий X у немецких поставщиков. А заключил договор международной смешанной перевозки с В (оператором международной смешанной перевозки), обеспечивающий перевозку груза В из Германии в Англию. В заключил субподрядный договор на перевозку на морском этапе из Германии в Англию с С.*

Контейнер был загружен и опломбирован. Местный перевозчик забрал его со склада, доставил на железнодорожный терминал и погрузил в вагон, а немецкая железная дорога привезла контейнер в немецкий порт. Контейнер

был доставлен в Англию на судне D. Когда контейнер в Англии был получен, обнаружилось, что некоторые грузы потеряны.

Какова степень ответственности В по отношению к А?

Если В ответственен, может ли он взыскать убытки с С и других сторон, участвовавших в перевозке грузов?

Ниже приводится версия, несколько отличающаяся от вышеупомянутого примера:

*А (покупатель — грузовладелец) купил определённое количество изделий X у немецких поставщиков. А заключил договор международной смешанной перевозки с В (оператором международной смешанной перевозки), обеспечивающий перевозку грузов В из Германии в Англию. В заключил субподрядный договор на перевозку на морском этапе из Германии в Англию с С.*

Контейнер был загружен и опломбирован. Местный перевозчик забрал его со склада, доставил на железнодорожный терминал и погрузил в вагон, а немецкая железная дорога привезла контейнер в немецкий порт. Контейнер был доставлен в Англию на судне D, откуда он был забран С. Поскольку склад в Англии не был способен принять контейнер, последний был отправлен на охраняемую площадку, принадлежащую Е. Контейнер затем был украден и товары так и не были возвращены.

Какова степень ответственности В по отношению к А?

Если В ответственен, может ли он взыскать убытки с С и других сторон, участвовавших в перевозке груза?

Юристы будут рассматривать вышеупомянутые проблемы, а также вопросы, возникающие в подобных ситуациях, учитывая элементы, изложенные ниже.

Следует напомнить, что если стороны не договорились о том, что перевозчик будет действовать в качестве оператора смешанной перевозки (это, например, тот случай, который представлен в качестве практического примера выше), в случае возникновения спора между сторонами они должны обратиться за помощью к Конвенциям, регулирующим перевозки одним видом транспорта (см. табл. 3.3), а не к регулирующим правовым рамкам, относящимся к международной смешанной перевозке.

### **3. Інформаційні технології на транспорті** **[14, с. 54 - 58], [16, с. 413 - 416]**

Інформаційна взаємодія видів транспорту повинна забезпечувати сумісність інформації за змістом та формами подання, швидкості та своєчасності видачі інформації одним видом транспорту для прийняття рішень на іншому.

При організації взаємодії видів транспорту виникають труднощі з обмеженими можливостями в одержанні інформації про вантажі для перевалки. Якщо морські порти мають точні дані про прибуття кораблів за 10 і більше діб, то залізничні станції отримують інформацію не більш як за 2-3

доби. Глибина інформації про надходження порожніх вагонів на залізниці вимірюється 2-4 годинами, а про відвантаження перевалочних вантажів у пунктах відправлення - в межах 4-8 годин.

Досвід великих транспортних вузлів показує, що з моменту початку збору інформації до її обробки витрачається до 8 годин, а сама обробка потребує всього 20 хвилин машинного часу. У зв'язку з цим постає необхідність автоматизації процесів збору та передачі інформації каналами зв'язку.

Аналіз результатів обстежень показує, що інженерно-технічні працівники до 60% свого робочого часу витрачають на збір та обробку інформації. Паралелізм при зборі даних, надлишок відомостей, велика повторюваність одних і тих же показників у різних аналізах, довідках - звичайне явище. Система обліку, що існує в Україні, не забезпечує передачу даних в облікову мережу з перевізних документів при їх заповненні. Значні витрати ручної праці при перенесенні реквізитів первинних документів у різні допоміжні бланки та книжки. Використання взаємодіючими видами транспорту різних класифікацій вантажів і супроводжувальної вантаж документації потребує багато часу та ручної праці для формування документів при передачі вантажу з одного транспорту на інший.

