

**НАЦІОНАЛЬНИЙ ЮРИДИЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ЯРОСЛАВА МУДРОГО
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

Кваліфікаційна наукова праця
на правах рукопису

ПОСТНОВА НАТАЛЯ ІВАНІВНА

УДК 341.96:656.073

ДИСЕРТАЦІЯ

**ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ЗМІШАНИХ
ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

081 «Право»

08 «Право»

Подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей,
результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело.

_____ Наталя ПОСТНОВА

Науковий керівник:

Білоусов Євген Миколайович

доктор юридичних наук, професор

Харків – 2024

Анотація

Постнова Н. І. Правове регулювання міжнародних змішаних перевезень – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право». – Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого, Міністерство освіти і науки України, Харків, 2024.

Дисертація присвячена комплексному дослідженню матеріально-правового та колізійно-правового регулювання міжнародних змішаних перевезень в Україні та в зарубіжних державах, необхідності та доцільності проведення уніфікації досліджуваної сфери нормами міжнародного приватного права.

У дисертації з'ясовано правову природу міжнародних змішаних перевезень вантажів, пасажирів та багажу. Авторкою доведено, що міжнародні змішані перевезення являють собою багатоструктурну конструкцію, а поняття «змішане перевезення вантажів, пасажирів та багажу» є збираним і узагальнюючим за лексичним та правовим змістом для мультимодальних, інтермодальних та комбінованих перевезень як вантажів, так і пасажирів та багажу.

У дисертації визначено ознаки міжнародних змішаних перевезень вантажів, пасажирів та багажу, зокрема: 1) ознаки транспортної діяльності з надання послуг перевезення (перевезення відбувається на підставі договору, який оформлюється шляхом видачі відповідного транспортного документу); 2) ознаки, що притаманні міжнародним перевезенням (правове регулювання відбувається на підставі міжнародних конвенцій та відповідних двосторонніх договорів, нормами міжнародного транспортного права передбачена гранична межа відповідальності перевізника, претензійний порядок врегулювання спорів, скорочені строки позовної давності); 3) ознаки, притаманні змішаним перевезенням (використання декількох видів транспорту, єдиний транспортний документ, наявність

особи, яка бере на себе відповідальність за збереження вантажу, багажу та безпеку пасажирів протягом усього транспортування (оператор змішаного перевезення).

Для пасажирських перевезень різними видами транспорту за єдиним документом запропоновано використовувати термін «змішані перевезення пасажирів та багажу», а єдиним документом визначити «єдиний квиток».

Авторкою запропоновано в науковий обіг поняття «мультимодальний цифровий транспортний коридор» та надано його визначення як інтегрованої системи транспортної інфраструктури для координації та оптимізації перевезень різними видами транспорту з використанням сучасних інформаційних технологій: системи моніторингу та відстеження, обробки даних в режимі реального часу, використання Інтернету речей, аналітики даних та інших інноваційних засобів для покращення управління та оптимізації логістичних процесів вздовж транспортного маршруту, що спрямовані на підтримку ефективності, надійності та швидкості перевезень вантажів, пасажирів та багажу.

В дисертації удосконалено науковий підхід щодо розуміння засад формування та реалізації транспортної політики держави та підготовлено пропозиції щодо необхідності удосконалення транспортної політики держави шляхом запровадження спеціального сервісу мультимодального цифрового транспортного коридору, в межах якого буде реалізовано принцип «єдиного вікна».

У роботі надано авторську інтерпретацію визначення поняття «договір міжнародного змішаного перевезення» як домовленість сторін (виконавцем завжди виступає оператор, а замовником – пасажир або вантажовідправник), на підставі якої оператор змішаного перевезення за плату зобов'язується здійснити або забезпечити міжнародне змішане перевезення різними видами транспорту з пункту відправлення в одній

державі до пункту призначення в іншій за єдиним транспортним документом.

Здійснено розмежування істотних умов договору міжнародного змішаного перевезення вантажів, пасажирів та багажу на три групи: 1) істотні умови, що характерні для усіх договорів перевезення, 2) істотні умови, що характерні для міжнародних договорів (контрактів), ускладнених іноземним елементом, 3) істотні умови, що є характерними лише для змішаних перевезень.

Аргументовано тезу про те, що договір міжнародного змішаного (мультиmodalного) перевезення нерозривно пов'язаний з організаційними угодами між транспортними компаніями, зокрема, договорами транспортного експедирування та вузловими угодами. Визначено їх взаємозалежність: без укладання організаційного договору неможливо виконати договір змішаного перевезення, без якого, в свою чергу, немає сенсу в організаційному транспортному договорі.

Доведено необхідність міжнародної уніфікації правового регулювання міжнародних змішаних перевезень вантажів, пасажирів та багажу шляхом напрацювання єдиного міжнародно-правового документа у сфері міжнародних мультиmodalних перевезень та змішаних перевезень пасажирів.

У дисертації доведено, що національне законодавство з питань правового регулювання відповідальності оператора змішаного перевезення потребує удосконалення та запропоновано у зв'язку із цим визначити на законодавчому рівні поняття «гранична межа відповідальності фактичного перевізника».

Обґрунтовано позицію, що використання спеціальних прав запозичення МВФ у якості «розрахункової одиниці» для вирахування граничної межі відповідальності оператора у національних мультиmodalних перевезеннях вантажів, передбачене ст. 20 Закону

України «Про мультимодальні перевезення» не відповідає своєму призначенню. Оскільки за своєю суттю спеціальні права запозичення є резервним і платіжним засобом, а не валютою. Тому для розрахунку граничної межі відповідальності оператора у національних мультимодальних перевезеннях необхідно використовувати національну валюту – гривню.

Авторкою встановлено, що особливістю колізійних норм у сфері міжнародних перевезень є підпорядкування договору перевезення дії кількох колізійних прив'язок та запропоновано до наукового обігу критерій підпорядкування договору перевезення дії кількох колізійних прив'язок одночасно із поділом їх на загальні та спеціальні.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що сформульовані в дисертації наукові положення, висновки та практичні рекомендації і пропозиції можуть бути використані: у науково-дослідницькій сфері для вдосконалення існуючих наукових підходів до визначення питань правового регулювання міжнародного змішаного перевезення вантажів, пасажирів та багажу; у нормотворчій діяльності для вдосконалення чинного законодавства у сфері міжнародних змішаних перевезень шляхом прийняття нових нормативно-правових актів, а також внесення змін та доповнень до чинних відповідно до наданих рекомендацій; у навчальному процесі під час підготовки підручників і навчально-методичних посібників з таких навчальних дисциплін, як «Міжнародне приватне право», «Цивільне право України», «Господарське право України», «Транспортне право»; у науково-дослідницькій роботі аспірантів, магістрів та бакалаврів; в інформаційно-аналітичній сфері – для поширення знань про правове регулювання міжнародних змішаних перевезень вантажів, пасажирів та багажу.

Ключові слова: міжнародне транспортне право; міжнародне приватне право; міжнародні перевезення, міжнародні змішані (мультиmodalні) перевезення, перевезення вантажів, пасажирів і багажу; договір міжнародного змішаного перевезення, відповідальність мультиmodalних операторів; застосовне матеріальне та процесуальне право.

Abstracts

Postnova N. I. Legal regulation of international multimodal transport - Qualification scientific work on the rights of manuscript.

Dissertation for the degree of Doctor of Philosophy in the specialty 081 "Law". - Yaroslav Mudryi National Law University, Ministry of Education and Science of Ukraine, Kharkiv, 2024.

The dissertation is devoted to a comprehensive study of the material and conflict-of-law regulation of international mixed transportation in Ukraine and foreign countries, emphasizing the necessity and appropriateness of unifying the norms of international private law in this field.

The dissertation clarifies the legal nature of international mixed transportation of goods, passengers, and luggage. The author demonstrates that international mixed transportation represents a multi-structured construct, and the term "mixed transportation of goods, passengers, and luggage" serves as a collective and generalizing term lexically and legally for multimodal, intermodal, and combined transport of both goods and passengers and luggage.

The dissertation identifies the characteristics of international mixed transportation of goods, passengers, and luggage, specifically: 1) features of transport activities providing transportation services (transportation occurs based on a contract, formalized through the issuance of the relevant transport document); 2) characteristics inherent in international transportation (legal regulation based on international conventions and relevant bilateral agreements, with international transport law stipulating the limits of carrier liability, claims

procedures for dispute resolution, and shortened limitation periods); 3) characteristics specific to mixed transportation (the use of several modes of transport, a single transport document, and the presence of a person responsible for the safety of goods, luggage, and passengers throughout the transportation process (the mixed transport operator)).

For passenger transportation by various modes of transport under a single document, the author suggests using the term "mixed transportation of passengers and luggage," with the single document defined as the "single ticket" and "single baggage receipt."

The author introduces the concept of "multimodal digital transport corridor" into scientific discourse and defines it as an integrated transport infrastructure system for coordinating and optimising transportation by various modes of transport using modern information technologies: monitoring and tracking systems, real-time data processing, the use of the Internet of Things, data analytics and other innovative tools to improve the management and optimisation of logistics processes along the transport route, aimed at maintaining the efficiency, reliability and speed of transportation of goods, passengers and baggage.

The dissertation enhances the scientific approach to understanding the foundations for the formation and implementation of state transport policy and prepares proposals for improving state transport policy through the introduction of a specialized service for the multimodal digital transport corridor, within which the "single window" principle will be realized.

The work provides the author's interpretation of the definition of the "contract for international mixed transportation" as an agreement between the parties (the operator always acts as the executor, while the passenger or consignor acts as the client), under which the mixed transport operator, for a fee, commits to execute or ensure international mixed transportation by various modes of

transport from a point of departure in one state to a destination point in another under a single transport document.

The dissertation delineates the essential conditions of the international mixed transportation contract into three groups: 1) essential conditions characteristic of all transportation contracts, 2) essential conditions characteristic of international contracts complicated by a foreign element, and 3) essential conditions that are unique to mixed transportation.

The necessity for international unification of the legal regulation of international mixed transportation of goods, passengers, and luggage is substantiated through the development of a single international legal document in the field of international multimodal transportation and mixed passenger transportation.

The author argues that the contract of international mixed (multimodal) transportation is inextricably linked to organisational agreements between transport companies, in particular, freight forwarding agreements and nodal agreements. The author identifies their interdependence: without entering into an organisational agreement, it is impossible to perform a multimodal transportation contract, and without it, in turn, there is no point in an organisational transportation contract.

The dissertation argues that national legislation regarding the legal regulation of mixed transport operator liability requires improvement, suggesting the need to define "the limit of liability of the actual carrier" at the legislative level.

The author substantiates the position that the use of IMF special drawing rights as a 'unit of account' for calculating the limit of operator's liability in national multimodal transport of goods provided for in Article 20 of the Law of Ukraine 'On Multimodal Transport' does not meet its purpose. This is because, by their very nature, special drawing rights are a reserve and payment instrument,

not a currency. Therefore, the national currency, the hryvnia, should be used to calculate the limit of the operator's liability in national multimodal transportation.

The author establishes that a feature of conflict norms in the field of international transportation is the subordination of the transportation contract to the action of several conflict connections, proposing a criterion for the subordination of the transportation contract to the action of several conflict connections simultaneously, with a division into general and special.

The practical significance of the results obtained is that the scientific provisions, conclusions and practical recommendations and proposals formulated in the thesis can be used: in the research area to improve existing scientific approaches to determining the issues of legal regulation of international combined transport of goods, passengers and baggage; in rule-making activities to improve the current legislation in the field of international multimodal transport by adopting new regulations, as well as amending and supplementing the existing ones in accordance with the recommendations provided; in the educational process when preparing textbooks and teaching aids in such disciplines as Private International Law, Civil Law of Ukraine, Commercial Law of Ukraine, Transport Law; in the research work of postgraduate, master's and bachelor's students; in the information and analytical sphere - to disseminate knowledge about the legal regulation of international mixed transport of goods, passengers and baggage.

Keywords: international transport law; international private law; international transport, international mixed (multimodal) transport, transport of goods, passengers and baggage; international mixed transport contract, liability of multimodal operators; applicable substantive and procedural law.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧКИ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні результати дисертації:

1. Постнова Н. І. До проблем договірнього регулювання міжнародних змішаних перевезень вантажів. *Право та інновації*. 2021. № 3 (35). С. 17-22. DOI: [https://doi.org/10.37772/2518-1718-2021-3\(35\)-2](https://doi.org/10.37772/2518-1718-2021-3(35)-2);

2. Postnova N. I. Collision regulation of international mixed transportation. *Juris Europensis Scientia*. 2021. № 5. P. 54-58. DOI: <https://doi.org/10.32837/chern.v0i5.280>;

3. Постнова Н. І. Особливості правового регулювання міжнародних змішаних перевезень в сучасних умовах. *Економіка. Фінанси. Право*. 2023. № 11. С. 48-51. DOI: <https://doi.org/10.37634/efp.2023.11.9>.

Наукові праці, які засвідчують апробацію результатів дисертації:

1. Постнова Н. І. Міжнародні змішані перевезення (особливості правового регулювання). *Права людини і демократія* : зб. наук. статей за матеріалами III наук. практик. конф., м. Харків, 13 травн. 2021 р. : у 2 ч. / редкол.: І. В. Яковюк, С. Г. Серьогіна та ін. Харків, 2021. ч. 1. С. 53-57.

2. Постнова Н. І. Уніфікація регулювання у галузі міжнародних змішаних перевезень. *Актуальні проблеми господарської діяльності в умовах розбудови економіки Індустрії 4.0* : зб. наук. пр. НДІ ПЗІР НАПрН України № 4 за матеріалами круглого столу (м. Харків, 21 травня 2021 року). Харків: НДІ ПЗІР НАПрН України, 2021. С. 201-205.

3. Постнова Н. І. Особливості суб'єктного складу договору міжнародного змішаного перевезення. *Юридична наука: виклики і сьогодення* : за матеріалами Міжнар. наук. практик. конф. (м. Одеса, 11-12 червня 2021 р.). Одеса. 2021. С. 27-32.

4. Постнова Н. І. Щодо застосованої термінології у сфері міжнародних змішаних перевезень. *Інноваційний процес в умовах глобальних викликів* : зб. наук. пр. НДІ ПЗІР НАПрН України. Вип. 6 за матеріалами

круглого столу (м. Харків, 5 жовтня 2021 року). Харків: НДІ ПЗІР НАПрН України, 2021. С. 127-131.

5. Постнова Н. І. Правове забезпечення міжнародних змішаних перевезень в умовах воєнного стану. *Економічна безпека: міжнародний і національний рівень*: зб. наук. пр. НДІ ПЗІР НАПрН України за матеріалами III-ї наук.-практ. конф. (м. Харків, 16 липня 2024 року). Харків: НДІ ПЗІР НАПрН України, 2024. С. 133-138.

ЗМІСТ

| | |
|--|------------|
| ВСТУП | 5 |
| РОЗДІЛ 1. ПРАВОВІ ОСНОВИ МІЖНАРОДНИХ ЗМІШАНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ..... | 16 |
| 1.1. Поняття та види міжнародних змішаних перевезень | 16 |
| 1.2. Особливості національного правового регулювання міжнародних змішаних перевезень | 34 |
| 1.3. Особливості міжнародно-правового регулювання міжнародних змішаних перевезень | 52 |
| Висновки до розділу 1 | 80 |
| РОЗДІЛ 2. ДОГОВІРНІ ОСНОВИ МІЖНАРОДНИХ ЗМІШАНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ..... | 85 |
| 2.1. Поняття та види договорів міжнародних змішаних перевезень | 85 |
| 2.2. Суб'єкти договорів міжнародних змішаних перевезень..... | 107 |
| 2.3. Відповідальність за договорами міжнародних змішаних перевезень..... | 125 |
| 2.4. Підвідомчість справ за договорами міжнародних змішаних перевезень..... | 143 |
| Висновки до розділу 2 | 159 |
| ВИСНОВКИ | 163 |
| СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ..... | 167 |
| ДОДАТОК..... | 188 |

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. Наукове дослідження теми правового регулювання міжнародних змішаних перевезень є актуальним у сучасних умовах з кількох ключових причин. По-перше, подальша інтернаціоналізація міжгосподарських зв'язків призводить до збільшення міжнародної торгівлі, обміну товарами та послугами між країнами, що створює великий попит на міжнародні перевезення, які потребують оптимальних та уніфікованих правових підходів до транспортних рішень щодо ефективного перевезення товарів через кордони. По-друге, це зміна логістичних маршрутів через напружену геополітичну ситуацію та воєнні конфлікти, що призвело до обмежень доступу до деяких територій, спричинило пересортування товарів та обумовило необхідність обирати нові альтернативні шляхи та види транспорту. По-третє, інтенсифікація процесів міжнародної конкуренції обумовила необхідність пошуку оптимальних рішень для зменшення логістичних витрат та забезпечення швидкої доставки товарів до клієнтів без господарських ризиків. По-четверте, тренди екологізації міжнародних змішаних перевезень в контексті актуальних змін, що відбуваються в транспортному праві ЄС. Окрім того, спільно розроблені уніфіковані підходи щодо правового врегулювання досліджуваної сфери нададуть нових можливостей в контексті розвитку зеленої економіки, дозволять сприяти мінімізації шкідливого впливу транспорту на навколишнє середовище та підтримувати сталий розвиток цієї сфери.

Окрім того, військова агресія РФ проти України вплинула на всю економічну систему нашої держави, і в тому числі на логістику міжнародних перевезень через вимушене закриття аеропортів та блокаду морських портів. Сучасна ситуація щодо транспортної інфраструктури та потреба у покращенні ефективності перевезення вантажів, пасажирів і багажу на міжнародному рівні обумовлюють необхідність удосконалення правового регулювання здійснення змішаних перевезень, які охоплюють використання різних видів транспорту в процесі перевезення між різними державами.

У зв'язку із вищезазначеним та на досягнення цілей співпраці за Угодою про асоціацію між Україною та Європейським Союзом щодо створення сучасної транспортної мережі – Єдиного європейського транспортного простору, передбаченого Стратегією Європейської Комісії «Транспорт - 2050» [58], у 2022 році Європейською Комісією було внесено зміни до індикативних мап Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) та включено в неї українські логістичні шляхи. У свою чергу, було виключено з мережі TEN-T російські та білоруські маршрути, а також знижено в статусі маршрути на території ЄС на межі з цими державами. Це стало стратегічним кроком у процесі інтеграції України в ЄС та допомогло реалізувати такі зміни транспортних коридорів: 1) Північно – Балтійський коридор продовжено через Львів та Київ до Маріуполя; 2) Балто-Чорноморсько – Егейський коридор продовжено через міста України Львів і Чернівці (Румунію і Молдову) до Одеси; 3) коридори «Балтійське море – Адріатичне море» та «Рейн – Дунай» проходять через Львів [118]. Включення логістичних маршрутів до мережі TEN-T дозволить залучити європейські інвестиції для модернізації транспортної інфраструктури та розвивати змішані (мультиmodalні) перевезення.

Крім того, відповідно до висновків воркшопу «EU4Digital: eTrade Network», що проходив в межах Східного партнерства, було розроблено план підготовчих заходів для реалізації пілотного мультиmodalного цифрового транспортного коридору між Балтійським та Чорним морем. Головною метою проєкту було визначено створення цифрової платформи з послугами та додатками для всіх зацікавлених сторін ланцюгів поставок [113]. Таке рішення є багатостороннім підготовчим заходом з формування блоку національних сегментів мультиmodalного цифрового транспортного коридору, що актуалізує необхідність удосконалення правового регулювання змішаних перевезень у напрямку пришвидшеної євроінтеграції.

З огляду на вищезазначене, дослідження правового регулювання міжнародних змішаних перевезень є актуальним і таким, що на думку авторки

сприятиме збагаченню вітчизняної доктрини міжнародного приватного права новими, цікавими, оригінальними науковими рішеннями.

Питання правового забезпечення здійснення та організації міжнародних змішаних перевезень вже були предметом обговорення в науковій юридичній літературі в різні часи. Окремим питанням у цій сфері приділяли свою увагу такі вітчизняні вчені, як Е. М. Деркач [15], В. В. Кадала [19], Т. О. Колянковська [24], Н. Т. Кунда [32], С. М. Павлюк [59], В. А. Попов [69], Р. С. Шелудяков [123] та інші. Серед зарубіжних учених, які працювали над проблемами правового регулювання міжнародних мультимодальних перевезень можна вказати Hugh M. Kindred та Mary R. Brooks [151], Dennis Rondinelli та Michael Berry [142], Nnenna Ifeanyi-Ajufo [160], Maria Anna Ida Henriëtte Hoeks [150].

Проте, в сучасних умовах наявної геополітичної ситуації, що склалася, фактичної відсутності прогресивної уніфікації цієї сфери вирішення питання щодо умов функціонування транспортного ринку України як складової регіонального та універсального транспортних ринків потребує особливої уваги як на доктринальному, так і на законодавчому рівні, що об'єктивує необхідність проведення комплексного дослідження питань правового забезпечення здійснення міжнародних змішаних перевезень за участю національних учасників цих відносин, а саме: щодо правових форм здійснення міжнародних змішаних перевезень вантажів, пасажирів та багажу; щодо правового статусу суб'єктів досліджуваних відносин; щодо господарсько-правової відповідальності в сфері міжнародних змішаних (мультимодальних) перевезень; щодо визначення підвідомчості справ за договором міжнародного змішаного перевезення та інших.

Теоретичну основу даного дослідження, крім робіт вищезазначених авторів, склали наукові праці вітчизняних правників, зокрема: Є. М. Білоусова [47], І. М. Жукова [47], А. В. Матвєєвої [40], О. С. Каспрук [20], В. В. Панченко [58], Г. В. Самойленка [105], І. В. Яковюка [47], В. Л. Яроцького [129] та інших вчених.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.

Напрямок дисертаційного дослідження визначено згідно з планом науково-дослідних робіт Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого у межах цільової комплексної програми «Теоретичні та практичні проблеми сучасного міжнародного права та іноземного конституційного права» (державна реєстрація № 0111U000954 УкрІНТЕІ). Тема дисертації затверджена вченою радою Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого (протокол № 5 від 23 листопада 2018 р.). Виконане дослідження відповідає Стратегії розвитку Національної академії правових наук України на 2021–2025 роки, затвердженої Постановою загальних зборів Національної академії правових наук України від 26 березня 2021 р. № 12-21, та Цілям сталого розвитку України на період до 2030 року, затвердженим указом Президента України від 30 вересня 2019 р. № 722/2019.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційного дослідження є з'ясування особливостей матеріально-правового та колізійно-правового регулювання міжнародних змішаних перевезень в Україні та в іноземних державах, можливості, необхідності та доцільності проведення уніфікації досліджуваної сфери нормами міжнародного транспортного права, розробка нових теоретичних положень та практичних пропозицій щодо вдосконалення законодавства з цих питань.