Закордонні інформаційні системи включають наступні функціональні задачі та підсистеми:

- інформаційну модель номерного обліку, розміщення та стану транспортних засобів, які беруть участь у перевезеннях;
- підсистему автоматизованого оформлення транспортної документації і складання вантажної, експлуатаційної та касово-фінансової звітності;
- підсистему аналізу фінансової ефективності перевезень;  
задачу аналізу впливу на перевезення рівня тарифів та додаткових зборів за різні операції;
- задачу комплексного аналізу залежності між фінансовими та експлуатаційними показниками систем перевезень вантажів у змішаному сполученні.

Подальший розвиток інформаційних систем видів транспорту відбувається у напрямку росту матеріально-технічної бази та з'єднання всіх систем в єдину інформаційну систему, з наступним впровадженням безпаперової технології передачі інформації.

Сучасні інформаційні системи базуються на широкому використанні автоматичних засобів ідентифікації (розпізнавання) транспортних вантажних одиниць. Це дозволяє створювати інформаційні системи, що працюють у реальному масштабі часу, з великою точністю, сумісні на всіх видах транспорту.

За допомогою випромінювально-приймальної антени віддзеркалений від маркера сигнал приймається і надходить у пристрій для розгадування. Маркер стійкий відносно помилкових спрацювань. Обмін інформацією у системі проводиться у мікрохвильовому діапазоні, завдяки чому вона може

функціонувати при будь-яких погодних умовах, видимості у тумані, при обледенінні та забрудненні стінок контейнерів або транспортних засобів. Зчитування інформації можливе при швидкості руху транспортних засобів до 130 км на годину.

Зчитуючий пристрій встановлюють на входних воротах терміналів, зважувальних пристроях, паливних станціях, вздовж залізничних колій, а також в інших ключових пунктах для одержання необхідної інформації і передачі її на центральну ЕОМ для наступної обробки та видачі необхідних даних про місцезнаходження і стан транспортних засобів, вантажів, які перевозять.



Рис. 1.1. Методы автоматической идентификации

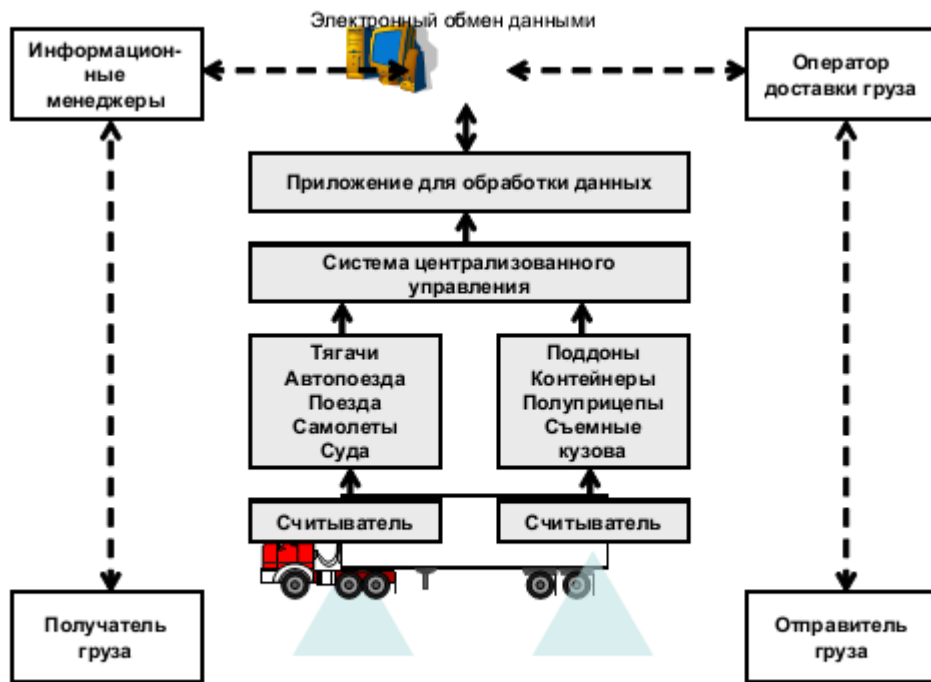


Рис. 3.3. Логическая структура интегрированной системы идентификации ТС и грузов

На основе цієї технології удосконалюють системи інформації транспортних вузлів і цілих регіонів.



Рис. 5.1. Электронный цифровой тахограф



Рис. 5.4. Схема использования средств автоматизации слежения за грузами на транспорте



Рис. 9.5. Схема функциональной структуры автоматизированной системы управления вагонным парком