Для досягнення зазначеної мети були поставлені та розв'язані такі завдання:

- з'ясувати правову природу міжнародних змішаних перевезень; запропонувати в науковий обіг поняття міжнародного змішаного перевезення вантажів, пасажирів та багажу;

- встановити особливості національного правового регулювання міжнародних змішаних перевезень; виявити недоліки такого регулювання та підготувати пропозицій щодо внесення змін та доповнень в конструкції досліджуваних норм;

- визначити особливості міжнародно-правового регулювання відносин в сфері міжнародних змішаних перевезень через призму необхідності їх уніфікації; здійснити класифікацію колізійних норм у сфері міжнародних змішаних перевезень;
- запропонувати в науковий обіг поняття договору міжнародного змішаного перевезення вантажів, пасажирів та багажу;
- визначити суб'єктний склад договору міжнародного змішаного перевезення; здійснити класифікацію учасників міжнародних змішаних перевезень;
- з'ясувати особливості мережевої системи відповідальності у міжнародних змішаних (мультиmodalьних) перевезеннях задля вироблення пропозицій щодо напрацювання єдиного уніфікованого підходу до відповідальності оператора міжнародного змішаного перевезення;
- виявити недоліки законодавчого регулювання визначення підвідомчості справ за договором міжнародного змішаного перевезення та запропонувати внесення змін та доповнень в конструкції досліджуваних норм.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають при організації та здійсненні міжнародних змішаних перевезень.

Предметом дослідження є правове регулювання міжнародних змішаних перевезень вантажів, пасажирів та багажу.

Методи дослідження. Дослідження проведено з використанням комплексу загальнонаукових та спеціальних методів наукового пізнання, зокрема: історико-правового, методу індукції та дедукції, діалектичного, аналізу і синтезу, формально-логічного, порівняльно-правового, методу класифікацій, статистичного та інших.

Історико-правовий метод використано в роботі для дослідження розвитку і становлення законодавства про міжнародні змішані перевезення вантажів, пасажирів та багажу (підрозділи 1.1, 1.2). Метод індукції і дедукції сприяв формулюванню понять «міжнародні змішані перевезення», «міжнародні мультиmodalьні перевезення», «міжнародні змішані перевезення пасажирів та

багажу», «договір міжнародного змішаного перевезення», враховуючи те, що «змішані перевезення» є родовим поняттям щодо «міжнародних мультимодальних перевезень» і «міжнародних змішаних перевезень пасажирів та багажу»; «договір змішаного перевезення» – щодо «договору міжнародного змішаного перевезення» відповідно (підрозділи 1.1, 2.1). Діалектичний метод було використано для встановлення зв'язку категорії «міжнародні змішані перевезення» з доктриною вітчизняного міжнародного приватного права і вітчизняним законодавством у цій сфері (підрозділи 1.2, 1.3). Процес організації перевезення за договором міжнародного змішаного перевезення та його елементи досліджено з використанням методів аналізу і синтезу (підрозділ 2.1). За допомогою формально-логічного методу проаналізовано транспортне законодавство України з метою його удосконалення та надання у зв'язку із цим пропозицій щодо внесення змін та доповнень в конструкції досліджуваних норм (підрозділ 1.2). Порівняльно-правовий метод використано під час аналізу норм міжнародних договорів та актів права ЄС щодо правового регулювання міжнародних змішаних перевезень (підрозділи 1.3, 2.3). Метод класифікації використовувався при встановленні видів колізійних норм у системі міжнародних транспортних відносин (підрозділ 1.3). Узагальнення практики організації і здійснення міжнародних мультимодальних перевезень спеціальними суб'єктами здійснювалося з використанням статистичного методу (підрозділ 2.2).

Наукова новизна отриманих результатів. Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що вперше у вітчизняній науці міжнародного приватного права проведено комплексне дослідження питань правового регулювання міжнародних змішаних перевезень. У межах дослідження одержано такі результати, що мають наукову новизну й виносяться на захист:

уперше:

- запропоновано авторське визначення поняття міжнародного змішаного перевезення вантажів, пасажирів та багажу, під яким слід розуміти перевезення вантажів, пасажирів та багажу щонайменше двома різними

видами транспорту на підставі договору міжнародного змішаного перевезення, укладеного з оператором, який організує перевезення, бере на себе відповідальність за його здійснення і видає єдиний транспортний документ на весь час маршруту (для вантажів – єдиний перевізний документ, для пасажирів – єдиний квиток) з місця відправлення в одній державі до місця призначення в іншій;

- здійснено класифікацію характерних ознак міжнародних змішаних перевезень вантажів, пасажирів та багажу, а саме: 1) ознаки транспортної діяльності з надання послуг перевезення (перевезення відбувається на підставі договору, який оформлюється шляхом видачі відповідного транспортного документу); 2) ознаки, що притаманні міжнародним перевезенням (правове регулювання відбувається на підставі міжнародних конвенцій та відповідних двосторонніх договорів, нормами міжнародного транспортного права передбачена гранична межа відповідальності перевізника, претензійний порядок врегулювання спорів, скорочені строки позовної давності); 3) ознаки, притаманні змішаним перевезенням (використання декількох видів транспорту, єдиний транспортний документ, наявність особи, яка бере на себе відповідальність за збереження вантажу, багажу та безпеку пасажирів протягом усього транспортування (оператор змішаного перевезення));

- надано визначення поняття «мультимодальний цифровий транспортний коридор» під яким слід розуміти інтегровану систему транспортної інфраструктури для координації та оптимізації перевезень різними видами транспорту з використанням сучасних інформаційних технологій, таких як системи моніторингу та відстеження, обробки даних в режимі реального часу, використання Інтернету речей, аналітики даних та інших інноваційних засобів для покращення управління та оптимізації логістичних процесів вздовж транспортного маршруту, що спрямовані на підтримку ефективності, надійності та швидкості перевезень вантажів, пасажирів та багажу.

- визначено функції мультимодального цифрового транспортного коридору, зокрема: 1) забезпечення ефективності та оптимізації руху вантажів і пасажирів між різними видами транспорту для покращення загальної продуктивності та швидкості доставки; 2) використання цифрових технологій для полегшення та прискорення процедур на митниці та кордоні, що сприяє зменшенню затримок та покращенню потоку вантажів та пасажирів; 3) створення стандартів і протоколів для обміну даними між різними країнами та транспортними партнерами з метою сприяння інтернаціональній співпраці та синергії; 4) застосування цифрових систем для вдосконалення безпеки перевезень, відстеження вантажів та запобігання втратам чи пошкодженням; 5) забезпечення доступу до важливих даних та інформації для всіх учасників логістичного ланцюга, що сприяє кращій координації та прийняттю рішень; 6) впровадження стандартів та норм, що регулюють мультимодальні транспортні коридори, для забезпечення сумісності між різними системами та транспортними засобами; 7) забезпечення спільних між різними державами механізмів для вирішення проблем, що можуть виникнути при використанні таких коридорів, і створення механізмів для вирішення конфліктів;

- надано авторське визначення поняття «договір міжнародного змішаного перевезення» як домовленість сторін (виконавцем завжди виступає оператор, а замовником – пасажир або вантажовідправник), на підставі якої оператор змішаного перевезення за плату зобов'язується здійснити або забезпечити міжнародне змішане перевезення різними видами транспорту з пункту відправлення в одній державі до пункту призначення в іншій за єдиним транспортним документом;

- здійснено розмежування істотних умов договору міжнародного змішаного перевезення вантажів, пасажирів та багажу на такі групи: 1) істотні умови, що характерні для усіх договорів перевезення, 2) істотні умови, що характерні для міжнародних договорів (контрактів), ускладнених іноземним елементом, 3) істотні умови, що є характерними лише для змішаних перевезень;

удосконалено:

- науковий підхід щодо розуміння засад формування та реалізації транспортної політики держави шляхом підготовки пропозиції щодо запровадження спеціального сервісу мультимодального цифрового транспортного коридору, в межах якого буде реалізовано принцип «єдиного вікна»;

- науковий підхід щодо розуміння засад правового регулювання змішаних перевезень пасажирів шляхом надання пропозиції внесення змін до Цивільного кодексу України з окремим видом договору змішаного перевезення пасажирів і багажу через виявлену правову колізію між нормами Цивільного кодексу України, які були внесені Законом України «Про мультимодальні перевезення», а саме – до статті 913 Цивільного кодексу України, яка передбачає можливість перевезення пасажирів кількома видами транспорту за єдиним транспортним документом або за документом мультимодального перевезення, що протирічить частині 2 статті 910 зазначеного кодексу, яка передбачає, що укладення договору перевезення пасажирів підтверджується видачею відповідного квитка та багажної квитанції, форми яких встановлюються згідно з положеннями транспортних кодексів (статутів);

- наукові підходи щодо розуміння вибору права в договорі за відсутності згоди сторін про вибір права, у зв'язку з чим запропоновано доповнити Закон України «Про міжнародне приватне право» положенням про підсудність спорів, що виникають з міжнародних перевезень, в тому числі й змішаних, судам України, якщо хоча б одна зі сторін спору має місце проживання (для фізичних осіб) або місцезнаходження (для юридичних осіб) в Україні;

- наукові підходи щодо класифікації колізійних норм у системі міжнародних транспортних відносин та запропоновано до наукового обігу критерій підпорядкування договору перевезення дії кількох колізійних прив'язок одночасно із поділом їх на загальні та спеціальні. До спеціальних колізійних прив'язок у міжнародних транспортних відносинах запропоновано:

закон складання перевізного документа; закон країни відправлення (порту навантаження); закон країни прямування; затримання вантажу; закон країни події; закон місцезнаходження вантажу; закон місця складання акту про стан вантажу; закон держави призначення (порту розвантаження); закон держави, де пред'явлено претензію; закон суду;

набули подальшого розвитку:

- теоретичні положення щодо періодизації розвитку законодавства України в сфері змішаних перевезень та запропоновано виділити 4 етапи: 1) початковий (XIX сторіччя - 1917 р.), 2) радянський (1921 р. - 1991 р.), 3) становлення законодавства України (1991 р. - 2021 р.), 4) сучасний (з моменту прийняття спеціального закону «Про мультимодальні перевезення» 2021 р. – по теперішній час);

- наукове твердження щодо особливого суб'єктного складу відносин міжнародного змішаного перевезення вантажів, пасажирів та багажу відповідно до якого суб'єктів таких відносин поділяють на основних та допоміжних, зокрема: основні – перевізник (за договором та «фактичний»), вантажовідправник, вантажовласник, вантажоодержувач, оператор мультимодальних перевезень (транспортний оператор); допоміжні – транспортна біржа, експедитор, учасники транспортно-експедиторської діяльності, провайдер логістичних послуг, хендлінговий агент, митний агент, термінальний оператор, стивідорна компанія (портовий оператор);

- наукові підходи щодо розуміння вибору застосовного процесуального права за відсутності його визначення у договорі: під час розгляду справи в суді застосовується процесуальне право держави суду, під час розгляду справи в арбітражному суді застосовуються процесуальні правила, що визначаються сторонами.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що сформульовані в дисертації наукові положення, висновки та практичні рекомендації і пропозиції можуть бути використані:

– у науково-дослідницькій сфері: для проведення подальших досліджень та вдосконалення існуючих наукових підходів до визначення питань правового регулювання міжнародного змішаного перевезення вантажів, пасажирів та багажу;

– у нормотворчій діяльності: для вдосконалення чинного законодавства у сфері міжнародних змішаних перевезень шляхом прийняття нових нормативно-правових актів, а також внесення змін та доповнень до чинних;

– у навчальному процесі: під час підготовки підручників і навчально-методичних посібників з таких навчальних дисциплін, як «Міжнародне приватне право», «Цивільне право України», «Господарське право України», «Транспортне право».

Апробація результатів дисертації. Основні теоретичні положення і висновки, які містяться у дисертації, обговорювалися та були схвалені на засіданнях кафедри права Європейського Союзу Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого. Ключові положення роботи доповідалися на Круглому столі «Актуальні проблеми господарської діяльності в умовах розбудови економіки Індустрії 4.0» (м. Харків, 21 травня 2021 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Юридична наука: виклики і сьогодення» (м. Одеса, 11-12 червня 2021 р.); Круглому столі «Інноваційний процес в умовах глобальних викликів» (м. Харків, 5 жовтня 2021 р.); III науково-практичній конференції «Економічна безпека: міжнародний і національний рівень» (м. Харків, 16 липня 2024 року).

Структура та обсяг дисертації зумовлені предметом, метою і завданням дослідження. Робота складається зі вступу, двох розділів, що містять сім підрозділів, висновків, списку використаних джерел (176 найменувань), додатку. Загальний обсяг роботи – 187 сторінки, з яких основний текст становить 140 сторінок, список використаних джерел з 176 найменувань займає 19 сторінок.

РОЗДІЛ 1

ПРАВОВІ ОСНОВИ МІЖНАРОДНИХ ЗМІШАНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Поняття та види міжнародних змішаних перевезень

Аналізуючи важливість змішаних (мультимодальних) перевезень, необхідно зазначити, що вони істотно змінили традиційний характер конкуренції в галузі транспорту. Так, найбільшою фундаментальною зміною, внесеною в транспортну галузь, став перехід від традиційної практики перевезення між пунктами відправлення і призначення (від порту до порту або від станції до станції) до системи наскрізного перевезення від пункту первісного походження вантажу до пункту його кінцевого призначення.

Звернемось до історії виникнення та тенденцій розвитку міжнародних змішаних перевезень на різних етапах економічного розвитку, що надасть можливість для більш глибокого з'ясування правової природи таких перевезень та здійснення детальної їх класифікації.

Виникнення терміну змішані перевезення має свої коріння в США, де зусилля з впровадження мультимодальних перевезень робилися ще з початку 1920-х років, але їх успіху перешкоджали норми правового регулювання, націлені на запобігання монополізації транспорту. Саме тоді власники залізничних вагонів, котрі одночасно володіли суднами на річці Міссісіпі і дочірніми автомобільними фірмами, здійснювали перші мультимодальні перевезення вантажів з видачею відправнику річкової, залізничної, автомобільної накладної на весь наскрізний маршрут перевезення [65]. Проте, свій розвиток мультимодальні перевезення отримали разом із розширенням використання вантажних контейнерів для перевезення товарів різними видами транспорту. З 1957 року в США почало працювати перше спеціалізоване судно контейнеровоз під назвою «Gateway City», яке здійснювало перевезення готових товарів у контейнерному обладнанні, при цьому відбувалося істотне зниження витрат на доставку товарів від виробників до споживачів [48].

У 1961 році Технічний комітет Міжнародної організації зі стандартизації (International Organization for Standardization – ISO) розробив стандарти для контейнерів, в яких були визначені норми та технічні вимоги до системи великотоннажних контейнерів. Основою для міжнародної контейнерної транспортної системи за ISO стали рекомендовані розміри і вага контейнерів [62]. Ця система включала не лише контейнери, але і судна, залізничні платформи, ходову частину вагонів, транспортне обладнання для захоплення контейнерів, а також контейнерні термінали.

Якщо досліджувати історію формування саме міжнародних змішаних перевезень, то періодом їх зародження слід вважати кінець 60-х - початок 70-х років ХХ-го століття. Однак, важливо розуміти, що міжнародні перевезення не одразу формувались у найбільш зрозумілому для нас на сьогодні форматі. Спочатку набували популярності так звані контрейлерні перевезення. Контрейлерні перевезення – це форма поєднання автомобільних та залізничних перевезень визначеними маршрутами за допомогою автопричепів чи знімних автомобільних кузовів (у навантаженому або порожньому стані), що були відправлені на адресу одного одержувача на одну або декілька станцій призначення без перевантаження на шляху прямування на сортувальних станціях [11]. Місцем зародження контрейлерних перевезень вважають Центральну Європу, а причин для розвитку контрейлерних перевезень було декілька.

Перша причина носить екологічний характер. На автотранспортній транспорт у межах транспортних систем припадає майже 80% шкідливих викидів у навколишнє середовище. На залізничний транспорт – значно нижче. Відтак, прагнення європейських країн до формування «чистих» екологічних систем визначило роль і місце таких перевезень.

Другою причиною є економічна ефективність використання комбінації видів транспорту із визначенням відстані на яку найдоцільніше застосовувати кожен з них: автомобільний транспорт не більше 800 кілометрів за маршрут, потяг – в 3 рази більше. Таким чином, для перевезення вантажів на далекі

відстані доцільно використовувати змішані види транспорту. Для міжнародних залізничних перевезень збільшення максимальної ефективної дальності економічною доцільністю не обмежена, особливо з урахуванням традиційної для будь-якої країни світу дигресивної тарифної шкали (питома кілометрова тарифна ставка зменшується зі збільшенням відстані перевезення).

Третьою причиною стали обмеження часу перебування за кермом для водіїв і обмеження перевізної здатності міжнародних і національних автомагістралей. Перманентна присутність заторів на автомобільних дорогах впливає на строки доставки вантажів автомобільним транспортом. Переміщення автомобілів платними дорогами збільшує витрати перевізників і автотранспортні тарифи перевезень.

По-четверте, комбінація контейнерних перевезень з автомобільними, лише частково вирішує проблему використання автомобільних доріг у зимовий період. Такі обмеження є актуальними не лише для країн з північним і нестійким кліматом, майже всі країни пострадянського простору, Європи і США залежать від зміни сезонів, що впливає на аварійність руху і стан автомобільних доріг [31].

І, нарешті, багато європейських країн обмежують рух вантажного автотранспорту в суботні, недільні та святкові дні. У Німеччині, Австрії і Швейцарії в літній період відпусток пересування вантажного автотранспорту заборонено по суботах. При цьому маршрутні контрейлерні поїзди пересуваються, як правило, в нічний час доби. Щоправда, слід зазначити, що вантажні залізничні станції в більшості європейських країн в недільні дні також не працюють.

Всі перераховані вище фактори змусили світову спільноту шукати розумні комбінації поєднання переваг автомобільного та залізничного транспорту. Очевидним є той факт, що до початку XXI-го століття контрейлерні перевезення були найпопулярнішими в Європі, починаючи з запуску міжнародного маршруту між Кельном (ФРН) і Вероною (Італія) в 1972 році.

Слід зазначити, що серед реально реалізованих контрейлерних проєктів на першому місці стоїть маршрут Галларате (Італія) – Мейзі (Бельгія). Маршрут має протяжність 1 280 кілометрів, з яких 1110 кілометрів доводиться на залізничний транспорт. Решта 170 кілометрів відносяться до автомобільних перевезень на початку і в кінці маршруту.

Існують міжнародні контрейлерні перевезення і на пострадянському просторі. Одним з найпоширеніших видів змішаних перевезень були контейнерні та контрейлерні потяги, які формувалися на території як України («Вікінг», «Зубр», «Ярослав»), так і інших країн [127]. Зокрема, в 2003 році був запущений контрейлерний поїзд комбінованого транспорту Іллічівськ (Україна) – Мінськ (Білорусія) – Клайпеда (Литва). Спочатку маршрут, який отримав назву «Вікінг», призначався для контейнерного транзиту між портами Чорного та Балтійського морів. Пізніше до складу маршруту стали включати залізничні платформи, призначені для перевезення напівпричепів та автопоїздів [74]. Значимість маршруту визначалася також тим, що Іллічівськ і Клайпеда не були кінцевими пунктами маршрутів комбінованих перевезень, а, в тому числі, і портами залізничних паромних переправ: Іллічівськ - Варна (Болгарія) і Клайпеда - Мукран (Німеччина). Ступінь комбінування міжнародних маршрутів мнотився – паром перевозив залізничні вагони, на залізничних вагонах стояли автомобілі, а в автомобілях знаходився вантаж. Обсяги перевезень контейнерів поїздом «Вікінг» у січні 2020 року збільшилися на 21 % [57]. Ще однією метою вказаного вище проєкту стало перевезення вантажів залізничним транспортом в напрямку Європа-Кавказ-Азія коридором TRASECA, а також з Туреччини і країн Близького Сходу в північні країни Європи і в зворотному напрямку [41].

Звернувшись до китайського мегапроєкту «Один пояс – один шлях», також відомого під назвою «Новий Шовковий шлях», необхідно зазначити його роль як головного транспортного коридору між Китаєм і Європою. Транспортний маршрут включає в себе трансконтинентальну залізницю. Потяги з цього залізничного маршруту з Китаю до Німеччини рухаються 15

днів, що в 2 рази швидше, ніж за морським маршрутом через Суецький канал. Показовим є той факт, що у першу половину 2020 року кількість вантажних поїздів, що курсували між Китаєм і європейськими країнами, склало 5122, що вище ніж попередні показники на 36 % у річному вирахованні [31].

Головна перевага цього коридору, якщо він буде пролягати також і через Україну полягає в тому, що при його проходженні потрібно перетинати менше кордонів, ніж при проходженні маршруту, що пролягає через Центральну Азію.

З цього приводу важливо підкреслити, що на етапі проектування Шовкового шляху Україна зазначена як держава-потенційна учасниця. Так, в 2017 році Україна і Китай підписали «дорожню карту» реалізації ініціативи «Економічний пояс Великого шовкового шляху».

Ще одним прикладом реалізації зусиль з побудови оновленого транспортного маршруту є доставка вантажів за схемою «Балтійське море - Чорне море». Вона наразі модернізується шляхом підготовки правових рекомендацій для створення організаційної структури змішаних перевезень та запуску маршрутних контейнерних і контрейлерних поїздів з можливістю попереднього бронювання місць для вантажу.

Таким чином, можемо стверджувати, що поступово контрейлерні перевезення починають включати в себе й інші види транспорту (поміж автотранспорту та залізничного транспорту). На сьогодні питання про використання різних видів транспорту залежить від багатьох факторів: економічність, швидкість, надійність, екологічність тощо. Отже, міжнародні змішані перевезення вийшли за рамки конкретних видів транспорту та направлені на максимально комфортний для споживача засіб доставки вантажу.

У зв'язку з вищезазначеним розуміємо, що усі види міжнародних змішаних (інтермодальних, мультимодальних, комбінованих) перевезень з поєднанням декількох видів транспорту під час здійснення транспортування вантажів набувають стрімкої популярності, тому формування відповідної правової основи стає пріоритетом в удосконаленні транспортного законодавства.

Слід зазначити, що міжнародними перевезеннями вважаються транспортні операції, що здійснюються між двома чи кількома державами, і підпорядковані умовам, визначеним міжнародними угодами або транспортними конвенціями, укладеними цими державами. Такі перевезення можуть виникати в двох основних юридичних сценаріях: по-перше, у випадку відсутності угоди стосовно міжнародного сполучення, і по-друге, при існуванні двосторонньої або багатосторонньої угоди з цього питання. Правовий режим таких перевезень між сторонами залежить від цих обставин.

У сфері автомобільного, морського та повітряного транспорту транспортні засоби однієї країни можуть перетинати державний кордон лише з дозволу відповідного компетентного органу іншої держави, а з метою уникнення ускладнень, що виникають через ці обмеження, й були укладені міжнародні угоди для регулювання міжнародних перевезень цими видами транспорту.

Важливо відзначити, що міжнародні перевезення (міжнародне сполучення) характеризується двома ключовими ознаками: по-перше, вони здійснюються між двома чи більше країнами; і, по-друге, вони здійснюються відповідно до умов, визначених міжнародними угодами. Варто враховувати, що, незважаючи на наявність міжнародних угод, на практиці можливі перевезення між країнами на підставі внутрішнього права без укладення відповідних міжнародних угод.

З огляду на вищезазначене, можемо стверджувати, що сама історія виникнення термінів у сфері модальних перевезень передбачає наявність різних етапів, проте основний період становлення та впровадження в обіг спеціалізованих понять пов'язаний, з «контейнеризацією» перевезень у середині минулого століття. Початково контейнер розглядався як модуль, призначений для доставки вантажу різними видами транспорту в межах єдиної транспортної операції. Згодом, основним став не сам факт «модульності» вантажу, а аспект єдиної адреси доставки незалежно від виду використаного транспорту, забезпечуючи безперервність транспортної операції [73, с. 129].

Слід зазначити, що міжнародне право не надає чіткого визначення терміну «змішані перевезення», а також не містить однозначних вказівок щодо правового змісту його понять, таких як «змішане», «інтермодальне», «мультимодальне» чи «комбіноване» перевезення, разом з тим, аналізуючи ознаки міжнародних змішаних перевезень, спираючись на основні положення Конвенції ООН 1980 р. «Про міжнародні змішані перевезення вантажів», можна зробити висновок, що до головних характеристик міжнародних змішаних перевезень доцільно віднести такі:

- перевезення повинно бути міжнародним;
- в процесі перевезення має бути задіяно не менше ніж два види транспорту;
- доставка вантажу організується оператором перевезення або особою, що діє від його імені;
- оператор перевезення у договорі перевезення між ним та замовником, виступає як рівноправна сторона договірних відносин, а не як агент, або виконує свої функції від імені вантажовідправника, або вантажовласників, що приймають участь в перевізному процесі;
- оператор перевезення приймає на себе відповідальність за виконання договору перевезення;
- документ, який надається оператором перевезення, покриває весь шлях руху вантажопотоку від вантажовідправника до вантажоодержувача;
- відповідальність оператора за вантаж охоплює період часу з моменту прийняття їм вантажу під своє ведення до моменту його передачі вантажоодержувачу.

Зазначимо, що Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 р. (United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods) так і не набула чинності. Отож, єдиної, загальнообов'язкової для застосування міжнародної конвенції з регулювання змішаних (мультимодальних) перевезень вантажів не існує.

У спробі дослідити питання термінів, необхідно звернутись до документу «Термінологія комбінованих перевезень», підготовленого Європейською економічною комісією ООН, в якому вона визначила основні терміни, що використовуються в змішаних перевезеннях або які мають відношення до цих перевезень, а саме:

«1) мультимодальні перевезення – перевезення вантажів двома і більше видами транспорту;

2) інтермодальні перевезення – послідовне перевезення вантажів двома і більше видами транспорту в одній і тій же вантажній одиниці чи вантажному автотранспортному засобі в рамках комплексного автотранспортного ланцюга (від дверей до дверей) без вантажно-розвантажувальних робіт;

3) комбіновані перевезення – інтермодальні перевезення, в рамках яких більша частина європейського маршруту приходить на залізничний, внутрішній водяний чи морський транспорт і будь-який початковий чи кінцевий відрізок маршруту, на якому використовується автомобільний транспорт, являється максимально коротким;

4) автомобільно-залізничні перевезення (у вітчизняній літературі відомі як контрейлерні перевезення) – комбіновані перевезення залізничним та автомобільним транспортом» [167].

С. М. Павлюк наголошує, що зі змісту Конвенції випливає розуміння того, що поняття «мультимодальне перевезення» в англійському варіанті і «змішане перевезення» в українському варіанті є синонімами [59], проте питання співвідношення термінів «мультимодальне перевезення», «інтермодальне перевезення», «комбіноване перевезення», як бачимо зі змісту цього документу не є правильним.

Згідно з Правилами ЮНКТАД/МТП (UNCTD — United Nation Conference on Trade and Development) 1992 р., терміни інтермодального, мультимодального та комбінованого перевезення можуть бути розтлумачені наступним чином:

1) інтермодальне перевезення – це переміщення вантажу кількома видами транспорту від відправника до одержувача через один чи декілька пунктів перевалки, використовуючи різні види транспортних документів (залізнична накладна, CMR, коносамент перевізника тощо);

2) мультимодальне перевезення – це інтермодальне перевезення, при якому експедитор бере на себе відповідальність за всі етапи транспортної операції і видає єдиний документ – мультимодальний коносамент FIATA;

3) комбіноване перевезення – це інтермодальне перевезення вантажів у одному і тому ж вантажному місці чи транспортному засобі, комбінуючи автомобільний, залізничний і водний транспорт [39].

У вітчизняному законодавстві визначення поняття мультимодального, інтермодального і комбінованого перевезення на рівні закону з'явилося тільки з прийняттям наприкінці 2021 року Закону України «Про мультимодальні перевезення». До цього часу термінологія змішаних перевезень визначалася в двосторонніх угодах між Кабінетом Міністрів України та урядом відповідних країн. Так, згідно з Угодою між Кабінетом Міністрів України та Урядом Турецької Республіки про міжнародні комбіновані перевезення, ратифікованою Законом України від 04.10.2017 р. № 2153-VIII [116], для цілей зазначеної Угоди терміни означають: а) інтермодальне перевезення – послідовне перевезення вантажів двома або декількома видами транспорту в одній і тій самій інтермодальній / комбінованій транспортній одиниці без перевантаження самого вантажу при зміні виду транспорту; б) комбіноване перевезення – інтермодальне перевезення вантажів, визначена частина якого виконується залізничним чи морським транспортом, а початкова чи завершальна стадії перевезення здійснюється автомобільним транспортом, при цьому відстань, на якій використовується автомобільний транспорт, є максимально короткою.

Проте, Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Турецької Республіки про міжнародні комбіновані перевезення встановлює такі типи міжнародних перевезень, як комбіновані перевезення «залізниця - автомобільний транспорт»; комбіновані перевезення «водний транспорт -

автомобільний транспорт»; перевезення вантажними автомобілями по шляхах, а також виділяє 3 види міжнародних перевезень, зокрема: промислові, що здійснюються з урахуванням порожнього пробігу; технологічні, що здійснюються з урахуванням порожнього пробігу, виконання попередніх і наступних перевезень при комбінованих перевезеннях на території однієї з держав Договірних Сторін.

В свою чергу, в Угоді перелічені варіанти комбінованих перевезень:

- а) перевезення вантажів транспортними засобами від вантажовідправника до найближчого технічно придатного терміналу, що здійснюється найкоротшим, дозволеним у відповідності з Правилами дорожнього руху і економічно прийнятним маршрутом до залізничної станції навантаження або порту навантаження (терміналу), які знаходяться на території однієї з держав Договірних Сторін (попереднє перевезення);
- б) перевезення вантажів від залізничної станції навантаження або порту навантаження до залізничної станції розвантаження або порту розвантаження залізницею чи водним транспортом (транспортним засобом, напівпричепом, причепом) або в контейнері довжиною не менш як 6 метрів (контейнерні перевезення) з перетинанням державного кордону однієї або обох Договірних Сторін;
- в) перевезення вантажів транспортними засобами від залізничної станції розвантаження або порту розвантаження (терміналу), що знаходяться на території однієї з держав Договірних Сторін, до найближчого технічно придатного терміналу вантажоодержувача, яке здійснюється найкоротшим, дозволеним відповідно до Правил дорожнього руху, і економічно прийнятним маршрутом (наступне перевезення) [117].

Відповідно до Угоди між урядами держав - членів Організації за демократію та економічний розвиток – ГУАМ про міжнародні мультимодальні перевезення вантажів мультимодальними перевезеннями є перевезення вантажів, що здійснюється двома або більше видами транспорту [84]. Згідно з Модельним законом СНД щодо транспортної діяльності, який деякий час застосовувався і на території України мультимодальними визначалися

перевезення вантажів, коли особа, яка її організує, несе відповідальність за вантаж на всьому шляху проходження незалежно від кількості приймаючих участь видів транспорту при оформленні єдиного перевізного документа [50]. Відповідно до п. і ст. 3 Протоколу про сталий транспорт до Рамкової конвенції про охорону та сталий розвиток Карпат, який набув чинності для України з 14.01.2019 р., термін «мультимодальні перевезення» означає перевезення вантажів або пасажирів, чи обох разом, використовуючи два або більше видів транспорту [97].

Відповідно ж до положень Закону України «Про мультимодальні перевезення» термін «мультимодальне перевезення» означає перевезення вантажів двома або більше видами транспорту на підставі договору мультимодального перевезення, що здійснюється за документом мультимодального перевезення. А міжнародне мультимодальне перевезення визначене як мультимодальне перевезення з перетином державного кордону України. Крім того, додано поняття «внутрішнє мультимодальне перевезення», що являє собою мультимодальне перевезення без перетину державного кордону України [88]. Визначення комбінованого перевезення вантажів виділено окремим поняттям як мультимодальне перевезення однією транспортною одиницею без перевантаження вантажу при зміні виду транспорту, при цьому більша частина маршруту припадає на морський, річковий або залізничний транспорт, а відрізок маршруту автомобільного транспорту є мінімальним.

Крім того, стаття 9 Закону України «Про мультимодальні перевезення» присвячена міжнародним мультимодальним перевезенням містить правило згідно якого, під час міжнародного мультимодального перевезення, при ввезенні на митну територію України залізничним транспортом вантажів в автомобільних транспортних засобах, у пунктах пропуску (пунктах контролю) для залізничного сполучення проводяться прикордонний контроль та заходи офіційного контролю товарів, які здійснюються митними органами шляхом попереднього документального контролю [88].

Як вбачається, законодавець України міжнародні змішані перевезення визначає як мультимодальні, проте, не розкриває всіх характерних для таких перевезень ознак та не надає широкого переліку їх видів, а двосторонні міжнародні угоди навіть у своїй назві використовують термін «комбіновані перевезення».

Саме тому, на нашу думку, для розуміння сутності та характерних ознак міжнародних змішаних перевезень та розмежування понять змішане, комбіноване, інтермодальне та мультимодальне перевезення, виникає необхідність звернутись до доктринальних напрацювань у цій сфері.

Словник Вебстера (Merriam-Webster) визначає інтермодальне транспортування як переміщення, при якому можуть задіятися різні види транспорту в рамках одного рейсу (англ. - single journey), вирізняючи дві ключові ознаки: різноманітність транспорту та єдність адресності перевезення [143].

На думку окремої групи вчених, зокрема П. І. Підлісного, Н. О. Паткевича та Ю. В. Цветова, змішані перевезення поділяються на мультимодальне і роздільне (сегментоване) перевезення, при цьому і одне, і друге можуть бути інтермодальними. Вони надають такі визначення для запропонованих термінів [61]: інтермодальні перевезення визначаються як транспортування вантажів різними видами транспорту в одній вантажній одиниці або автотранспортному засобі без перевантаження самого вантажу при зміні транспортного засобу. Цей вид перевезень може бути як мультимодальним, так і сегментованим. Міжнародне мультимодальне перевезення визначається як комплексне вантажне перевезення між двома чи більше країнами, яке включає в себе використання двох чи більше видів транспорту. При цьому виконання перевезень регулюється одним контрактом з наскрізною тарифною ставкою та оформляється єдиним документом – наскрізним коносаментом. Відповідальність за усі етапи перевезення покладається на одного оператора мультимодальних перевезень, що може представляти судноплавні, експедиторські та логістичні компанії.

Сегментоване міжнародне перевезення охоплює ситуації, де виконується принаймні одна з умов: а) у перевезеннях між кількома країнами беруть участь декілька організаторів; б) перевізник-оператор несе відповідальність лише за частину перевезення, яке знаходиться під його безпосереднім контролем; в) на кожен вид транспорту застосовується окрема тарифна ставка, тобто тарифи не наскрізні. Мультиінтермодальні перевезення представляють собою транспортування вантажів різними видами транспорту в одній вантажній одиниці (контейнері) без перевантаження вантажу при зміні виду транспорту. При цьому вони включають в себе один контракт із наскрізною тарифною ставкою, один документ (коносамент) та одного оператора мультимодальних перевезень, який є відповідальною стороною. В свою чергу, комбіновані перевезення – це форма інтермодального перевезення, де більша частина маршруту вантажу пройде залізницею, річкою або морем, а перевезення на початковому чи кінцевому етапі здійснюється автотранспортом і є найкоротшим шляхом.

В своїх працях зазначені науковці виділяють головні відмінності для розмежування різних видів змішаних перевезень, серед яких, зокрема, такі як: використання контейнера, застосування однієї чи різних наскрізних тарифних ставок, перевізних документів (коносаментів), відповідальних операторів перевезень. У той час як спільною є риса щодо використання при перевезенні двох чи більше видів транспорту.

За визначенням О. Є. Соколової, мультимодальні перевезення являють собою інтегровану та взаємозв'язану транспортну систему, яка виконує прискорення, здешевлення та спрощення технологічних процедур упродовж повного ланцюга доставки «від дверей до дверей» на основі організаційно-технологічної взаємодії всіх ланок перевізного процесу [107, с. 114].

В свою чергу, О. С. Каспрук, яка використовує саме термін «мультимодальні» перевезення, надає визначення таких перевезень як окремого виду транспортування, виконуваного під відповідальністю одного перевізника за єдиним транспортним документом, при якому використовується

два або більше видів транспорту (перевезення залізницею та автомобільним транспортом) [20, с. 96]. Щодо співвідношення понять, дослідниця зазначає, що мультимодальні, інтермодальні, комбіновані та змішані перевезення є спорідненими поняттями, що є позитивним щодо взаємозаміни понять при виникненні непорозумінь. Проте, виходячи з міжнародних документів, поняття мультимодальні перевезення включає в себе інтермодальні та комбіновані перевезення (при чому останні є підвидом інтермодальних).

Необхідно зазначити, що існує й інший підхід до визначення поняття міжнародних змішаних перевезень. Так, С. М. Павлюк використовує термін «перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні» і визначає його як специфічний вид господарської діяльності з такими основними ознаками: а) пов'язаний із переміщенням продукції виробничо-технічного та народного споживання, використовуючи не менше як два види транспорту, такі як залізниця, автомобільні дороги, водні та повітряні шляхи; б) організовується оператором змішаного (мультимодального) перевезення вантажу, який приймає вантаж для перевезення, несе відповідальність за процес перевезення і є представником всіх фактичних перевізників, що беруть участь у перевезенні; в) здійснюється на підставі єдиного документа мультимодального перевезення вантажу, який може бути укладений в електронній формі; г) спрямована на надання послуг перевезення та інших, пов'язаних із перевезенням, послуг вартісного характеру, що мають чітко визначені ціни [59].

На нашу думку, такий підхід враховує різноманітні послуги, пов'язані з організацією транспортного процесу, і визначає перевезення вантажу у змішаному сполученні як цілісний транспортний процес, включаючи не лише перевезення, а й зберігання, перевалку та інші послуги.

При цьому ключовим елементом системи таких перевезень є контроль за вантажем. Дійсно, той, хто контролює переміщення вантажу по всій системі, незалежно від того, чи охоплює вона судно, поїзд, автомобільний транспорт та (або) морський порт, таке перевезення має конкурентну перевагу перед тим, хто контролює вантаж, що перевозиться лише окремими видами транспорту.

Більш того, сторона, яка здійснює контроль вантажу на всьому шляху проходження, може приймати всі рішення, що стосуються перевезення, від вибору перевізника, маршруту та виду транспорту до порту заходу. Цей контроль звільняє вантажовідправників від їх традиційних додаткових обов'язків щодо вибору маршрутів, портів, складських приміщень, перевантажувального обладнання. Як результат, окремі види транспорту змінюють свою стратегію розвитку та особливості надання послуг, розвиваючись у різних видах перевезень, або налагоджуючи відносини з представниками конкуруючих компаній.

Окрім того, з розвитком міжнародних змішаних перевезень з'явилися нові учасники мультимодальної конкуренції, наприклад, в сфері перевезень повітряним транспортом, де поступово створюються власні правила зі своїм правовим регулюванням.

У дослідження питання термінології, необхідно особливу увагу звернути на той факт, що до основних учасників змішаних перевезень слід відносити операторів змішаного перевезення, транспортні компанії, митних посередників та стивідорні компанії (портовий оператор – суб'єкт господарювання, якій здійснює експлуатацію морського терміналу, проводить вантажно-розвантажувальні роботи, зберігання й обслуговування вантажів, суден і пасажирів, а також інші пов'язані з цим види господарської діяльності) [87].

Зазначимо також, що три ключові гравці, які беруть активну участь у змішаних перевезеннях, впливають на процеси розвитку таких перевезень вантажів в будь-якій державі, а саме:

- державні органи, які розробляють та реалізують національні закони і правила, що стосуються торгівлі та перевезень;
- постачальники транспортних послуг (перевізники, експедитори, оператори), які виконують операції по змішаному перевезенню відповідно до міжнародної торгової і транспортної практики, а також постачальники

фінансових послуг (банки, платіжні системи, страхові компанії), пов'язані з міжнародними торговими угодами;

- користувачі транспорту (продавці і покупці, імпортери і експортери), які користуються перевагами змішаних перевезень при здійсненні торгових операцій.

Тобто можна стверджувати, що процес змішаних міжнародних перевезень є досить складним і потребує взяття до уваги інтересів усіх суб'єктів-учасників цього процесу.

Таким чином, для міжнародних змішаних перевезень вантажів, пасажирів та багажу притаманні наступні ознаки: 1) ознаки транспортної діяльності з надання послуг перевезення (перевезення відбувається на підставі договору, який оформляється шляхом видачі відповідного транспортного документу); 2) ознаки, що характерні міжнародним перевезенням (правове регулювання відбувається на підставі міжнародних конвенцій та відповідних двосторонніх договорів, міжнародними нормами передбачена обмежена межа відповідальності перевізника, претензійний порядок врегулювання спорів, скорочені строки позовної давності); 3) ознаки, що характерні змішаним перевезенням (використання декількох видів транспорту, єдиний транспортний документ, наявність особи, яка бере на себе відповідальність за збереження вантажу, багажу та безпеку пасажирів протягом усього транспортування (оператор змішаного перевезення)).

Виходячи з наведених характерних ознак, пропонуємо авторське визначення поняття міжнародного змішаного перевезення вантажів, пасажирів та багажу, під яким слід розуміти перевезення вантажів, пасажирів та багажу щонайменше двома різними видами транспорту на підставі договору міжнародного змішаного перевезення, укладеного з оператором, який організує перевезення, бере на себе відповідальність за його здійснення і видає єдиний транспортний документ на весь час маршруту (для вантажів – єдиний перевізний документ, для пасажирів – єдиний квиток) з місця відправлення в одній державі до місця призначення в іншій.

Таким чином, визначивши характерні ознаки і надавши визначення поняття міжнародних перевезень різними видами транспорту, доходимо висновку про можливість класифікації міжнародних змішаних перевезень, використовуючи низку критеріїв, що можуть бути покладені в основу такої класифікації: 1) вид транспорту (повітряний, автомобільний, залізничний, морський, річковий, переміщення трубопровідним транспортом); 2) вид об'єкта перевезення: перевезення вантажів, пасажирів і багажу, пошти та особливих об'єктів, що не входять до жодної з перелічених груп; 3) кількість поєднань різних видів транспорту: прості перевезення (один вид транспорту), змішані (комбінація видів транспорту); 4) функції транспортної компанії: перевезення однією або кількома транспортними організаціями, які виконують функцію оператора міжнародного змішаного перевезення (за одним документом, якщо в перевезенні беруть участь декілька перевізників), перевезення кількома послідовними перевізниками (замовник укладає з кожним перевізником послідовні окремі договори із визначеною транспортною документацією для всіх перевізників), перевезення непрямого сполучення з переоформленням транспортного документа в процесі транспортування (співперевізники укладають окремі договори перевезення, застосовуючи власну транспортну документацію); 5) маршрут: міжнародні перевезення суміжного сполучення (між двома країнами зі спільним кордоном), міжнародні перевезення транзитного сполучення (у маршруті передбачено перетинання території іноземної держави), в наскрізному сполученні (коли пункт відправлення і пункт призначення знаходяться в одній країні, але у процесі перевезення вантажу маршрут передбачає перетинання кордону іншої держави), 6) кількість пересадок для пасажирських перевезень і кількість перевантажень вантажу: пересадочні та безпересадочні, з перевантаженням та без такого, з перевалкою та безперевалочні.

Отже, міжнародні змішані перевезення можуть бути таких видів: за кількістю поєднань різних видів транспорту – змішані; за маршрутом: міжнародні перевезення в суміжному, транзитному або наскрізному

сполученні; за кількістю пересадок для пасажирських перевезень – завжди є пересадочними, за кількістю перевантажень вантажу – залежності від його виду (контейнерні, контрейлерні, з перевантаженням вантажу, з перевалкою та безперевалочні); за видом об'єкта: перевезення вантажів, пасажирів та багажу (ч. 1 ст. 908 ЦК України) [120].

Щодо об'єкту міжнародних змішаних перевезень, необхідно звернути увагу, що перевезення пошти підлягає окремому спеціальному регулюванню і тому не може бути об'єктом мультимодальних перевезень (хоча за своєю природою саме такими і є, завжди виконуються відповідальним оператором від дверей до дверей та може бути виконано з використанням різних видів транспорту).

Щодо перевезення пасажирів, як окремої групи об'єктів міжнародних змішаних перевезень, необхідно звернути увагу, що на доктринальному рівні дослідники використовують термін «мультимодальне перевезення в пасажирському сполученні» або «мультимодальні пасажирські перевезення», проте, з 2021 року з прийняттям Закону України «Про мультимодальні перевезення» на законодавчому рівні визначено, що термін «мультимодальні перевезення» застосовується тільки до вантажів, тому більш коректним буде використання нового понятійного апарату з конструкцією «змішані пасажирські перевезення».

На нашу думку, змішані перевезення пасажирів, що максимально наближені до мультимодальних, являють собою перевезення пасажирів та багажу (освоєння пасажиропотоку або окремих його сегментів) на окремому напрямку різними видами транспортних засобів одного або декількох перевізників за єдиним проїзним документом з одним відповідальним оператором.

Розмір плати за змішані перевезення пасажирів та багажу визначається як сума платежів за послуги з перевезення пасажирів та багажу кожним із видів транспорту за тарифами, що діють на кожному виді транспорту на дату початку перевезення цим кожним видом транспорту. Перевізник, який оформив

проїзний документ (квиток), здійснює розрахунки з перевізниками та іншими транспортними організаціями, які беруть участь у здійсненні такого перевезення, відповідно до умов угоди про організацію змішаного пасажирського перевезення.

Таким чином, проаналізувавши передумови виникнення міжнародних змішаних перевезень та встановивши переваги переходу на використання різних видів транспорту, основні доктринальні підходи до термінології і особливості їх нормативної реалізації, можна стверджувати, що міжнародні змішані перевезення являють собою багатокомпонентну конструкцію, а терміни «мультиmodalьне», «інтерmodalьне» та «комбіноване» перевезення характеризуються наявністю системно-структурних зв'язків та застосовуються лише для перевезення вантажів, в свою чергу, для перевезень пасажирів та багажу декількома видами транспорту за єдиним документом відсутній одноманітний термін як на міжнародному, так і на національному рівні. Поняття змішаного перевезення за лексичним та правовим змістом вбирає в себе сутність усіх раніше досліджених термінів. Отже, поняття «змішане перевезення вантажів, пасажирів та багажу» є збираним і узагальнюючим для мультиmodalьних, інтерmodalьних та комбінованих перевезень як вантажів, так і пасажирів та багажу.

1.2. Особливості національного правового регулювання міжнародних змішаних перевезень

Міжнародні перевезення на сьогодні виступають однією з найскладніших і витратних в фінансовому плані операцій міжнародного співробітництва. В Україні транспорт є найбільшою базовою галуззю економіки, важливою частиною виробничої та соціальної інфраструктури. Як необхідна умова територіальної цілісності держави та єдності економічного простору, транспортна інфраструктура об'єднує всі регіони України.

Особливу увагу при розгляді питання розвитку змішаних перевезень вантажів, пасажирів та багажу необхідно приділити саме державі та національному правовому регулюванню. Адже кожна країна має свій особливий підхід до визначення основних характеристик міжнародних змішаних перевезень.

Розглядаючи періодизацію становлення та розвитку механізму правового регулювання міжнародних змішаних перевезень, необхідно звернути увагу на науковий доробок В. В. Кадали, як такий, що найбільш якісно розкриває суть тих трансформацій, що були пов'язані із його формуванням, яка у розвитку законодавства з перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні виокремлює 3 періоди: 1) початковий (XIX сторіччя - 1917 р.), 2) радянський період (з 1921 р. - 1991 р.), 3) сучасний період (з 1991 р. до сьогодні) [19, с. 25].

Так, термін «пряме сполучення» вперше з'явився в нормативних документах в 1890 році в Бернській міжнародній конвенції про залізничні перевезення вантажів, що передбачала спеціальну форму накладної для оформлення перевезення вантажу. У зв'язку з розвитком товарних перевезень і, як наслідок, розширенням залізничної мережі, що й викликало необхідність у встановленні прямого сполучення на певних групах залізниць [59]. Це сполучення спрямовувалося на усунення перевантаження товарів, яке призводило до виникнення значних проблем як для власників товарів, так і для залізниць.

Конструкція прямого перевезення виникла першою та не передбачала залучення кількох видів транспорту, розподіл ризиків між перевізниками та складний процес узгодження маршруту та перевантаження різними перевізниками [69, с. 30].

Початковий етап формування механізму правового регулювання перевезення вантажів у змішаному сполученні зупинився із початком Першої світової війни, революцій та громадянської війни.

Найефективніші законодавчі зміни в другому періоді пов'язані з прийняттям Статуту залізниць в 1964 р., в якому передбачалася можливість

перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, що здійснюється за єдиним транспортним документом, складеним на весь шлях слідування (розділ «Пряме змішане сполучення з участю іншого виду транспорту») [68, с. 157], що було близьким до норм законодавства України, яке діяло до 2021 року.

Щодо правового регулювання міжнародних змішаних перевезень вантажів, пасажирів та багажу на етапі набуття Україною незалежності і до прийняття спеціального закону «Про мультимодальні перевезення» в Україні, питання змішаних перевезень в актах національного законодавства регулювалися лише фрагментарно.

Зокрема, на законодавчому рівні до 2021 року не були закріплені поняття «мультимодальне перевезення вантажів», «оператор мультимодального перевезення», «термінал мультимодального перевезення», а також не визначено вимоги до організації мультимодальних перевезень [41].

Натомість, чинне законодавство містило термін «перевезення у прямому змішаному сполученні», під яким слід розуміти «перевезення вантажів двома і більше видами транспорту за єдиним перевізним документом», відповідно до старих редакцій статті 913 Цивільного кодексу України та статті 312 Господарського кодексу України. Перевезення у прямому змішаному сполученні здійснювалися на підставі багатостороннього правочину. Але зазначені норми кодексів не відповідали європейському підходу до організації мультимодальних перевезень. Також слід звернути увагу, що застосування єдиного перевізного документа при здійсненні мультимодального перевезення вантажів у міжнародному сполученні було неможливим без відповідних міжнародних угод [41].

Відповідно до законодавства того періоду (до 2021 року), договір перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні був визначений як багатосторонній, між відправником та одержувачем відповідальними виконавцями були не один перевізник, а декілька, які визначалися співперевізниками, тобто відповідальність перед вантажовідправником несуть всі перевізники (кожен на своєму етапі перевезення).

Саме тому фактичне формування нового етапу розвитку національного законодавства в сфері змішаних перевезень об'єктивує необхідність доопрацювання раніше запропонованої періодизації, яку слід доповнити, на нашу думку, 4 етапом: початковий, радянський, етап становлення українського законодавства (1991-2021 р.р.), сучасний (з моменту прийняття спеціального закону «Про мультимодальні перевезення» 2021 р. – по теперішній час).

Слід зазначити, що на даний час вітчизняне законодавство в сфері міжнародних змішаних перевезень складається з декількох груп нормативно-правових актів. До першої групи належать кодифіковані акти, до яких відносяться: Господарський кодекс України, Цивільний кодекс України, Кодекс торговельного мореплавства України, Повітряний кодекс України, Митний кодекс України та Земельний кодекс України.

До другої групи належать спеціальні закони України та Постанови Кабінету Міністрів України про укладання угод з урядами інших країн про міжнародні комбіновані вантажні перевезення, що відносяться до транспортного законодавства та регулюють перевезення вантажів, пасажирів і багажу різними видами транспорту, зокрема: Закон України «Про мультимодальні перевезення», Закон України «Про транспорт»; Закон України «Про автомобільні дороги»; Закон України «Про залізничний транспорт»; Закон України «Про автомобільний транспорт»; Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність»; Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність»; Закон України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання»; Закон України «Про концесії»; Закон України «Про ратифікацію Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Турецької Республіки про міжнародні комбіновані перевезення»; Закон України «Про ратифікацію Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Угорщини про міжнародні комбіновані перевезення»; Закону України «Про приєднання до Угоди про розвиток мультимодальних перевезень ТРАСЕКА»; Закону України «Про приєднання України до Угоди про міжнародні нерегулярні перевезення пасажирів автобусами (Угода INTERBUS)» від 16 жовтня 2012 року № 5444-

VI; Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Азербайджанської Республіки про міжнародні комбіновані вантажні перевезення» від 21.11.2007 № 1353; Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Словацької Республіки про міжнародні комбіновані перевезення» від 22.08.2007 № 1061; Угода між Міністерством інфраструктури України та Федеральним міністерством транспорту, інновацій та технологій Республіки Австрія про міжнародні комбіновані перевезення, яка підписана 21.11.2013 р.

До третьої групи належать підзаконні нормативно-правові акти, зокрема, Статут залізниць України (в редакція від 28.03.2022) і правила перевезення вантажів: Правила приймання вантажів до перевезення; Правила обчислення термінів доставки вантажів; Правила зберігання вантажів; Правила видачі вантажів; Правила оформлення перевізних документів; Правила розрахунків за перевезення вантажів; Правила перевезення вантажів з оголошеною вартістю; Правила перевезення вантажів у супроводі провідників відправників (одержувачів); Правила реалізації вантажів; Правила користування вагонами і контейнерами; Правила переадресування вантажів; Правила перевезення вантажів маршрутами відправника; Правила планування перевезень вантажів; Правила перевезення наливних вантажів; Правила перевезення небезпечних вантажів; Правил транспортування тварин; Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затвержені наказом Міністерства транспорту України від 14.10.1997; Авіаційні правила України «Правила повітряних перевезень вантажів» від 19 листопада 2021 року № 1795 та інші.

В межах створеного сучасного правового регулювання міжнародних змішаних перевезень, вважаємо за необхідне приділити особливу увагу аналізу положень Закону України «Про мультимодальні перевезення». Так, зазначений закон вводить такі поняття: мультимодальне та комбіноване перевезення вантажів, мультимодальний термінал, документ мультимодального перевезення, оператор та замовник мультимодального перевезення, визначення

договору мультимодального перевезення, його істотних умов, прав та обов'язків його сторін, встановлює основні принципи державного регулювання та державної допомоги для такого виду перевезень.

Закон закріпив право учасників мультимодальних перевезень здійснювати транспортування вантажу на основі укладеного єдиного договору мультимодального перевезення, який охоплює всі етапи перевезення, незалежно від кількості видів транспорту. Крім того, перевезення здійснюється за одним перевізним документом мультимодального перевезення), узгодженим між сторонами. Також законом визначено, що під час надання послуг з мультимодального перевезення, оператор несе відповідальність за вантаж перед замовником від моменту прийняття вантажу до моменту його видачі. Це означає, що для отримання компенсації за втрату або пошкодження вантажу замовнику не потрібно визначати, на якому етапі перевезення сталася втрата або хто з перевізників порушив умови доставки.

Окрім цього, законом передбачено встановлення граничних розмірів відповідальності оператора мультимодального перевезення у спеціальних правах запозичення МВФ (СПЗ), що відповідає міжнародній практиці.

З огляду на структуру та зміст досліджуваного закону, можемо стверджувати, що фактично його прийняття створює умови для імплементації актів Європейського Союзу відповідно до додатку XXXII до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію Україна – ЄС. Як зазначено Міністерством розвитку громад, територій та інфраструктури України в своєму аналізі регуляторного впливу проєкту Закону України «Про мультимодальні перевезення», цей нормативно-правовий акту було прийнято з метою імплементації Директиви Ради 92/106/ЄЕС від 07.12.1992 р. для розвитку ринку послуг комбінованих перевезень України з урахуванням найкращого європейського досвіду.

Крім того, цей закон створює умови для транспозиції Директиви Ради 96/53/ЄС від 25.07.1996 р. про встановлення для певних наземних транспортних засобів, що рухаються в межах Співтовариства, максимально

дозволених розмірів і ваги при міжнародних перевезеннях (зміни, внесені Директивою ЄС 2015/719) [2].

Разом із тим, незважаючи на наявний прогресивний ефект, що спостерігається як результат застосувань його положень, необхідно звернути увагу і на певні недоліки та суперечності цього нормативно-правового акту. Так, Законом «Про мультимодальні перевезення» було внесено зміни до Кодексу торговельного мореплавства України, Земельного, Цивільного, Господарського кодексів України, законів України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон України», «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», «Про автомобільні дороги», «Про автомобільний транспорт».

Відповідно до нової редакції статті 913 Цивільного Кодексу України: перевезення вантажу, багажу, пошти здійснюється кількома видами транспорту з використанням документу мультимодального перевезення (ч. 1). Перевезення пасажирів може здійснюватися кількома видами транспорту за єдиним транспортним документом або за документом мультимодального перевезення. Відносини між організаціями, підприємствами транспорту, що здійснюють мультимодальні перевезення, визначаються за домовленістю між ними (ч. 2) [120].

А частина 2 статті 913 ЦК України визначає, що відносини організацій, підприємств транспорту, що здійснюють мультимодальні перевезення, перевезення пасажирів, визначаються Законом України «Про мультимодальні перевезення» та іншими актами цивільного законодавства [120].

Проте, наведені положення ніяк не узгоджуються зі змістом статті 1 щодо визначення терміну «мультимодальне перевезення», а саме: «перевезення вантажів двома або більше видами транспорту на підставі договору мультимодального перевезення, та здійснюється за документом мультимодального перевезення» та в частині визначення документу

мультимодального перевезення вантажів – «перевізний документ (транспортна накладна, коносамент тощо), що підтверджує укладення договору мультимодального перевезення та прийняття вантажу під свою відповідальність оператором мультимодального перевезення від замовника, оформлюється оператором мультимодального перевезення, за яким здійснюється перевезення вантажу». Необхідно звернути увагу, що укладення договору перевезення пасажирів підтверджується видачею квитка (частина друга статті 910 Цивільного кодексу України) [120].

Таким чином, термін мультимодальне перевезення в спеціалізованому законі застосовується виключно до перевезення вантажів, а в Цивільному Кодексі України (до якого саме цим законом і були внесені зміни) – можливе застосування цієї термінології і до перевезення пасажирів і багажу.

Крім того, необхідно зазначити, що саме визначення понять «комбіноване перевезення вантажів» та «мультимодальне перевезення» не відповідають Директиві Ради ЄС 92/106/ЄЕС від 07 грудня 1992 року про встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами, імплементація якої передбачається законом про що зазначено в п. 3 пояснювальної записки до законопроекту). По-перше, в зазначеній Директиві мультимодальні перевезення не виділені в окремий вид перевезень. По-друге, термін «комбінований транспорт» використовується при транспортуванні товарів між державами-членами ЄС, при якому вантажний автомобіль (в різних його модифікаціях) використовується на початковому або кінцевому етапі подорожі, а на інших етапах використовується залізниця, річний або морський транспорт (маршрут якого перевищує 100 км).

Також потребують уваги положення частини 1 статті 4 закону, а саме: «організація мультимодальних перевезень, відносини між учасниками мультимодального перевезення, а також їх права, обов'язки і відповідальність визначаються договором мультимодального перевезення та іншими договорами, укладеними відповідно до законодавства України», яке надає можливість учасникам мультимодального перевезення укладати інші договори,

де будуть визначені права, обов'язки і відповідальність. На думку Головного юридичного управління апарату Верховної Ради України, наведена норма не узгоджується із частиною 1 статті 638 Цивільного кодексу України, відповідно до якої договір є укладеним, якщо сторони досягли згоди з усіх істотних умов договору; істотними умовами договору є умови про предмет договору, умови, що визначені законом як істотні або є необхідними для договорів даного виду, а також усі ті умови, щодо яких за заявою хоча б однієї із сторін має бути досягнуто згоди. Так, істотні умови яких можуть визначатися лише законом чи домовленістю сторін. Тому, словосполучення «законодавства України», слід замінити словом «закону» [7].

Щодо мультимодальних перевезень окремих об'єктів, необхідно також наголосити, що частина 5 статті 4 аналізованого закону є бланкетною нормою, що відсилає до законів України «Про захист тварин від жорстокого поводження», «Про рослинний світ», «Про тваринний світ», а саме: «мультимодальні перевезення об'єктів тваринного та рослинного світу здійснюються відповідно до законів України «Про захист тварин від жорстокого поводження», «Про рослинний світ», «Про тваринний світ» [88]. Проте, у Законі України «Про рослинний світ» від 9 квітня 1999 року відсутні положення щодо перевезення, переміщення чи транспортування об'єктів рослинного світу. При цьому, частина 1 статті 32 цього Закону також є відсилочною: «ввезення в Україну і вивезення за її межі об'єктів рослинного світу здійснюються за правилами, встановленими законодавством України, у тому числі міжнародними договорами України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України» [92], тобто порядок законом також не визначений, а норма є відсилочною. Щодо перевезень об'єктів рослинного світу територією України в Законі України «Про рослинний світ» не міститься ніяких положень. Таким чином, перевезення об'єктів рослинного світу мультимодальним транспортом не врегульовані ні законом «Про мультимодальні перевезення», ні Законом України «Про рослинний світ». Частиною 1 статті 53 Закону України «Про тваринний світ» від 13 грудня 2001

року № 2894-III встановлено аналогічне положення: «ввезення в Україну і вивезення за її межі об'єктів тваринного світу, крім генетично модифікованих, здійснюються за правилами, встановленими законодавством України, у тому числі міжнародними договорами України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України» [93]. Отож, порядок мультимодальних перевезень об'єктів тваринного світу також залишився поза увагою законодавця.

Відповідно до висновку на проєкт Закону України «Про мультимодальні перевезення», підготовленому Головним науково-експертним управлінням апарату Верховної Ради України, виокремлено ще одне зауваження щодо статті 20 закону, в якій визначається гранична межа відповідальності оператора мультимодального перевезення під час здійснення мультимодальних перевезень вантажів. При цьому, у частинах 2 і 3 цієї статті зазначено, що «межа відповідальності оператора мультимодальних перевезень під час здійснення мультимодальних перевезень вантажів визначається в розрахункових одиницях. Розрахунковою одиницею, зазначеною у частині другій цієї статті, є одиниця «спеціального права запозичення», визначена Міжнародним валютним фондом. Суми, визначені в одиницях «спеціального права запозичення», переводяться в національну валюту України за офіційним курсом цієї валюти до одиниці «спеціального права запозичення», що публікується Національним банком України на день створення обмежувального фонду, а якщо обмежувальний фонд не створюється – на день здійснення платежу» [7]. Проте, стосовно внутрішніх мультимодальних перевезень в середині країни застосування такого механізму визначення граничної межі відповідальності оператора, використовуючи СПЗ Міжнародного валютного фонду, є не зрозумілим.

О. І. Платонов висловлюючи власну думку стосовно окремих прогалін даного законодавчого акту, наголошує на необхідності формування понятійно-категоріального апарату з урахуванням вимог європейського стандарту ISO 21500, за яким передбачається застосування ціннісно-орієнтованого підходу [64]. Тому в статті 1 закону «Про мультимодальні перевезення», на

думку дослідника, визначення мультимодальних перевезень повинно бути неведене як «міжнародних перевезень, що виконуються двома або більше видами транспорту й організуються лише одним оператором, який на основі єдиного транспортного документа та єдиної ставки фрахту несе повну відповідальність за організацію та здійснення перевізного процесу, вирішуючи при цьому завдання щодо підбору та вибору оптимальних схем транспортування за мінімальних витрат» [64]. Він підтримує підхід О. Є. Соколової, Т. А. Акімової та Л. О. Сулими та підкреслює, що головною відмінністю від усіх інших споріднених концепцій транспортування є наявність одного оператора мультимодального перевезення, який несе всю відповідальність за вантаж і потенційні ризики, пов'язані з доставкою на усьому маршруті незалежно від кількості видів транспорту [108].

У питаннях правового регулювання саме міжнародних змішаних (мультимодальних) перевезень, необхідно також зазначити, що Закон «Про мультимодальні перевезення» надає визначення «міжнародного мультимодального перевезення» досить поверхнево, як мультимодальне перевезення з перетином державного кордону України. А єдина стаття, що присвячена такому виду перевезень має лише три частини щодо прикордонного контролю і єдиного збору за проведення заходів офіційного контролю. Так, частиною 1 статті 9 визначено, що «під час міжнародного мультимодального перевезення, при ввезенні на митну територію України залізничним транспортом вантажів в автомобільних транспортних засобах, у пунктах пропуску (пунктах контролю) для залізничного сполучення проводяться прикордонний контроль та заходи офіційного контролю товарів, які здійснюються митними органами шляхом попереднього документального контролю» [88].

Положення частини 3 щодо єдиного збору за проведення заходів офіційного контролю є бланкетною нормою, що відсилає до Закону України «Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон України» від 4 листопада 1999 року № 1212-XIV.

Звертаємо увагу, що в Авіаційних правилах України «Правила повітряних перевезень вантажів» від 19 листопада 2021 року міститься детально визначене поняття «змішане перевезення» – як перевезення вантажу не менше ніж двома видами транспорту, що здійснюється згідно з договором змішаного перевезення з місця, де вантаж передається під контроль оператора змішаного перевезення, до визначеного місця доставки. Операції щодо вивозу чи доставки вантажів, які здійснюються згідно з договором перевезення лише одним видом транспорту, як визначено в такому договорі, не вважаються змішаними перевезеннями [83].

У Розділі XX «Змішані перевезення» Авіаційних правил зазначено, що у разі виконання змішаних перевезень, що здійснюються частково авіаційним і частково будь-яким іншим видом транспорту, авіаперевізник виступатиме як оператор змішаного перевезення. А до такого перевезення необхідно застосовувати норми Конвенції Організації Об'єднаних Націй про міжнародні змішані перевезення вантажів, якщо імперативні норми національного права не передбачають інше. Передбачено, що відповідальність авіаперевізника обмежується сумами, встановленими Конвенцією ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів. У разі якщо знищення, втрата, пошкодження чи затримка в доставці вантажу сталися на визначеному етапі змішаного перевезення, відповідальність авіаперевізника обмежується сумами, установленими: Монреальською конвенцією – на етапі перевезення авіаційним транспортом; Конвенцією CMR – на етапі, що здійснюється автомобільним транспортом; Конвенцією COTIF-CIM – на етапі перевезення залізничним транспортом; Правилами Hague-Visby – частина перевезення, що здійснюється морським (річковим) транспортом [1].

Крім того, Авіаційні правила не забороняють сторонам включити в авіаційну вантажну накладну будь-які інші положення, що стосуються змішаних перевезень, за умови, що положення цих правил обов'язково будуть застосовуватися до повітряних перевезень.

Також слід звернути увагу, у разі пропонування авіаперевізником здійснити перевезення іншими видами транспорту, то він все одно виступає перевізником такими запропонованими видами транспорту (крім обслуговування до кінцевого міського пункту).

Основним нормативно-правовим актом законодавства України, що регулює міжнародні приватні відносини, є Закон України «Про міжнародне приватне право» від 23.06.2005 р. Цей Закон визначає порядок урегулювання приватноправових відносин, що пов'язані з одним або кількома правопорядками, іншими, ніж український правопорядок. Згідно з пунктом 1 частини 1 статті 1 Закону України «Про міжнародне приватне право» приватноправові відносини являють собою відносини, що ґрунтуються на засадах юридичної рівності, вільному волевиявленні, майновій самостійності, суб'єктами яких є фізичні та юридичні особи. Тому міжнародне приватне право регулює відносини, яким притаманні такі дві ознаки в сукупності: 1) це – приватні відносини; 2) один із елементів цих правовідносин пов'язаний з однією або кількома правовими системами, іншими, ніж українська, тобто це є міжнародні відносини [85].

Відповідно до ст. 44 зазначеного Закону у разі відсутності згоди сторін договору про вибір права, що підлягає застосуванню до договору, застосовується право відповідно до частин другої і третьої статті 32 цього Закону, при цьому стороною, що повинна здійснити виконання, яке має вирішальне значення для змісту договору, є перевізник - за договором перевезення (п. 9 ч. 1). Однак, у випадку з міжнародними змішаними перевезеннями ця норма є не досить коректною, адже перевізників може бути декілька і момент виникнення шкоди або іншого спірного питання іноді важко встановити [85].

При цьому, Україна не єдина країна, яка має проблеми з єдністю правового регулювання на національному рівні щодо міжнародних змішаних перевезень. Так, наприклад в Нідерландах також відсутній єдиний акт, який комплексно регулював би правовідносини, які досліджуються. Однак,

мультимодальні або комбіновані перевезення в Нідерландах регулюються положеннями Цивільного кодексу Нідерландів. Статті 40-43 Цивільного кодексу містять основні положення законодавства Нідерландів про мультимодальні перевезення. Стаття 40, зокрема, визначає договір комбінованого перевезення наступним чином: «Договір комбінованого перевезення вантажів, згідно з яким перевізник (оператор комбінованого транспорту) пов'язує себе з вантажовідправником в одному і тому ж договорі, таким чином, що перевезення відбуватимуться частково морем, внутрішніми водними шляхами, автомобільним, залізничним, повітряним транспортом, трубопроводом або за допомогою будь-якого іншого виду транспорту».

Австрія, як держава, яка також не має єдиного закону про мультимодальні перевезення, реалізувала положення про них в Комерційному кодексі Австрії «Unternehmens-gesetzbuch» (UGB), які застосовуються до різних видів транспорту, таких як автомобільні, залізничні та морські перевезення: у випадках локалізованих пошкоджень, коли місце збитку або пошкодження відомо, застосовуються положення та правила, що регулюють конкретний етап транспорту, під час якого сталася подія, яка тягне за собою збиток або пошкодження. У випадках нелокалізованого збитку, коли місце збитку або пошкодження невідоме, застосовується закон, найбільш сприятливий для позивача [152].

Слід зазначити, що регулювання міжнародних змішаних перевезень здійснюється державою не лише шляхом нормотворчої діяльності. Так, відповідно до положень статті 5 Закону України «Про мультимодальні перевезення» державне регулювання мультимодальних перевезень здійснює Кабінет Міністрів України та Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сферах автомобільного, залізничного, морського та внутрішнього водного транспорту, забезпечує: 1) формування та реалізацію державної політики у сфері мультимодальних перевезень; 2) нормативно-правове регулювання у сфері мультимодальних

перевезень; 3) визначення пріоритетних напрямів розвитку мультимодальних перевезень [88].

Центральні органи виконавчої влади, що реалізують державну політику з питань безпеки на наземному, морському, внутрішньому водному та авіаційному транспорті: 1) реалізують державну політику з питань безпеки при здійсненні мультимодальних перевезень; 2) здійснюють державний нагляд (контроль) з питань безпеки рухомого складу при здійсненні мультимодальних перевезень на території України; 3) вносять пропозиції щодо формування державної політики з питань безпеки при здійсненні мультимодальних перевезень [88].

Слід наголосити, що Україна має свої особливості щодо регулювання міжнародної торгівлі та транспорту, зокрема: а) системи регулювання торгівлі і транспорту часто представляють собою набір положень процедурного, а не правового характеру [6]; б) складні процедури, включаючи митні, є іноді не результатом юридично обов'язкових правил або міжнародних конвенцій, а просто процедурами, що з'явилися протягом довгого часу формування національних особливостей проведення контролю за здійсненням перевезень, і з часом їх можна спростити без значних змін правової основи; в) законодавство, що відноситься до торгівлі і транспорту, не повною мірою відповідає чинним міжнародним стандартам; г) правила щодо контролю обміну валюти не передбачають згадки про міжнародні змішані перевезення в документарних акредитивах, що видаються банками (внаслідок нестачі іноземної валюти відкриття акредитива може затримуватися, тобто становище національних перевізників часом позбавляє їх доступу к іноземній валюті, необхідної для здійснення міжнародних операцій); г) постачальники транспортних послуг мають недостатньо обґрунтовані рамки відповідальності та її межі, а національне експедирування не отримало належного розвитку; д) більшість операторів транспорту не мають сучасного комерційного і управлінського досвіду; е) портові адміністрації, автомобільні та залізничні компанії потребують посилення взаємодії (їх операції бувають ненадійними) і не завжди

користуються перевагами контейнеризації як засобу прискорення транспортних операцій і зниження витрат на перевезення.

Отже, з метою подолання деяких з вищезазначених пунктів було розроблено Національну транспортну Стратегію України на період до 2030 року, яка схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. Основними напрямками реалізації Стратегії визначені такі: участь України у масштабних міжнародних транспортних проєктах, лібералізація міжнародних автомобільних вантажних перевезень, спрощення формальностей при здійсненні міжнародних авіаційних перевезень вантажів через аеропорти України шляхом впровадження рекомендацій Європейської економічної комісії ООН щодо принципу «єдиного вікна» стосовно технологій та процедур контролю, а також розвиток державно-приватного партнерства щодо спрощення процедур міжнародної торгівлі тощо [53].

Відповідно до Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року розвиток міжнародних змішаних перевезень є пріоритетом транспортної політики України, враховуючи статус транзитної держави, унікальне транспортно-географічне положення – на перехресті вантажних торговельно-транспортних європейських та євразійських доріг, міжнародних транспортних коридорів [53].

Окрім того, для інтеграції в єдину транспортну мережу, яка об'єднує Європу з Азією, та перетворення України на міжнародний транспортний хаб Міністерством цифрової трансформації та Міністерством інфраструктури України створено транспортний портал електронних послуг e-transport.gov.ua [114] для об'єднання електронних сервісів у всіх сферах транспортної галузі в одну систему. Серед сервісів, які зараз доступні на порталі, необхідно виділити такі: 1) бронювання дозволів на міжнародні перевезення, 2) пост-контроль, 3) дозволи на негабаритні перевезення, 4) е-протокол, 5) відеоспостереження для здійснення громадського контролю та підвищення прозорості процесу видачі дозволів (трансляція з Пунктів видачі дозволів) 6) е-ТТН (електронний документ для засвідчення права на здійснення вантажних перевезень). Таким

чином, центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сферах автомобільного, залізничного, морського та внутрішнього водного транспорту – це Міністерство інфраструктури України, яке створює сприятливе середовище для впровадження та реалізації пріоритетів, визначених Національною транспортною стратегією України, але щодо розвитку мультимодальності транспорту та цифрових транспортних коридорів цього виявляється замало.

Більш того, поява проривних транспортних технологій проектування, розробки та розгортання цифрових платформ для прийняття оперативних рішень щодо організації міжнародних змішаних перевезення вантажів, пасажирів та багажу, створення цифрових транспортних коридорів є актуальною задачею, яка постає перед Україною в контексті її намірів стати державою-учасницею зазначених інноваційних процесів [52, с. 5].

До речі, розвинені країни світу вже продемонстрували переваги реалізації таких технологій на прикладі створення цифрових транспортних коридорів, впроваджених митними службами для ефективного контролю, а також для зручності транспортних компаній, мультимодальних операторів, експортерів та імпортерів [71].

Саме тому, з метою удосконалення транспортної політики держави пропонуємо здійснити імплементацію спеціального сервісу мультимодального цифрового транспортного коридору, в межах якого буде реалізовано принцип «єдиного вікна», а нові запроваджені електронні сервіси будуть відповідати вимогам інтероперабельності.

Ця теза є особливо актуальною, оскільки сучасні цифрові транспортні коридори є одним із стратегічних напрямів міжнародної співпраці. Впровадження цифрових технологій у логістиці, управлінні вантажними перевезеннями та їх державному регулюванні може вирішити значну частину проблем, пов'язаних з підвищенням ефективності перевезень, а перетворення публічних та інших транспортних послуг у єдиний міжнародний електронний формат дозволить автоматизувати процес створення юридично обов'язкових

електронних документів, зокрема за допомогою впровадження розумних безпаперових контрактів.

При чому, мультимодальний цифровий транспортний коридор пропонується визначати як інтегровану систему транспортної інфраструктури для координації та оптимізації перевезень різними видами транспорту з використання сучасних інформаційних технологій, таких як системи моніторингу та відстеження, обробки даних в режимі реального часу, використання Інтернету речей, аналітики даних та інших інноваційних засобів для покращення управління та оптимізації логістичних процесів вздовж транспортного маршруту, що спрямовані на підтримку ефективності, надійності та швидкості перевезень вантажів, пасажирів та багажу.

Таким чином, пропонуємо виокремлювати такі функції мультимодального цифрового транспортного коридору як засобу регулювання на міжнародному рівні:

1. Забезпечення ефективності та оптимізації руху вантажів і пасажирів між різними видами транспорту для покращення загальної продуктивності та швидкості доставки.

2. Використання цифрових технологій для полегшення та прискорення процедур на митниці та кордоні, що сприятиме зменшенню затримок та покращенню потоку вантажів та пасажирів.

3. Створення стандартів і протоколів для обміну даними між різними країнами та транспортними партнерами з метою сприяння інтернаціональній співпраці та синергії.

4. Застосування цифрових систем для вдосконалення безпеки перевезень, відстеження вантажів та запобігання втратам чи пошкодженням.

5. Забезпечення доступу до важливих даних та інформації для всіх учасників логістичного ланцюга, що сприяє кращій координації та прийняттю рішень.

6. Розробка і впровадження стандартів та норм, що регулюють мультимодальні транспортні коридори, для забезпечення сумісності між різними системами та транспортними засобами.

7. Забезпечення спільних механізмів для вирішення проблем, що можуть виникнути при використанні таких коридорів, і створення механізмів для вирішення конфліктів.

1.3. Особливості міжнародно-правового регулювання міжнародних змішаних перевезень

Міжрегіональна торгівля, що реалізується в межах торгівельних, інтеграційних союзів і зон вільної торгівлі, вже довгий час вимагала скорочення термінів доставки, зміни транспортних маршрутів та збільшення обсягів перевезень пасажирів і вантажів. Саме тому постає питання необхідності створення нової транспортної системи постачання товарів на основі єдиної мережі міжнародних транспортних коридорів та удосконалення змішаних перевезень.

Процес функціонування міжнародного транспорту складається з двох різних за своїм змістом сфер, що є предметом правового регулювання. Обидві сфери відносин регулюються міжнародними угодами, які відповідають кожному виду транспорту.

Перша сфера включає відносини між державами щодо організації транспортного сполучення та використання міжнародних транспортних шляхів, а також діяльності міжнародних транспортних організацій. Ця сфера є предметом публічного права. Так, правовий режим морів, океанів і мореплавання, що має сприяти передусім міжнародному сполученню, визначається Конвенцією ООН з морського права 1982 року. В сфері автомобільного транспорту діють дві прийняті у Відні 1968 р. конвенції: Конвенція про дорожній рух та Конвенція про дорожні знаки та сигнали.

Питання міжнародного повітряного сполучення отримали своє вирішення в Чиказькій конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. Такі багатосторонні конвенції створюють правову основу міжнародних угод про встановлення сполучення тим чи іншим видом транспорту між конкретними державами. Вони, у свою чергу, виходячи з принципу суверенітету держав над своєю територією та прилеглим морським і повітряним простором, передбачають коло транспортних організацій, що здійснюють перевезення, їх права та обов'язки, регламентують маршрути перевезень, визначення тарифів, розслідування пригод, обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, митні, податкові та інші умови транспортного сполучення. Прикладом таких угод є міжурядові угоди щодо встановлення міжнародного автомобільного та повітряного сполучення тощо. На морському транспорті організація міжнародних перевезень визначається угодами двох видів: про співробітництво в галузі морського судноплавства та встановлення регулярних морських ліній. На залізничному транспорті виникає потреба в угодах про порядок передачі рухомого складу та вантажів при переході державного кордону, про експлуатацію спільних прикордонних станцій, створення загального парку вагонів, єдиної контейнерної системи тощо.

Другу сферу становлять відносини між транспортними організаціями та споживачами їх послуг, що пов'язані з перевезенням вантажів, пасажирів та багажу. Такі угоди, що є багатосторонніми з досить широким колом держав, що беруть участь, і мають глобальний або регіональний характер. Вони містять уніфіковані цивільно-правові норми про умови договору міжнародного перевезення, в рамках якого досягається мета транспортних операцій – переміщення вантажів та пасажирів до місця призначення. Ці відносини є предметом регулювання міжнародного приватного права.

Особливістю правового регулювання перевезень вантажів, пасажирів та багажу у міжнародному сполученні більшості видів транспорту є досить високий рівень уніфікації матеріально-правових норм. На кожному виді

транспорту є принаймні одна або кілька таких угод (конвенцій), різноманітних за своїм характером, обсягом та змістом.

Слід зазначити, що процес функціонування міжнародного транспорту незрівнянно більш складний, ніж транспортний процес в межах території однієї держави. Це зумовлює і складність правового регулювання транспортних відносин на міжнародному рівні. Тому значний обсяг робіт з організації міжнародних перевезень, а також з розробки текстів міжнародних транспортних конвенцій беруть на себе міжнародні організації, – як загальної компетенції, так і створені за ознакою різних видів транспорту.

Головною відмінністю міжнародних транспортних відносин від внутрішньодержавних є наявність в них іноземного елемента. У транспортному процесі це проявляється перетинанням державного кордону під час перевезення. Наявність іноземного елемента властива самому саме процесу переміщення. Отже, міжнародними будуть визнані і такі транспортні відносини, в яких всі учасники і навіть транспортний засіб належать одній державі, однак процес перевезення включає в себе переміщення територією більш ніж однієї держави. У той же час перевезення будуть вважатися внутрішніми, якщо транспортний процес обмежений територією однієї держави, не дивлячись на те, що вантажовідправник / вантажоодержувач / перевізник / пасажир є іноземцем. Такі ситуації не зачіпають проблем міжнародних транспортних відносин, тому не є міжнародними перевезеннями.

Поглиблюючись у проблематику міжнародних перевезень, зазначимо, що лише в структурі ООН організацією транспортного процесу в тій чи іншій мірі займаються: Конференція ООН з торгівлі і розвитку (UNCTAD); Європейська конференція міністрів транспорту; Міжнародна федерація експедиторських організацій (FIATA); Міжнародний союз громадського транспорту (UITP) та інші.

Крім того, за окремими видами транспорту створюються спеціалізовані міжнародні організації, як міжурядового рівня, так і неурядові. Наприклад, в сфері залізничного транспорту важливу роль відіграють міжурядове

Центральне бюро міжнародних залізничних сполучень і неурядовий Міжнародний комітет залізничного транспорту (обидві організації розташовуються в Берні).

Питання автомобільного транспорту вирішуються Міжнародним союзом автомобільного транспорту (IRU, неурядовий); повітряного – Міжнародною організацією цивільної авіації (ICAO, міжурядова), Міжнародною асоціацією повітряного транспорту (IATA, неурядова). Відносно морського транспорту створено найбільшу кількість організацій різного рівня, найбільшими з яких є Міжурядова морська консультативна організація (ІМО), неурядові Балтійська і Міжнародна морська конференція (ВІМСО) і Міжнародний морський комітет (ІМС). Міжнародний морський комітет заснований спеціально для вивчення правових проблем торгового мореплавства.

Відтак, вищенаведені організації у своїй діяльності орієнтовані на регулювання та покращення умов здійснення перевезень відповідним видом транспорту. В своїй діяльності вказані організації можуть приймати рекомендаційні або обов'язкові для країн-учасниць акти. Тобто, зазначені організації розробляють нормативні документи, покликані регулювати різні аспекти транспортних відносин. Найбільш значимі з них можуть бути класифіковані в такий спосіб:

- угоди про загальні принципи діяльності окремих видів транспорту;
- угоди про організацію міжнародного сполучення між державами;
- угоди про умови перевезень вантажів і пасажирів;
- угоди про тарифи на перевезення;
- угоди, спрямовані на полегшення транспортних зав'язків між країнами;
- угоди, які регламентують специфічні сторони діяльності окремих видів транспорту;
- угоди про умови майнової відповідальності в сфері міжнародних перевезень та інші.

Крім того, необхідно звернути увагу на спеціальні правила транспортування. Так, сьогодні діє Міжнародний кодекс морського перевезення небезпечних вантажів (International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code) і аналогічні Спеціальні правила транспортування небезпечних вантажів повітряним шляхом.

Можна стверджувати, що правове регулювання міжнародних перевезень залежить від виду перевезення. Відтак, правильне застосування правових норм регулювання міжнародних перевезень на пряму пов'язане з визначенням ознак кожного з видів перевезення в залежності від того, яким транспортом воно здійснюється, зокрема: залізничним, авіаційним, морським, річковим, автомобільним та перевезення одночасно декількома видами транспорту (змішані перевезення).

Поряд із цим слід наголосити, що у нормативному закріпленні за певних умов перевезення окремо визначеним видом транспорту може прирівнюватися до перевезення, що здійснюється іншим видом транспорту. Так, згідно зі ст. 18 Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, прийнятої 28 травня 1999 року у м. Монреалі (Монреальська конвенція) перевезення, здійснене перевізником повністю або частково іншим видом транспорту, ніж повітряний (без згоди вантажовідправника замість перевезення, яке за згодою сторін передбачалося здійснити повітряним транспортом) вважається перевезенням, здійснюваним у період повітряного перевезення [29].

Слід зазначити, що важливе місце в системі правового забезпечення міжнародних транспортних відносин займає правовий звичай. Особливо значна роль морських звичаїв, які по теперішній час широко застосовуються в сфері міжнародного та внутрішнього морського судноплавства. Крім того, окремі питання, пов'язані з перевезенням товарів, врегульовані торговими звичаями, розподіляють права вантажовідправника (експортера), вантажоодержувача (імпортера) і перевізника в процесі доставки вантажу від

продавця до покупця. Нарешті, правила здійснення розрахунків за послуги перевізника можуть передбачатися банківськими звичаями.

Слід також відзначити, що до теперішнього часу основний масив звичаєвих норм кодифікований, тобто є писаним, систематизованим і розміщеним в спеціальних нормативних актах. Так, звід міжнародних правил та тлумачення торгових термінів, виданий вперше в 1936 р. Міжнародною торговою палатою, одержав найменування «Інкотермс» (International Commercial Terms). Широке практичне застосування в морському праві отримали Йорк-Антверпенські правила про загальну аварію, розроблені на основі сформованої звичаєвої практики в 1864 році і котрі діють, на сьогодні, в редакції 1990 року, прийнятої неурядовим Міжнародним морським комітетом.

Таким чином, можна стверджувати, що сучасне міжнародне транспортне право існує у вигляді комплексу нормативних джерел різного рівня і змісту, в числі яких міжнародні угоди, акти міжнародних транспортних організацій, кодифікації міжнародних звичаїв, а також внутрішнє законодавство держав, що беруть участь у міжнародних транспортних процесах.

Важливим, на нашу думку, в контексті вирішення питання щодо ролі та місця України у міжнародних транспортних відносинах, є дослідження проблематики, яка пов'язана із можливостями для нашої держави бути активною учасницею цих відносин. Так, географічне положення України зобов'язує нашу державу сприяти розвитку автомобільних перевезень як вітчизняними суб'єктами господарювання, так й іноземними транспортними організаціями, адже нашій країні притаманна широка мережа автодоріг, яка дозволяє впоратися з таким завданням.

Для міжнародних перевезень автомобільним транспортом правове регулювання здійснюється міжнародними організаціями, до яких слід віднести Міжнародний союз автомобільного транспорту (МСАТ), Комітет внутрішнього транспорту (КВТ) Європейської економічної комісії (ЄЕК) ООН та Європейську комісію міністрів транспорту (ЄКМТ).

Відкрили відлік міжнародних угод у цій сфері перші два документи: Конвенція про дорожній рух та Протокол про дорожні знаки та сигнали, які були прийняті в Женеві у 1949 р. У зв'язку з цим, доцільно наше дослідження окремих видів міжнародних перевезень почати з дослідження перевезень автодорожнім транспортом. Оскільки, Конвенцію про дорожній рух підписали більшість країн світу, тому дорожній рух організовується на різних континентах майже однаково, зокрема, висуваються схожі вимоги до водіїв та встановлений порядок видачі прав на керування автотранспортним засобом, запроваджено тотожні методики визначення технічного стану автотранспорту, встановлені правила руху на велосипедах тощо. Протокол про дорожні знаки та сигнали передбачив однакову систему знаків та сигналів, єдині вимоги до їх оформлення та розташування, однакові основні види розмітки доріг, що країни запровадили в свої державні стандарти технічних умов.

Основною угодою в сфері автомобільного транспорту необхідно визначити Конвенцію про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (укладена в Женеві 1956 р.), до якої Україна приєдналася у 2006 р. з певними виключеннями. Відповідно до ст. 1 Конвенції, вона застосовується до договорів перевезення вантажів автомобільним транспортом, якщо пункт відправлення або пункт призначення вантажу знаходиться у двох різних країнах і хоча б одна з них підписала цю угоду. Договір перевезення оформляється накладною (міжнародна товарно-транспортна накладна – CMR), що складається у трьох примірниках (відправнику, перевізнику й одержувачу), проте, форму такої накладної не встановлено, а визначено лише основні істотні та додаткові умови, які сторони повинні визначити договором. Визначено, що перевізник зобов'язаний перевірити вантаж до перевезення, вимагає надати додаткові або відсутні документи, і лише з цього моменту починає нести відповідальність за збереження і терміни доставки вантажу [27].

Крім того, спеціальні міжнародні договори, такі як Митна Конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Carnet TIR) 1975 року, спрощують процедуру проходження кордонів автотранспортом

і виконання інших адміністративних процедур [44]. Зазначена Конвенція регулює перевезення вантажів автомобільним транспортом або, якщо хоча б певна частина операції здійснюється автомобільним транспортом, від митниці пункту відправлення однієї сторони до митниці пункту призначення іншої сторони без проміжного перевантаження з перетином одного або декількох кордонів.

Національні асоціації автомобільних перевізників, які видають книжки МДП, виступають у якості гарантів сплати мит, зборів, витрат і штрафів, що можуть бути стягнуті митними органами з власників такої книжки МДП. В Україні цим займається Асоціація міжнародних автомобільних перевізників (АсМАП) [3].

На митні органи покладено контроль та перевірку процесу перевезень і термінів, а також можливість вимагати дотримання маршруту перевезення.

Питання настання цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів є нерозривно пов'язаними з міжнародними автомобільними перевезеннями. У 1949 році європейські страховики створили Систему міжнародної автомобільної страхової карти (чинну з 1953 р.), більш відому як система зеленої карти [100].

У 2015 р. Міжнародним союзом автомобільного транспорту (IRU) було створено Глобальне партнерство зі сталого транспорту (GPST) для реалізації Глобального договору ООН (UN Global Compact) [149]. Цілями такого партнерства визначено сприяння розвитку транспортного бізнесу і підвищення його ролі у формуванні багатосторонньої транспортної політики в межах ООН за напрямками збалансування та гармонізації правових режимів задля сприяння використання цифрових технологій для організації вантажних перевезень.

Перша глобальна конференція ООН і Бізнес-саміт зі сталого транспорту, що були організовані під егідою Генерального секретаря ООН за підтримки і сприяння IRU в Ашхабаді (Туркменістан) у листопаді 2016 року [174]. За результатами зазначеної конференції ООН було прийнято рішення, яке потім було відображено в процесі ювілейної сесії Комітету зі внутрішнього

транспорту ЄЕК ООН, де 58 міністрів і Комісар ЄС із транспорту підписали Резолюцію «Вступ у нову еру трансформації міжнародних перевезень на основі впровадження безпаперових цифрових технологій».

У межах проєкту Глобального партнерства зі сталого транспорту Міжнародним союзом автомобільного транспорту здійснюється впровадження електронної процедури дорожнього перевезення (e-TIR) та електронної накладної CMR (e-CMR) [63, с. 108].

Актуальними, значущими для економіки України є й повітряні перевезення. Міжнародні повітряні перевезення – це перевезення, в межах якого пункт відправлення і пункт призначення розташовані на територіях двох держав або на території однієї держави, якщо передбачено додатковий пункт посадки на території іншої держави. Міжнародні повітряні перевезення регулюються, як правило, міжнародними угодами, а саме системою договорів Варшавської та Монреальської конвенцій, особливості уніфікованого тлумачення яких були напрацьовані судовою практикою договірних країн [122]. Необхідно зауважити, що чинна Варшавська конвенція 1929 р. поступово втрачає своє значення з набранням в 2003 р. чинності Монреальської конвенції 1999 р., яка встановлює новий правовий режим міжнародних повітряних перевезень. У той же час загальною підставою для здійснення внутрішнього і міжнародного перевезення є положення спеціального договору.

Можна стверджувати, що міжнародно-правова практика регулювання повітряних перевезень між державами пішла, перш за все, шляхом створення двосторонніх міждержавних угод. При укладанні двосторонніх угод держави виходять з вимог національного законодавства, оскільки в ньому відповідно до принципу суверенітету держав визначаються: режим національного повітряного простору, режим державних кордонів, порядок в'їзду і виїзду, транзиту через державний кордон, територію, містяться паспортні, митні, валютні, санітарні та інші правила про в'їзд і виїзд, а також про ввезення і вивезення майна. На сьогодні нараховується близько 70 міждержавних угод про регулярне повітряне сполучення, з яких 26 між Україною та країнами-членами

ЄС [40]. Таким чином, норми міжурядових двосторонніх угод про повітряні сполучення, а також норми національного (внутрішньодержавного) права держав - учасників таких угод відіграють важливу роль у правовому регулюванні міжнародних повітряних перевезень.

Слід зазначити, що основним джерелом сучасного міжнародного повітряного права є Чиказька конвенція. Відповідно до неї лише з дозволу, наданого спеціальною угодою або іншим чином, повітряні судна можуть здійснювати політ над територією іншої держави і робити на ній посадки, тобто, відповідно до Конвенції умов регулярні міжнародні польоти не можуть здійснюватися над територією або на території держави-учасниці інакше ніж за спеціальним дозволом цієї держави. Стаття 1 цього міжнародно-правового документу встановлює правовий режим повітряного простору. Держава володіє повним і винятковим суверенітетом в повітряному просторі над своєю територією [28].

Важливою і практично значущою є й сфера міжнародних морських перевезень, оскільки на неї припадає близько 80% обсягу світової торгівлі. За останні п'ять десятиліть обсяг морської торгівлі на одну особу подвоївся [168].

Слід зазначити, що у лінійному повітряному сполученні судна здійснюють транспортування вантажів за розкладом щодо встановленого напрямку. Застосовуються три види ліній, зокрема: односторонні, спільні, конференціальні. Односторонні обслуговуються судами під прапором однієї держави. Спільні лінії обслуговуються судами держави та судноплавними підприємствами декількох країн. Конференціальні лінії обслуговують підприємства, які входять до складу спеціалізованих об'єднань – конференцій.

Наразі можна виділити виокремити три основні міжнародні угоди, що регламентують перевезення вантажів морським сполученням: 1) Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються коносаментів, підписана 25 серпня 1924 року в Брюсселі [45]; 2) Протокол про зміну Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються коносаментів, підписаної в Брюсселі 25 серпня 1924 року (Правила Вісбі) [96];

3) Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів, прийнята в Гамбурзі в 1978 році. Набранням чинності якої відбулося лише 1 січня 1992 року [26].

Зазначені міжнародно-правові акти сформувавши три правові режими перевезення вантажів морем. Так, Міжнародною конвенцією про уніфікацію деяких правил, що стосуються коносаментів набула чинності 2 червня 1931 р. було майже дослівно відтворено Гаазькі правила (Hague-Visby Rules), які визначили обсяг відповідальності судновласників при перевезенні вантажів за коносаменами. Ця Конвенція мала в подальшому вплив на законодавство багатьох держав, які видали спеціальні закони, відтворюючи положення конвенції.

Конвенція, яку в подальшому почали називати оновленими Гаазькими правилами, застосовується до коносаментів та інших подібних документів і до всіх вантажів, за винятком тих, що перевозяться на палубі судна, та живих тварин. Зазначені правила встановили мінімальну відповідальність перевізника та розподілили ризики між перевізником і вантажовласником, створивши правову базу для страхування вантажу і відповідальності.

Протокол про зміну Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються коносаментів, отримав найменування Правил Вісбі, набрав чинності 23 червня 1977 року [96]. Цими змінами було встановлено такі основні доповнення: а) передбачено, що перевізник не може спростувати дані коносаменту, якщо коносамент переданий третьому добросовісному утримувачу; б) визначено термін для пред'явлення регресних позовів; в) передбачено можливість продовження строків позовної давності; г) введена дуалістична система обмеження відповідальності перевізника: 10 тис. франків Пуанкаре за місце або одиницю або 30 франків за 1 кг ваги бруто втраченого або пошкодженого вантажу, залежно від того, яка сума вища; г) встановлено порядок обмеження відповідальності при перевезенні вантажів у контейнері, піддоні або подібному транспортному пристосуванні; д) уточнено положення про перевізника, який не має права скористатися обмеженням відповідальності,

якщо збиток виявився результатом дії або упущення перевізника, вчинених з наміром заподіяти збиток або по самовпевненості і з усвідомленням можливості спричинення збитку [128, с. 171].

«Гамбурзькі правила» – таку назву отримала нова Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 р., що покликані замінити попередні (Гаазькі правила і Вісбі). На відміну від Гаазьких правил норму щодо відповідальності в Гамбурзьких правилах сформульоване в позитивній формі, яка містить орієнтовний перелік обставин, що звільняють перевізника від відповідальності. Разом з тим перевізник більше не звільняється від відповідальності при навігаційній помилці за затримку доставки. Встановлено виключення щодо відповідальності перевізника, коли втрата, пошкодження або затримка в доставці виникли в результаті заходів по рятуванню життя та майна на морі.

Конвенція 1978 р. також містить положення про термін позовної давності (два роки), визначення юрисдикції та арбітраж, що зводять до мінімуму варіанти розгляду спору за місцем знаходження перевізника [26].

Можна стверджувати, що майже у всіх галузях міжнародного транспорту (крім повітряного) регламентація вантажних та пасажирських перевезень здійснюється у вигляді окремих угод. Це зумовлено особливостями пасажирських та вантажних перевезень, традиціями їх правового регулювання.

Як загальновідомо, практика виробила два типи угод про умови перевезення вантажів та пасажирів. На залізничному та автомобільному транспорті діють угоди, які містять детальну систему норм щодо умов міжнародних перевезень, що є доволі зручним, оскільки зводить до мінімуму застосування внутрішнього державного права. Разом з тим, така система породжує проблеми (по суті та за часом) при перегляді та оновленні транспортних конвенцій з урахуванням технічних та комерційних нововведень.

Інший характер мають угоди про умови морських та повітряних перевезень, зокрема: Варшавська 1929 р. та Брюссельська 1924 р. конвенції визначають лише основні умови міжнародних перевезень. Така правова

регламентація залишає без відповіді багато питань, що виникають на практиці, і змушує вирішувати їх на основі норм внутрішньодержавного права, яке часто-густо не враховує специфіку міжнародного перевезення.

Можна також стверджувати, що практика йде шляхом розширення змісту міжнародних угод щодо умов перевезень. Наочним прикладом є Конвенція ООН про морське перевезення вантажів 1978 р. З іншого боку – відбувається пошук шляхів і можливостей оперативнішого оновлення змісту конвенцій, детально регламентуються умови перевезень, зокрема – на залізничному транспорті. Підтвердження тому – Конвенція про міжнародні залізничні перевезення 1980 р. (КОТІФ), яка об'єднала дві Бернські конвенції про залізничні перевезення: пасажирську 1923 р. (МПК) і вантажну 1890 р. (МГК) і отримали додатки відповідно «А» та «Б» до КОТІФ. Основний текст КОТІФ має публічно-правовий характер та регламентує діяльність створеної нею Міжурядової організації міжнародних залізничних перевезень, включаючи спрощену процедуру перегляду МПК та МГК.

Слід зазначити, що міжнародні транспортні конвенції різноманітні за своїм характером, обсягом та змістом, разом із тим, у них можна виокремлювати і спільні риси. Усі вони, як правило, передбачають:

- 1) що міжнародне перевезення вантажів, пасажирів та багажу здійснюється на підставі договору перевезення, який оформлюється шляхом видачі транспортного документа відповідного змісту, що включає найважливіші права та обов'язки сторін цього договору;

- 2) підстави та досить невисокі межі відповідальності перевізника при міжнародних перевезеннях. Межі відповідальності, як правило, фіксуються в умовних золотовмісних валютних одиницях та (або) у спеціальних правах запозичення Міжнародного валютного фонду (СПЗ). Відповідальність настає за наявності вини, що презюмується. Винятком є певною мірою унікальна в цьому відношенні Монреальська конвенція 1999 р., яка передбачає об'єктивну відповідальність перевізника за заподіяння шкоди життю та здоров'ю

пасажирів, вантажу, багажу та відшкодування шкоди, заподіяної життю та здоров'ю пасажирів, у повному обсязі;

3) порядок врегулювання спорів між сторонами договору перевезення щодо вантажу та багажу, територіальну підсудність позовів із договору перевезення та строки позовної давності.

З точки зору застосування міжнародні угоди щодо умов перевезень вантажів та пасажирів на окремих видах транспорту мають одну важливу особливість. У міжнародному праві загально визнано, що міжнародний договір не створює зобов'язань або прав для третьої держави, яка не є її учасницею. Щодо транспортних конвенцій це означає, що вони повинні поширюватися на перевезення, пункт відправлення та пункт призначення яких перебуває в різних державах, кожна з яких є учасником конвенції. Найбільш чітко це правило сформульовано в угодах про міжнародні залізничні сполучення, – Варшавській 1929 р., Монреальській 1999 р. конвенціях. Інші транспортні конвенції, і до них, зокрема, відносяться Гамбурзька 1978 р., Брюссельська 1924 р. і Женевська 1956 р. конвенції містять норми, що розширюють територіальну сферу їх дії. Так, згідно зі ст. 10 Брюссельської конвенції 1924 р. її положення повинні застосовуватися до будь-якого коносаменту, виданого в одній із Договірних Держав. Відповідно до п. 1 ст. 1 Женевської Конвенції 1956 р. ця Конвенція застосовується до договору автомобільного перевезення, якщо місце прийняття вантажу та місце видачі вантажу знаходяться у двох різних державах, з яких хоча б одне є учасником Конвенції. Це забезпечує можливість застосування норм Конвенції як договірних прав, обраного сторонами під час укладання договору перевезення у тих країнах, які учасниками Конвенції не є.

Можна також стверджувати, що норми міжнародних конвенцій про перевезення, як і норми внутрішнього транспортного законодавства держав, переважно мають імперативний характер. Це пояснюється необхідністю однакового захисту інтересів величезної кількості споживачів послуг, що надаються транспортними організаціями, а також складністю технологій

експлуатації транспорту, масовістю операцій та ризиками, пов'язаними з використанням транспортних засобів, які є джерелом підвищеної небезпеки.

Резюмуючи вищевикладене, зазначимо, що кожний із різновидів міжнародних перевезень є окремою системою правил поведінки учасників таких перевезень, на міжнародному рівні створено та запроваджено розгалужену систему міжнародно-правових документів, положення яких направлені на оптимізацію функціонування ринку міжнародних перевезень. Ця теза є актуальною і для міжнародних змішаних (мультимодальних) перевезень.

Слід зазначити, що творення правових норм регулювання міжнародних мультимодальних перевезень стало важким завданням. Перша спроба була здійснена Міжнародним інститутом Уніфікації Приватного Права (УНІДРУА) у 1930-х рр. Підсумком роботи в рамках УНІДРУА стало затвердження його Керівною Радою у 1963 р. проекту Конвенції про міжнародні комбіновані перевезення вантажів. Концепція змішаних перевезень знайшла своє відображення в документах FIATA [155] (Міжнародна федерація асоціацій експедиторів, яка є неурядовою організацією, що представляє транспортно-експедиторську сферу діяльності більш ніж 40 тисяч міжнародних експедиторських та логістичних компаній, а сфера діяльності поширюється на 150 країн світу) – Combined Transport Bill of Lading, Combidoc, Combibill [54]. Ці документи в основному базуються на Токійських правилах 1969 року. Токійські правила або проект конвенції про змішані перевезення були прийняті на Токійській конференції Міжнародного морського комітету. В подальшому в 1973 році Міжнародна торгова палата розробила міжнародні правила, що регулюють документальне оформлення змішаного перевезення, що базуються на зазначених Токійських правилах. Проте, вважаючи подібне положення не задовільним, Рада з торгівлі та розвитку ЮНКТАД вирішила розробити новий документ, що регулює змішане перевезення, – Конвенцію ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 р. Ця Конвенція ООН сприймається як відповідь на правові і політичні проблеми, порушені у процесі контейнеризації, оскільки під час перевезення різними видами транспорту вантажі передавалися

з-під одного правового режиму у відання іншого правового режиму, залежно від видів задіяного під час перевезення транспорту. Тобто – міжнародну гармонізацію транспортного законодавства було досягнуто лише на модальній основі. Слід наголосити, що до 1980 р. не існувало єдиного транспортного документа, норми яких стосувалися питань правового регулювання відносин із міжнародних змішаних перевезень всіма видами транспорту одночасно. Завданням Конвенції про міжнародні змішані перевезення вантажів якраз і було введення правової «одноманітності» в регулюванні мультимодальних перевезень.

Можемо стверджувати, що незважаючи на те, що Конвенції 1980 р. не вдалося залучити достатню кількість ратифікацій для набрання чинності, проте її положення істотно вплинули на національне законодавство окремих держав світу, законодавці яких фактично імплементували окремі її положення у власні національні правові системи. В зазначеній Конвенції було реалізовано ідею створення нової єдиної системи відповідальності оператора мультимодального перевезення вантажу, яка настає з моменту прийняття ним вантажу у своє відання до моменту видачі вантажу одержувачу (стаття 14 Конвенції) [172].

Окрім того, у Конвенції було запропоновано застосування мережевої системи відповідальності, що настає у випадках втрати або пошкодження вантажу, які сталися на певному етапі змішаного перевезення, щодо якого міжнародна конвенція або імперативна норма національного права, що підлягає застосуванню, передбачають більш високу межу відповідальності порівняно з межею, передбаченою в Конвенція ООН 1980 року [59]. Конвенція встановлює строк позовної давності два роки, однак передбачає, що якщо судовий чи арбітражний розгляд не було розпочато протягом двох років, будь-який позов у зв'язку з міжнародним змішаним перевезенням погашається давністю. Але слід звернути увагу, якщо повідомлення в письмовій формі з викладом характеру та основних обставин вимоги не було зроблено протягом шести місяців після дня видачі вантажу або якщо вантаж не був виданий після

дня, коли він мав бути виданий, позовна давність погашається після закінчення цього терміну [48].

Конвенція також надає позивачеві широкий вибір юрисдикції. Позивач може подати до суду в одному з таких місць: 1) місцезнаходження основного комерційного підприємства відповідача або, за відсутності такого, просте місце проживання відповідача; 2) місце укладання договору змішаного перевезення за умови, що відповідач має там комерційне підприємство, відділення або агентство, через яке було укладено договір; 3) місце, в якому вантаж приймається до міжнародного змішаного перевезення, або місце його видачі; або будь-яке інше місце, зазначене з цією метою в арбітражному застереженні чи угоді (стаття 26 Конвенції ООН 1980 року) тощо [172].

У зв'язку з тим, що Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 р. так і не набула чинності, Конференція ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД) у 1986 р. доручила секретаріату розробити типові положення про мультимодальні транспортні документи у тісній співпраці з компетентними комерційними та міжнародними організаціями на підставі Гаазьких та Гааго-Вісбійських Правил, а також існуючих документів, таких як Коносамент ФІАТА (FBL), та Правила Міжнародної торгової палати (ICC Uniform Rules) для комбінованих транспортних документів. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р. поєднувала такі документи: Гаазько-Вісбійські правила (Конвенція укладена 25.08.1924 р. зі змінами від 21.12.1979 р.), Гаазькі правила (набули чинності 2.06.1931 р.), Вісбійські правила (набули чинності 23.06.1977 р.), Протокол 1979 р. набрав чинності 14.02.1984 р. Наслідуючи цю резолюцію ЮНКТАД було створено робочу групу спільно з Міжнародною Торговою Палатою з розробки нового зводу правил для мультимодальних транспортних документів. Підготовку Правил ЮНКТАД/МТП для мультимодальних транспортних документів (UNCTAD/ICC Rules for multimodal transport documents) було завершено у 1991 році. Правила набули чинності з 1 січня 1992 р. та були переглянуті у 1995 р. Слід зазначити, що на Правила можна посилалися незалежно від того, чи

передбачається перевезення одним або декількома видами транспорту на підставі договору звичайного або мультимодального перевезення, якщо вони інкорпоровані в договір перевезення шляхом посилання письмово, усно або іншим способом. Таким чином, сторони визнають, що ці Правила будуть мати перевагу над будь-яким положенням договору мультимодального перевезення, який суперечить їм, за винятком тих положень, що збільшують відповідальність або зобов'язання оператора мультимодального перевезення [170].

У контексті вищезазначеного, можемо констатувати, що сучасна мультимодальна транспортна галузь докладає значних зусиль у спробі вирішити питання щодо вдосконалення та розвитку своїх послуг, проте жодна з міжнародних конвенцій, що регулюють мультимодальні перевезення, не набула чинності, тому на практиці доводиться керуватися галузевими унімодальними конвенціями, що застосовуються до договору перевезення на різних видах транспорту, які були раніше розглянуті, зокрема: Конвенція про договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом 1956 р. (КДПГ/CMR); Конвенція про уніфікацію деяких правил щодо міжнародних повітряних перевезень від 1929 р. (Варшавська Конвенція); Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (КДПН) 1956 р.; Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) від 9 травня 1980 р. відповідно до тексту змінного Протоколу від 3 червня 1999 р.; Гаазький протокол 1955 р.; Монреальський протокол № 4 від 1975 р.; Конвенція для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р. (Монреальська Конвенція); Будапештська конвенція «Про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами» 2001 р. (КПГВ); Конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р. (Гаазькі правила); Протокол «Про зміну міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент» 1968 р. (Гаагсько-Вісбійські правила); Протокол «Про внесення змін до Міжнародної Конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р. зі змінами; Конвенція ООН про морське перевезення

вантажів 1978 р. (Гамбурзькі Правила); Конвенція ООН про договори повного або часткового морського міжнародного перевезення вантажів 2008 р. (Роттердамські правила). Разом із тим, проблема полягає в тому, наскільки обов'язковим є застосування перелічених конвенцій, що регулюють міжнародні унімодальні перевезення, для регулювання змішаних перевезень.

Слід також зазначити, що окремі з вищезгаданих конвенцій розширюють сферу свого застосування і на мультимодальні відносини. Так, у 1968 р. в Гаазькі правила були внесені поправки до Вісбійського протоколу, і правила з поправками, внесеними цим протоколом, стали іменуватися Гаазько-Вісбійськими. Основні зміни, внесені протоколом, стосуються сфери застосування конвенції та обмеження відповідальності перевізника. Гаазько-Вісбійські правила нині діють у більшості країн світового судноплавства. Однак, зазначена в правилах сфера їх дії, не дає підстав вважати їх застосовними до мультимодальних перевезень, тому що в правилах нічого не йдеться про мультимодальні перевезення, а сфера їх застосування обмежується межами міжнародних морських перевезень за коносаментом. Для вирішення цього питання Організація Об'єднаних Націй за підтримки Конференції ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД) та Комісії ООН з права міжнародної торгівлі (ЮНСІТРАЛ) сприяла розробці нової Конвенції про морське перевезення вантажів, що одержала назву Гамбурзькі правила 1978 р. У Гамбурзьких правилах скасовано виключно морську спрямованість конвенції, збільшено ліміти відповідальності перевізника та продовжено період відповідальності перевізника за вантаж. Правила набули чинності після ратифікації в 1991 р. Їх ратифікували тридцять чотири країни, проте практично жодна з держав, що їх ратифікувала, не є серйозним гравцем на світовому судноплавному ринку. Причина цього полягає в тому, що Гамбурзькі правила з моменту їх створення зазнавали істотної критики. Не отримавши загального схвалення, як сподівалися розробники, Гамбурзькі правила стали чимось на зразок третього незатребуваного режиму перевезення. Замість того, щоб замінити вже існуючий подвійний режим міжнародного морського перевезення вантажів,

нові правила лише додали ще один, рівний їм за юридичною силою, чим ще більше ускладнили проблему конкуренції норм у міжнародному морському праві. Можна навіть стверджувати, що Гамбурзькі правила завадили Вісбійській поправці реалізувати свій потенціал на повну силу, оскільки загальмували для багатьох країн ратифікацію Вісбійського протоколу, що негативно вплинуло на можливості уніфікації цієї сфери.

В подальшому задля подолання цієї ситуації укладачі нової Конвенції Організації Об'єднаних Націй про контракти на міжнародне перевезення вантажів повністю або частково морським транспортом 2008 р., що одержала назву Роттердамські правила, оголосили її як амбітний документ, націлений на успіх і покликаний заповнити ті прогалини, які залишалися відкритими за чинних правових режимів, однією з яких і було питання врегулювання мультимодальних перевезень, які включають морську складову.

Слід зазначити, що ця Конвенція про контракти на міжнародне перевезення вантажів повністю або частково морським транспортом спрямована на встановлення єдиного та сучасного правового режиму, що регулює права та обов'язки вантажовідправників, перевізників та вантажоодержувачів за договором перевезення «від дверей до дверей», включаючи етапи перевезення морем (sea legs) [72]. Згідно з Роттердамськими правилами, період відповідальності перевізника починається з моменту отримання вантажу і триває до часу його отримання вантажоодержувачем, включаючи відповідальність за втрату, пошкодження та затримку протягом морського перевезення [176].

Проте, ці правила застосовуються лише до договорів, які стосуються морського перевезення та інших видів транспорту, які можуть бути додатковими до морського перевезення, що призводить до обмеженої застосовності цих правил, які не можуть бути використані для змішаних перевезень повітряним і автомобільним транспортом.

Можна стверджувати, що обмежена сфера застосування Роттердамських правил суперечить самій меті їхнього створення, яка передбачала

«зобов'язальний універсальний режим підтримки функціонування договорів міжнародного перевезення, включаючи інші види транспорту». Як наслідок, режим регулювання є неповним, і сторонам доведеться звертатися до інших конвенцій та правових режимів для управління своїми транспортними договорами.

Паралельно до процесу врегулювання відносин перевезення вантажів морем, підготовка документу «Термінологія комбінованих перевезень (Terminology on combined transport)» [167] стала важливим кроком у становленні юридичних правил мультимодальних (змішаних) перевезень, які розроблялися трьома міжурядовими організаціями: Європейським союзом, Європейською конференцією міністрів транспорту (ЄКМТ) і Комітетом внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН. У цьому документі перераховані основні терміни, що використовуються в комбінованих перевезеннях або мають відношення до цих перевезень з метою полегшення роботи зазначених організацій та поступового узгодження цієї термінології. Всі визначення щодо комбінованих перевезень безпосередньо відносяться до географічних рамок Європи та можуть також використовуватись в інших регіонах світу [109].

Однак, відсутність спеціальної міжнародної конвенції про змішані перевезення спонукали Міжнародну торгову палату (ІСС) розробити уніфіковані правила, що мають рекомендаційний характер і застосовуються у разі їх включення в договір змішаного перевезення.

Транспортні документи змішаних перевезень було врегульовано Міжнародною торговою палатою в 1973 році, що отримало назву Уніфіковані правила щодо комбінованого транспортного документа, а у 1992 Конференція ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД) підготувала Правила щодо документів змішаних перевезень [170], які використовуються по теперішній час, хоч і мають факультативний характер.

Окрім міжнародних конвенцій та угод на універсальному рівні мультимодальні перевезення на регіональному рівні (зокрема в ЄС)

регламентуються низкою міжнародно-правових документів, а саме: директивою Ради 92/106/ЄЕС від 7 грудня 1992 року про встановлення спільних правил для окремих типів транспортування товарів між державами-членами (стосується комбінованих перевезень) [138] та Регламентом Ради (ЄЕС) № 881/92 від 26 березня 1992 року про доступ до ринку транспорту товарів дорожніми шляхами в межах Співтовариства на або з території держави-члена або через територію одного або декількох держав-членів [141].

Слід зазначити, що в правовому регулюванні ЄС щодо мультимодальних перевезень широко застосовується програмний підхід. Так, Програма розвитку комбінованого транспорту в Європі до 2015 р., являла собою стратегічний документ про бачення шляхів і способів забезпечення безперервного та стабільного зростання обсягів комбінованих перевезень [109]. Основними завданнями Програми розвитку комбінованого транспорту були такі [130]: 1) усунення обмежень на європейській залізничній мережі та інтеграція нових рішень; 2) модернізація залізничної інфраструктури та її пристосування до потреб вантажних перевезень, з метою збільшення ринкової частки залізничних перевезень у Європі; 3) оптимізація використання інфраструктурної пропускної спроможності; 4) впровадження операторів комбінованих перевезень.

Міжнародні мультимодальні перевезення регламентуються також міжнародними двосторонніми угодами, що укладаються між державами (як правило – це міжурядові угоди), зокрема: Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Азербайджанської Республіки про міжнародні комбіновані вантажні перевезення, Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Словацької Республіки про міжнародні комбіновані перевезення), Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Угорщини про міжнародні комбіновані перевезення, Угода між Міністерством інфраструктури України та Федеральним міністерством транспорту, інновацій та технологій Республіки Австрія про міжнародні комбіновані перевезення, Угода між Кабінетом

Міністрів України та Урядом Турецької Республіки про міжнародні комбіновані перевезення та інші [59].

Можна стверджувати, що правове регулювання міжнародних перевезень в міжнародному приватному праві має багаторівневу структуру. Слід зазначити, що під егідою ООН та її спеціалізованими організаціями створено міжнародно-правову базу для співпраці на глобальному рівні, яка охоплює низку універсальних угод. Також, заслуговує на увагу теза, що нормативно-правове регулювання міжнародних перевезень у міжнародному приватному праві тісно пов'язане з національним законодавством, що, в свою чергу, вимагає від норм національного транспортного права гармонізації з міжнародним.

Однак, конкретизація міжнародного регулювання змішаних перевезень, може здійснювались виключно в процесі аналізу угод між конкретними країнами. На загальносвітовому ж рівні відсутні єдині міжнародні акти, які були б направлені на узагальнення та систематизацію правил здійснення міжнародних змішаних перевезень.

Підсумовуючи викладене, доходимо висновку про необхідність проведення прогресивної уніфікації сфери міжнародних змішаних перевезень вантажів, пасажирів та багажу, оскільки вважаємо, що така уніфікація є важливою і актуальною з кількох ключових причин. По-перше, це зручність та ефективність. Мультиmodalьні перевезення передбачають використання різних видів транспорту (наприклад, автомобільного, морського, повітряного, залізничного) для доставки вантажу, пасажирів та багажу від одного пункту до іншого. Уніфіковані правила дозволяють спростити та зменшити бюрократичні обмеження, покращити координацію між різними перевізниками і полегшити логістику.

По-друге, це зменшення правових і економічних ризиків. Застосування різних за формою і змістом національних норм і правил для різних видів транспорту може створювати правові та економічні ризики, особливо в процесі виконання договору міжнародного змішаного перевезення. Уніфіковані норми

та правила можуть сприяти вирішенню цих проблем та визначити єдиний правовий стандарт для здійснення міжнародних змішаних перевезень.

По-третє, це прямий вплив на міжнародну торгівлю. Уніфіковані правила сприяють зростанню міжнародної торгівлі, оскільки полегшують переміщення товарів між країнами, що особливо важливо в контексті глобалізації та забезпечення енергетичної та продовольчої безпеки держав.

По-четверте, це зменшення витрат. Оптимізація перш за все саме мультимодальних перевезень, спрощення логістики та зниження адміністративних витрат можуть призвести до зменшення загальних витрат на логістику та транспортування товарів.

Ще однією проблемою, яка постає як на доктринальному рівні, так і в практичній площині створення та подальшого застосування правових норм є проблема вибору компетентного права, що є застосовним до правовідносин із міжнародних змішаних перевезень. Як було зазначено вище (підрозділ 1.1), міжнародні перевезення вантажів, пасажирів та багажу підпадають під спеціальне правове регулювання, що в основному ґрунтується на багатосторонніх та двосторонніх угодах, ці міжнародно-правові документи містять уніфіковані матеріальні, колізійні та процесуальні норми.

Як загальновідомо, норма матеріального права є первинним регулятором суспільних відносин, оскільки вона містить правило (встановлення прав, обов'язків чи заборон) вирішення справи по суті [106, с. 19]. Норми матеріального права упорядковують суспільні матеріальні відносини шляхом їх прямого правового регулювання за допомогою визначення змісту прав, обов'язків і заборон для їх учасників. Матеріальні норми мають на меті визначення того, що треба зробити для реалізації цих прав та обов'язків. У свою чергу, норми процесуального права визначають яким чином і в якому порядку права й обов'язки можуть і мають бути реалізовані [56, с. 148].

Характерною ж особливістю правового регулювання міжнародних перевезень є те, що основні питання щодо вимог до перевізної документації,

порядку приймання вантажу до перевезення, видачі його в пункті призначення, умов відповідальності перевізника та процедури пред'явлення до перевізника претензій і позовів вирішуються в міжнародних угодах, зокрема: транспортних конвенціях, що містять уніфіковані положення про одноманітне визначення умов міжнародних перевезень, і лише за відсутності таких уніфікованих матеріально-правових та процесуальних норм звертаються до положень національного законодавства відповідно до колізійних норм транспортних конвенцій або національного законодавства [34]. Також необхідно зазначити, що правові системи різних країн можуть конфліктувати з питань, що пов'язані як з колізіями матеріального права щодо його вибору, кваліфікації та тлумачення, так і з колізіями процесуального права щодо визначення права держави, яке повинно застосовуватись до процесуальних відносин пов'язаних з розглядом справ за участю іноземного елемента, виконанням судових рішень, національний правозастосовний орган якої держави компетентний розглядати такі справи тощо.

Саме тому, головна мета міжнародного приватного права як галузі права зводиться до вирішення колізійної проблеми (вибору застосовного матеріального та процесуального права), яка розв'язується за допомогою створюваних (колізійних) норм, спрямованих на подолання зазначених колізій [46, с. 52]. Як відомо з доктрини міжнародного приватного права, структура колізійної норми складається з двох елементів: обсягу та прив'язки. Так, під обсягом колізійної норми розуміють вказівку в ній на ті відносини, які потребують правового врегулювання, а прив'язкою є вказівка на закон або правову систему, або правопорядок, за допомогою якого будуть врегульовані зазначені відносини [21]. Таким чином, колізійна прив'язка являє собою основний елемент колізійної норми. Саме в прив'язці міститься відповідь на колізійне питання: «право якої держави повинно бути застосоване до конкретних правовідносин», що по суті вирішує основну проблему міжнародного приватного права.

Можна стверджувати, що у сфері міжнародних перевезень в структурі колізійної норми під час її створення законодавець частіше за все використовує наступні види колізійних прив'язок: 1) закон місця укладення договору (*lex loci contractus*), 2) закон країни відправлення пасажирів або вантажу (*lex loci expeditionis*), 3) закон країни реєстрації транспортного засобу (*lex loci registrationis*), 4) закон прапора транспортного засобу (*lex loci navis*), 5) закон країни перевізника (*lex loci domicilii*), 6) закон країни призначення (*lex loci destinationis*), 7) принцип автономії волі сторін договору (*lex voluntatis*), 8) закон країни транзиту (*lex loci transitus*), 9) закон місця виконання договору (*lex loci solutionis*), 10) закон місця аварії або події (*lex loci delicti commissi*).

Так наприклад, у справах із договорів міжнародних перевезень пасажирів в міжнародному приватному праві можуть виникати колізійні питання щодо визначення застосовного права, яке пов'язане із виникненням і реалізацією правовідносин в межах різних правових систем. Основні колізійні прив'язки, які можуть бути використані при вирішенні цього питання, зазвичай формуються наступним чином: 1) місце укладення договору (якщо договір був укладений в певній державі - може застосовуватися право цієї країни); 2) місце постійного проживання пасажирів (якщо пасажир має постійне місце проживання в певній державі, може застосовуватися право цієї країни); 3) умови договору (договір міжнародних перевезень пасажирів може містити вказівку щодо застосовного права: якщо такі умови передбачають вибір конкретного права, це право може бути застосоване); 4) публічний порядок та імперативні норми (у деяких випадках суд може враховувати відомий публічний порядок та імперативні норми держави, де розглядається справа при визначенні застосовного права).

Прикладом звернення до інституту застереження про публічний порядок та імперативних норм країни є справа, в якій пасажир – громадянин Швейцарії, уклав договір про перевезення з авіакомпанією, що має свій офіс (штаб-квартиру) в Німеччині. В договорі зокрема було зазначено, що застосовним є право держави-перевізника. Проте пасажир подав позов до суду

держави своєї національної приналежності стверджуючи, що його права були порушені в результаті виконання умов договору міжнародного перевезення. Суд Швейцарії, розглянувши справу, вирішив що незважаючи на обране в договорі право, застосування до спірних правовідносин права держави-перевізника (Німеччини) суперечить основним принципам публічного порядку Швейцарії та імперативним нормам її законодавства щодо захисту власних громадян. Суд констатував, що законодавство Швейцарії передбачає вищий рівень захисту прав пасажирів, аніж законодавство Німеччини, тому суд може відмовитися від застосування права країни перевізника і застосувати власне законодавство країни пасажера для вирішення спору [133].

Що ж стосується вибору компетентного права для договорів міжнародних перевезень вантажів, то за загальною практикою щодо досліджуваних правовідносин найбільш вживаною в законодавчих практиках держав є колізійна прив'язка автономії волі сторін. Слід зазначити, що звернення сторін до принципу автономії волі означає, що сторони договору можуть відокремити правовідносини від правової системи найбільш тісного зв'язку і прив'язати регулювання таких відносин до іншого правопорядку на власний розсуд. Проте, варто наголосити, що колізійна прив'язка автономії волі сторін договору не застосовуватиметься, якщо її використання суперечить відомому публічному порядку, що слугує об'єктивним обмежувачем принципу автономії волі і вибору сторонами застосовного права [47]. В цілому ж, як справедливо зазначає А. С. Довгерт, система колізійного регулювання визначення застосовного права за відсутності виявлення сторонами автономії волі будується за допомогою загального принципу найбільш тісного зв'язку у поєднанні з великою кількістю формалізованих колізійних норм, у яких цей принцип відбивається [17, с. 15].

Необхідно зазначити, що вантажі та пасажери у міжнародному змішаному перевезенні прямують територією декількох держав, у кожній з яких створені та запроваджені відповідні колізійні норми, які в свою чергу відсилають до матеріальних норм, що містять конкретні правила щодо

виконання відповідних транспортних операцій в межах виконання зобов'язань за договором міжнародного змішаного перевезення: відправлення вантажу, посадка пасажирів, транспортування, перевантаження, тимчасове зберігання вантажу у транспортному терміналі, пересадка пасажирів, прибуття, видача вантажу тощо. Складність транспортних відносин, необхідність враховувати особливості їх окремих елементів, які тяжіють у процесі виконання перевезення до різних правопорядків, обумовлюють наявність поряд із загальними колізійними нормами спеціальних колізійних норм, що підпорядковують внутрішньому праву певне коло правовідносин у межах транспортних зобов'язань. Таким чином, можна говорити про можливість започаткування наукової дискусії щодо доцільності і необхідності проведення класифікації колізійних норм у сфері міжнародних змішаних перевезень з поділом їх на загальні і спеціальні. Так, загальні колізійні принципи являють собою найбільш типові, узагальнені правила для побудови колізійних норм. Спеціальні застосовуються в різних особливих ситуаціях, які в свою чергу, можна класифікувати за критерієм виду транспортної операції. Серед спеціальних колізійних норм, передбачених міжнародними угодами та внутрішнім законодавством держави, слід виокремлювати: 1) закон держави складання перевізного документа, 2) закон держави місця відправлення (порту навантаження), 3) закон держави події, 4) закон місцезнаходження вантажу, 5) закон держави місця складання акту про стан вантажу, 6) закон держави місця призначення (порту розвантаження), 7) закон держави, де пред'явлено претензію, 8) закон суду та інші.

Висновки до розділу 1

1. Запропоновано авторський підхід до застосовної термінології та співвідношення понять змішаного, мультимодального, інтермодального та комбінованого перевезення вантажів, пасажирів та багажу. Дослідивши національне транспортне законодавство, двосторонні договори між Україною та іншими державами та норми міжнародних конвенцій і правил у

досліджуваній сфері, можна стверджувати, що міжнародні змішані перевезення являють собою багатоструктурну конструкцію, а терміни «мультиmodalьне», «інтерmodalьне» та «комбіноване» перевезення мають певне співвідношення один до одного та застосовуються лише для перевезення вантажів, в свою чергу, для перевезень пасажирів та багажу декількома видами транспорту за одним документом відсутній одноманітний термін як на міжнародному, так і на національному рівні. Проте, поняття змішаного перевезення за лексичним та правовим змістом вбирає в себе сутність усіх раніше перерахованих термінів. Отже, поняття «змішане перевезення вантажів, пасажирів та багажу» є збираним і узагальнюючим для мультиmodalьних, інтерmodalьних та комбінованих перевезень як вантажів, так і пасажирів та багажу.

2. Визначено, що міжнародним змішаним перевезенням вантажів, пасажирів та багажу характерні такі групи кваліфікаційних ознак: 1) ознаки транспортної діяльності з надання послуг перевезення (перевезення відбувається на підставі договору, який оформляється шляхом видачі відповідного транспортного документу); 2) ознаки, що характерні міжнародним перевезенням (правове регулювання відбувається на підставі міжнародних конвенцій та відповідних двосторонніх договорів, нормами міжнародних угод передбачена обмежена межа відповідальності перевізника, претензійний порядок врегулювання спорів, скорочені строки позовної давності); 3) ознаки, що характерні змішаним перевезенням (використання декількох видів транспорту, єдиний транспортний документ, наявність особи, яка бере на себе відповідальність за збереження вантажу, багажу та безпеку пасажирів протягом усього транспортування (оператор змішаного перевезення)).

3. Запропоновано авторське визначення поняття міжнародного змішаного перевезення вантажів, пасажирів та багажу, під яким слід розуміти перевезення вантажів, пасажирів та багажу щонайменше двома різними видами транспорту на підставі договору міжнародного змішаного перевезення,

укладеного з оператором, який організує перевезення, бере на себе відповідальність за його здійснення і видає єдиний транспортний документ на весь час маршруту (для вантажів – єдиний перевізний документ, для пасажирів – єдиний квиток) з місця відправлення в одній державі до місця призначення в іншій.

4. Через формування нового етапу розвитку національного законодавства в сфері змішаних перевезень постає за необхідне здійснити доопрацювання раніше застосованої науковцями періодизації, пропонується виділити 4 етапи: 1) початковий, 2) радянський, 3) становлення українського законодавства (1991-2021), 4) сучасний (з моменту прийняття спеціального закону «Про мультимодальні перевезення» 2021 р. – по теперішній час).

5. Встановлено наявність правової колізії між нормами Цивільного кодексу України, а саме: Законом України «Про мультимодальні перевезення» були внесені зміни до статті 913 Цивільного кодексу України, яка має назву «Мультимодальні перевезення» і передбачає можливість перевезення пасажирів кількома видами транспорту за єдиним транспортним документом або за документом мультимодального перевезення. Проте, необхідно наголосити, що така норма створює протиріччя між статтями ЦК України: частина 2 статті 910 зазначеного кодексу встановлює, що укладення договору перевезення пасажирів підтверджується видачею відповідно квитка та багажної квитанції, форми яких встановлюються відповідно до транспортних кодексів (статутів), що протирічить можливості видачі пасажиру документа мультимодального перевезення, призначеного для вантажів.

Слід звернути увагу, що в жодній з частин статті 913 Цивільного кодексу України не встановлено, що перевезення пасажирів кількома видами транспорту за єдиним транспортним документом є мультимодальним перевезенням, а лише надана можливість використання документу мультимодального перевезення (проте, реалізація зазначеного положення є неможливою, як зазначалося раніше). Крім того, за своєю суттю та змістовним наповненням закону «Про мультимодальні перевезення» сфера

мультимодальних перевезень зосереджена лише на перевезенні вантажів. Відтак, Прикінцеві положення Закону України «Про мультимодальні перевезення», якими було внесено зміни до ЦК України запропонували врегулювати суспільні відносини з перевезення пасажирів так само як і відносини між учасниками мультимодального перевезення вантажів, що вбачається недоцільним через поширення сфери мультимодальних перевезень на перевезення пасажирів, при цьому посилаючись на Закон, який регулює інші відносини, які найчастіше є господарськими за своєю правовою природою.

6. Запропоновано для пасажирських перевезень різними видами транспорту за єдиним документом для використання термін «змішані перевезення пасажирів та багажу», а єдиним документом визначити «єдиний квиток».

7. Підготовлено пропозицію щодо необхідності удосконалення транспортної політики держави шляхом запровадження спеціального сервісу мультимодального цифрового транспортного коридору, в межах якого буде реалізовано принцип «єдиного вікна».

8. Надано визначення поняття «мультимодальний цифровий транспортний коридор» як інтегрованої системи транспортної інфраструктури для координації та оптимізації перевезень різними видами транспорту з використанням сучасних інформаційних технологій, таких як системи моніторингу та відстеження, обробки даних в режимі реального часу, використання Інтернету речей, аналітики даних та інших інноваційних засобів для покращення управління та оптимізації логістичних процесів вздовж транспортного маршруту, що спрямовані на підтримку ефективності, надійності та швидкості перевезень вантажів, пасажирів та багажу.

9. Запропоновано виділити такі функції мультимодального цифрового транспортного коридору як засобу регулювання на міжнародному рівні: 1) забезпечення ефективності та оптимізації руху вантажів і пасажирів між різними видами транспорту для покращення загальної продуктивності та швидкості доставки; 2) використання цифрових технологій для полегшення та

прискорення процедур на митниці та кордоні, що сприяє зменшенню затримок та покращенню потоку вантажів та пасажирів; 3) створення стандартів і протоколів для обміну даними між різними країнами та транспортними партнерами з метою сприяння інтернаціональній співпраці та синергії; 4) застосування цифрових систем для вдосконалення безпеки перевезень, відстеження вантажів та запобігання втратам чи пошкодженням; 5) забезпечення доступу до важливих даних та інформації для всіх учасників логістичного ланцюга, що сприяє кращій координації та прийняттю рішень; 6) впровадження стандартів та норм, що регулюють мультимодальні транспортні коридори, для забезпечення сумісності між різними системами та транспортними засобами; 7) забезпечення спільних між різними державами механізмів для вирішення проблем, що можуть виникнути при використанні таких коридорів, і створення механізмів для вирішення конфліктів.

10. Зроблено висновок про необхідність міжнародної уніфікації правового регулювання змішаних перевезень вантажів, пасажирів та багажу шляхом напрацювання єдиного міжнародно-правового документа у сфері міжнародних мультимодальних перевезень у зв'язку із чим обґрунтовано необхідність такої уніфікації правового регулювання мультимодальних перевезень: по-перше, це зручність та ефективність. Змішані перевезення передбачають використання різних видів транспорту (наприклад, автомобільного, морського, повітряного, залізничного) для доставки вантажу, пасажирів та багажу від одного пункту до іншого. Уніфіковані правила дозволяють спростити та зменшити бюрократичні обмеження, покращити координацію між різними перевізниками і полегшити логістику;

по-друге, це зменшення правових ризиків. Застосування різних національних норм і правил для різних видів транспорту може створювати правові ризики та невизначеність, особливо при перетині кордонів кількох країн. Уніфіковані правила можуть допомогти уникнути цих проблем та визначити єдиний правовий стандарт для змішаних перевезень;

по-третє, це прямий вплив на міжнародну торгівлю. Уніфіковані правила сприяють зростанню міжнародної торгівлі, оскільки полегшують переміщення товарів між країнами, що особливо важливо в контексті глобалізації та забезпечення енергетичної та продовольчої безпеки;

по-четверте, це зменшення витрат. Оптимізація перш за все саме мультимодальних перевезень, спрощення логістики та зниження адміністративних витрат можуть призвести до зменшення загальних витрат на логістику та транспортування товарів.

11. Встановлено, що особливістю колізійних норм у сфері міжнародних перевезень є підпорядкування договору перевезення дії кількох колізійних прив'язок. Запропоновано до наукового обігу критерій підпорядкування договору перевезення дії кількох колізійних прив'язок одночасно із поділом їх на загальні та спеціальні. До спеціальних колізійних прив'язок у відносинах з міжнародних перевезень запропоновано відносити: 1) закон держави складання перевізного документа, 2) закон держави місця відправлення (порту навантаження), 3) закон держави події, 4) закон місцезнаходження вантажу, 5) закон держави місця складання акту про стан вантажу, 6) закон держави місця призначення (порту розвантаження), 7) закон держави, де пред'явлено претензію, 8) закон суду.

РОЗДІЛ 2

ДОГОВІРНІ ОСНОВИ МІЖНАРОДНИХ ЗМІШАНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

2.1. Поняття та види договорів міжнародних змішаних перевезень

Сучасний транспортний ринок пропонує широкі можливості для організації внутрішніх та міжнародних перевезень. Міжнародні перевезення виконуються в умовах дій міжнародних конвенцій, а також національних законодавств країн, по яких пролягають маршрути таких перевезень. При цьому, в більшості випадків, послідовно використовуються кілька видів транспорту, представлених суб'єктами транспортного ринку.

Тому раціональна організація міжнародних перевезень являє собою складну багатоаспектну задачу організації технічної, технологічної і правової взаємодії, що забезпечує системне використання різних видів транспорту. Така організація є неможливою без чітких уявлень про цю складну систему суб'єктів міжнародного транспортного ринку, котрі задіяні у процесі розв'язання транспортних задач, об'єднаних спільною метою доставлення вантажу, пасажирів і багажу з визначеним рівнем якості таких послуг, у встановлені терміни, при мінімальних витратах [9].

Суспільні відносини, що виникають з приводу міжнародного перевезення вантажів, пасажирів і багажу є досить поширеними на практиці. З одного боку, вони характеризуються зрозумілою системою зобов'язань, водночас, з другого боку, потребують чіткої та юридично визначеної регламентації, яка повинна забезпечуватися відповідними регуляторами суспільних правовідносин.

Слід констатувати, що до основних регуляторів відносин перевезення вантажів, пасажирів і багажу у міжнародному прямому змішаному сполученні відноситься договір. Домовляючись про укладення договору, сторони упорядковують свої правовідносини, визначають взаємні права і обов'язки та бажають досягти обумовленого результату.

Поряд із цим, нормальне функціонування договірної регулювання відносин міжнародного змішаного перевезення є можливим завдяки належному правовому регулюванню, яке повинно бути забезпечено державою та міжнародним співтовариством.

Договір відіграє ключову роль у регулюванні правовідносин із перевезення вантажів у міжнародному сполученні. Оскільки нині законодавче регулювання відстає як на міжнародному, так і на національному рівнях, то правовідносини при міжнародному змішаному перевезенні вантажів формуються під впливом договірної регулювання. Тому саме договір залишається єдиною підставою та єдиним регулятором відносин міжнародних змішаних (мультимодальних) перевезень вантажів, пасажирів і багажу [59].

Важливо наголосити на тому, що за відсутності необхідної нормативної основи, сам по собі договір змішаного перевезення не здатен у повній мірі забезпечити сторонам необхідні правові гарантії та не завжди спроможний вирішити питання відповідальності сторін, порядку врегулювання спірних питань, визначення органу, уповноваженого на їх вирішення тощо.

Окрім цього, укладаючи договір, його сторони, з огляду на складність та багатогранність відносин змішаних перевезень, не можуть охопити увесь спектр питань, які потребують врегулювання шляхом взаємної домовленості, що зумовлює потребу опиратись на норми закону та/або відштовхуватись від них.

Зазначене підтверджує той факт, що при укладенні цивільно-правових та господарських договорів (в тому числі і міжнародного змішаного перевезення) останнім пунктом відповідного договору часто передбачається, що усі питання, не врегульовані цим договором, вирішуються в порядку передбаченому законом.

Таким чином, можна зробити висновок, що нормативна визначеність у аспекті договірної регулювання відносин сторін є реальною потребою.

Загальні засади здійснення перевезень в Україні викладено в Главі 64 ЦК України [97], яка також містить й положення щодо мультимодальних

перевезень. Так, частиною 1 статті 913 ЦК України передбачено, що перевезення вантажу, багажу та пошти може здійснюватися кількома видами транспорту з використанням документа мультимодального перевезення.

Окремо частиною 2 статті 913 ЦК України врегульовано перевезення пасажирів, яке окрім документа мультимодального перевезення може здійснюватися й за єдиним транспортним документом. Цією ж нормою передбачено, що відносини учасників перевезень (організацій, підприємств транспорту) визначаються за домовленістю між ними.

Таким чином, детального врегулювання особливостей укладення договору перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні нормами ЦК України не передбачено. Втім частиною 3 статті 913 закріплено відсилочне положення до Закону України від 17.11.2021 р. № 1887-IX «Про мультимодальні перевезення».

Норми ГК України [12] певною мірою доповнюють положення ЦК України. Зокрема, частина 1 статті 312 ГК України додає, що мультимодальне перевезення вантажів здійснюється під відповідальністю оператора мультимодальних перевезень, з яким замовник послуги й укладає договір. Щодо відносин фактичних перевізників та умов роботи мультимодальних терміналів, то вони регулюються вузловими угодами, укладеними відповідно до законодавства України.

Закон України «Про транспорт» [94] також регулює особливості взаємодії підприємств різних видів транспорту під час перевезень пасажирів, вантажів, багажу, пошти. Так, частина 1 статті 39 зазначає, що такі відносини визначаються кодексами (статутами) окремих видів транспорту, а також укладеними на їх основі договорами (вузловими угодами). Частина 2 названої статті додає, що розроблення та укладання вузлових угод має здійснюватися в порядку, що встановлюється Кабінетом Міністрів України, проте окремий порядок прийнято не було.

На практиці сформувався підхід, за яким в рамках вузлових угод встановлюються умови щодобового планування діяльності пунктів перевалки;

визначають місця для передачі вантажів; строки для навантаження та вивантаження окремих вагонів, груп вагонів, маршрутів, автомобілів та суден; місце навантаження-вивантаження; а також вимоги до самої процедури приймання, здачі та зважування вантажів та інші. Якщо узагальнити обов'язки, які випливають з вузлової угоди, можна виділити такі зобов'язання: 1) щодо обсягів перевалки вантажів; 2) щодо передачі вантажів між різними видами транспорту; та 3) щодо розрахунків за виконані роботи з перевалки. На додаток до цього слід враховувати, що з перевалкою можуть пов'язуватись й інші супутні послуги, зокрема: чищення цистерн, тари, безпосередньо терміналу, подача та упорядкування вагонів під завантаження, розвантаження тощо [67].

Отже, характерною ознакою вузлової угоди є те, що об'єктом її правового регулювання виступають суспільні відносини, пов'язані з перевалкою (перевантаженням) вантажу, а не з його безпосереднім транспортуванням. При цьому суб'єктний склад таких відносин не передбачає залучення вантажовідправника чи вантажоодержувача, а обмежується перевізниками та власником або володільцем перевалочного пункту.

Незважаючи на розповсюдженість такої практики та використання поняття «вузлової угоди» в договорах та окремих нормативно-правових актах, її зміст у вітчизняному законодавстві не розкривається, а санкцій за неукладення, несвоєчасне укладення або порушення вузлових угод законодавством взагалі не передбачено. М. Л. Шелухін та В. В. Кадала [124] вже звертали увагу на необхідність врегулювання даного питання, як й на доцільність надання юридичної дефініції поняття «вузлова угода» та розробки типового примірника вузлової угоди.

В. А. Попов пропонував розглядати вузлову угоду «як договір, відповідно до якого перевізники різних видів транспорту зобов'язуються здійснювати у встановленому договором порядку по відношенню один до одного злагождені дії в інтересах вантажовідправника (вантажоодержувача), спрямовані на своєчасну передачу вантажу в пунктах перевалки з одного виду транспорту на інший з метою забезпечення перевезення в прямому змішаному сполученні»

[67]. Окремо ним було відмежовано та визначено договір перевалки вантажу, який, в свою чергу, «є домовленістю суб'єктів транспортних відносин (транспортних організацій), за якою одна сторона зобов'язується перемістити вантаж з одного транспорту або виду транспорту на інший у встановлений строк, за визначену плату, на підставі обов'язкових технологічних правил та з метою продовження процесу доставки вантажу, а друга сторона зобов'язується надати інформацію про тип, вид, правовий режим вантажу, та оплатити надану послугу» [67]. Вважаємо за доцільне закріпити на законодавчому рівні обидва визначення.

Таким чином, незважаючи на існуючий масив законодавчих актів, які унормовують питання змішаного перевезення, можна констатувати недостатність існуючих норм для врегулювання договірних відносин у цій сфері.

Разом з тим І. В. Давидова та С. С. Журило наголошували на важливості формування та реалізації якісної державної політики у сфері мультимодальних перевезень та визначенні пріоритетних напрямків їх розвитку. З цією метою Кабінет Міністрів України відповідно до своїх повноважень має формувати комплексну узгоджену державну політику у сферах автомобільного, залізничного, морського та внутрішнього водного транспорту [14, с. 144]. Втім на сьогоднішній день констатувати наявність єдиного комплексного підходу до регулювання мультимодальних перевезень немає змоги. Так, окремі нормативно-правові акти досі не актуалізовано після прийняття Закон України «Про мультимодальні перевезення», у зв'язку з чим вони оперують терміном «перевезення у прямому змішаному сполученні».

Незначна кількість вітчизняних норм, які чинять вплив на договірне регулювання змішаного (мультимодального) перевезення вантажів міститься також у підзаконних нормативно-правових актах, наприклад, у Статуті залізниць України, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 року, Правилах перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 14.10.1997

року № 363, Правилах повітряних перевезень вантажів, затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 19.11.2021 року № 1795 та ін.

У Правилах повітряних перевезень вантажів [1] договірним аспектам змішаних перевезень присвячено більше уваги, ніж зазначеними вище кодифікованими актами, зокрема надано дефініцію поняття змішаного перевезення, вживаються поняття договору змішаного перевезення та оператора змішаного перевезення, міститься посилання на Конвенцію Організації Об'єднаних Націй про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980-го року, положення якої можуть застосовуватись до змішаного перевезення, що здійснюються частково повітряним і частково будь-яким іншим видом транспорту, незважаючи на те, що Конвенція так і не набрала юридичної сили.

Отже, можна констатувати, що сучасне правове регулювання договірних аспектів змішаних перевезень в Україні є доволі обмеженим та невпорядкованим, що негативно позначається на застосовності договірної конструкції змішаних перевезень на практиці. Вбачається, що вирішення окресленої проблеми є можливим завдяки напрацюванню нових та систематизації наявних правових норм шляхом доповнення Закону України «Про мультимодальні перевезення» положеннями щодо перевезення пасажирів, а також актуалізації наявних підзаконних нормативно-правових актів та розробки типових форм договорів з урахуванням нового закону та міжнародних стандартів.

Заради справедливості, звернемо увагу на те, що на міжнародному рівні, не зважаючи на наявність Конвенції «Про міжнародні змішані перевезення вантажів», також не надано адекватного правового регулювання договірних відносин змішаних перевезень вантажів. Фактично, договірні відносини регулюються так званим «м'яким правом», зокрема Єдиними правилами для комбінованого транспортного документа, виданими ICC 1975 року, Правилами щодо мультимодальних транспортних документів, виданими UNCTAD / ICC 1995 року та ін.

Правила UNCTAD / ICC 1995 року [146] стосуються лише частини договору змішаного перевезення, носять факультативний характер і застосовуються лише у тих випадках, коли сторони здійснили на них посилення.

Стосовно Конвенції «Про міжнародні змішані перевезення вантажів», то хоча її положеннями і передбачено, що: «Якщо кладений договір змішаного перевезення, який відповідно до статті 2 підпадає під дію даної Конвенції, положення даної Конвенції мають обов'язкову силу для такого договору» [172], однак, станом на сьогодні, вона не набрала чинності, а тому не є широко використовуваною на практиці.

З огляду на викладене, стверджуємо, що оскільки національне та міжнародне право не позбавлені недоліків, то у сторін, при вступі у договірні відносини, можуть виникати проблеми правового характеру. По-перше, сторонам не зовсім зрозумілий механізм та порядок взаємодії між собою, оскільки відсутні правові норми, якими можна послуговуватись у цих процесах. По-друге, складається ситуація, за якої сторони повинні іти на певний ризик, наприклад, у тих випадках, коли договором не визначено застосовного права або не конкретизовано відповідальність сторони за неналежне виконання чи невиконання умов договору, що завжди ставатиме приводом для зловживань контрагентом. Тобто повноцінні гарантії належної охорони та захисту їх прав і законних інтересів, які повинні були б забезпечуватись правовими нормами, відсутні.

У підсумку можна говорити про умовну, але все ж таки існуючу, ненадійність договірної конструкції міжнародних змішаних перевезень, що спричинена актуальним правовим регулюванням. За таких обставин, нормативні перетворення та зміни у досліджуваному напрямку є вкрай необхідними.

Проводячи подальше дослідження, окремо зосередимося на питаннях договірного регулювання змішаних (мультимодальних) перевезень вантажів та змішаних перевезень пасажирів.

Загальне визначення «договору перевезення вантажу» закріплено у частині 1 статті 307 ГК України, де зазначається, що «за договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити ввірений їй другою стороною (вантажовідправником) вантаж до пункту призначення в установленій законодавством чи договором строк та видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (вантажодержувачу), а вантажовідправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату» [12].

Це визначення є застосовним й до змішаних перевезень з тим урахуванням, що суб'єктний склад таких правовідносин ускладнений та включає інших учасників (наприклад, «оператора мультимодального перевезення»), у зв'язку з чим дещо змінюється й зміст їх відносин (розподіл прав та обов'язків).

Як вже зазначалося вище, коли йшлося про вузлові угоди, перевезення вантажів нерідко вимагає додаткових операцій, націлених на обслуговування такого перевезення. Так, наприклад, пункт 22 Статуту залізниць України [110], що розкриває зміст «договору залізничного перевезення вантажу», передбачає, що залізниця може здійснювати додаткові операції, пов'язані з перевезенням вантажів (завантаження, розвантаження, зважування, експедирування тощо), що виконуються на підставі окремих договорів.

Перш за все, щоб окреслити сферу дослідження, доцільно провести розмежування договорів, що стосуються перевезення вантажів, за їх предметом. Так, до першої групи відносять договори, що безпосередньо спрямовані на здійснення перевезення, зокрема: договір перевезення вантажів, договір фрахтування, договір змішаного перевезення вантажів, договір перевезення пасажирів. До другої – договори, спрямовані на забезпечення процесу перевезення, зокрема: договори про подачу транспортних засобів під навантаження; про пред'явлення вантажу до перевезення; про організацію перевезень; про надання послуг з використання об'єктів транспортної інфраструктури; вузлові угоди; договори між транспортними організаціями,

між власниками транспортних інфраструктур; договори про транспортну експедицію [37, с. 101].

Також транспортні договори можна розподілити на «реальні» та «консенсуальні», підставою чого є момент, з якого вони вважаються укладеними. Так, реальні договори стають чинними тільки тоді, коли до волевиявлення сторін додається фактична передача речі або іншого предмета договору від однієї сторони іншій. В контексті перевезень до таких можна віднести договори перевезення вантажів чи здачу багажу. Під консенсуальними договорами розуміються ті договори, що стають укладеними відразу ж після досягнення згоди між сторонами щодо всіх істотних умов договору, незалежно від вчинення реальних дій.

Варто звернути увагу, що при здійсненні перевезення вантажів здійснюються і допоміжні операції, які окремо виділено на законодавчому рівні: завантаження та розвантаження транспортних засобів; перевантаження вантажів на інший вид транспорту чи транспортний засіб; сортування, пакування, обмірювання та маркування вантажу; накопичення, формування або дроблення партій вантажу; зберігання вантажу; транспортно-експедиційні послуги [126]. До цього переліку можна додати й інші «обслуговуючі» послуги: буксирування суден, фрахтування транспортних засобів, будівельний підряд, угоди між транспортними організаціями щодо процесу перевезення.

Якщо розглянути угоду про організацію міжнародного змішаного перевезення залежно від його виду (пасажирські, вантажні) можна визначити її суттєві умови, зокрема: 1) пункти прямого змішаного сполучення; 2) умови роботи пунктів пересадки пасажирів; 3) порядок погодження заявок на перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, у тому числі перелік підрозділів транспортних організацій, відповідальних за погодження заявки; 4) умови обміну інформацією про переміщення пасажирів, вантажів та багажу, а також умови автоматизованого обміну інформацією при організації та виконанні прямих змішаних перевезень вантажів, пасажирів та багажу; 5) порядок розшуку вантажу, багажу; 6) порядок розгляду претензій пасажирів,

вантажовідправників (відправників), вантажоодержувачів (одержувачів); 7) порядок взаємодії з виготовлення, зберігання, використання та обліку бланків єдиних транспортних документів; 8) порядок розрахунків між транспортними організаціями; 9) термін дії угоди.

Говорячи саме про договір змішаного (мультиmodalного) перевезення вантажів, В. В. Кадала виділяє наступні юридичні ознаки: а) самостійний вид господарського договору; б) майнова угода, що має визначену господарську мету – переміщення вантажу більше ніж одним видом транспорту; в) входить до системи договорів транспортної діяльності; г) сторонами договору є вантажовідправник та перевізник; ґ) договір визначає майново-господарські зобов'язання, що виникають при здійсненні одного з видів господарської діяльності – перевезення вантажів; д) платність договору; е) договір є реальним (момент його укладення збігається з моментом прийняття вантажу до перевезення); є) строковий договір (виконання зобов'язань його сторін здійснюється у встановлений законодавством чи договором строк) [19].

Необхідно звернути увагу на ще один критерій класифікації транспортних договорів яким виступає форма договору. За цим критерієм можна виділити: а) договори, укладені в загальному порядку в письмовій формі; б) договори, що оформляються за транспортною накладною або коносаментом, які відносяться до групи реальних договорів перевезення визначеного вантажу; в) договори, що укладені шляхом акцепту оферти у вигляді конклюдентних дій, зокрема: прийняття транспортною організацією замовлення на виділення транспортного засобу для перевезення вантажу.

Істотними умовами звичайного договору перевезення вантажу можна вважати: найменування та місцезнаходження сторін; найменування і кількість вантажу, його пакування; умови та термін перевезення; місце та час навантаження і розвантаження; вартість перевезення [126].

У той же час частина 3 статті 10 Закону України «Про мультиmodalні перевезення» формулює перелік істотних умов договору мультиmodalного перевезення вантажів, до яких відноситься: 1) предмет договору; 2) права,

обов'язки сторін; 3) ціна договору; 4) строк дії договору; 5) строк (термін) виконання договору; 6) відомості про сторони договору; 7) вид та найменування вантажу; 8) види транспорту, які будуть використовуватися, та маршрут мультимодального перевезення із зазначенням мультимодальних терміналів, де здійснюється зміна видів транспорту; 9) пункти відправлення та призначення вантажу; 10) відповідальність сторін за неналежне виконання сторонами умов договору; 11) а також усі умови, щодо яких за заявою хоча б однієї із сторін має бути досягнуто згоди [88].

Враховуючи загальні спільні риси та обов'язкові істотні умови, можна виокремити й відмінні ознаки різних договорів, змішаного перевезення вантажів, що дозволяє провести їх класифікацію.

В залежності від використання одного чи декількох видів транспорту в перевезеннях розрізняють договори місцевого та прямого сполучення. У рамках місцевих сполучень транспортна компанія забезпечує перевезення одним видом транспорту, як-от перевезення між станціями залізниці. У разі договорів прямого сполучення, перевезення виконується кількома транспортними компаніями одного виду транспорту. Юридичне регулювання таких договорів, зокрема у частині перевезення залізничним транспортом, відбувається згідно до пункту 1.7 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України [77].

Закон України «Про мультимодальні перевезення» виокремлює специфічний тип змішаних перевезень поряд зі звичайним мультимодальним. Так, під «комбінованим перевезенням вантажів» розуміється «мультимодальне перевезення вантажів однією і тією самою транспортною одиницею без перевантаження вантажу при зміні виду транспорту, де більша частина маршруту приходить на морський, річковий або залізничний транспорт, а відрізок маршруту автомобільним транспортом є максимально коротким» [88]. При цьому розрізняють здійснення такого перевезення вантажним автомобілем, причепом, напівпричепом, з тягачем або без тягача, знімним кузовом або контейнером.

Різні види транспорту характеризуються своїм специфічним регулюванням у контексті перевезення вантажів. Так, Правила приймання вантажів до перевезення (затверджені Наказом Мінінфраструктури від 05.09.2023 року № 788) [80], розрізняють «контейнерну відправку», «вагонну відправку» та «контрейлерну відправку» в залежності від способу перевезення вантажу. Окрім того, в залежності від кількості зайнятих вантажем вагонів або контейнерів, виокремлюють «групову відправку» та «маршрутну відправку».

Нарешті, перевезення вантажу можна класифікувати залежно від самого вантажу. Варто зазначити, що єдиної класифікації вантажів у національному законодавстві не існує, а тому їх необхідно шукати в актах, що стосуються відповідного типу транспорту. Наприклад, Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні (затверджені Наказом Мінтрансу України від 14.10.1997 року № 363) пропонують класифікувати вантажі за такими критеріями: вид продукції, фізичний стан, наявність тари, спосіб вантаження і розвантаження, маса та габарити [78].

В залежності від факту перетину державного кордону України ми можемо говорити про внутрішні змішані перевезення та міжнародні змішані перевезення.

Зазначимо, що за договором міжнародного змішаного перевезення вантажів з одного боку є оператор змішаного перевезення, який зобов'язується доставити наданий йому другою стороною – вантажовідправником, вантаж з місця в одній державі до обумовленого пункту призначення в іншій державі двома чи більше видами транспорту за єдиним транспортним документом у порядку та строки встановлені договором та передати його уповноваженій на одержання вантажу особі – вантажоодержувачу, а вантажовідправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу обумовлену договором плату.

Як при укладенні звичайних договорів змішаного перевезення, так і міжнародного змішаного перевезення, переміщення вантажу здійснюється двома або більше видами транспорту. Загалом перелічені вище ознаки договору

змішаного перевезення вантажів є притаманними й договору міжнародного змішаного перевезення.

Попри це, зауважимо, що на відміну від внутрішніх договорів, за договорами міжнародних змішаних перевезень переміщення вантажу повинно обов'язково проводитись з території однієї держави на територію іншої, тим самим перетворюючи господарський договір у зовнішньоекономічний контракт. Його особливістю також виступає ускладнене юридичне регулювання, що вимагає врахування як національних норм, так й міжнародних договорів.

Слід зазначити, що згадуваною раніше Конвенцією «Про міжнародні змішані перевезення вантажів» взагалі не приділено уваги досліджуваному нами договору, не встановлено порядку та особливостей його укладення, виконання, зміни та розірвання, не передбачено його типової форми та не визначено переліку умов, які сторони повинні погодити при його укладенні. Її положеннями передбачено лише підставу для визнання недійсними будь-яких умов договорів у випадках прямої або побічної суперечності положенням Конвенції (ч. 1 ст. 28).

На практиці при укладенні договору міжнародного змішаного перевезення сторони самостійно домовляються щодо умов договору, а також визначають (зазвичай окремим пунктом у договорі), чи застосовуватимуться положення Конвенції до договірних правовідносин.

Як правило, у договорі, окрім звичайних реквізитів, відображається згода сторін щодо предмету; вартості та порядку розрахунків; строків перевезення; взаємних прав та обов'язків; відповідальності; порядку вирішення претензій та спорів; норм права, що підлягають застосуванню тощо.

На підтвердження укладення договору видається відповідний транспортний документ. Згідно з Конвенцією «Про міжнародні змішані перевезення вантажів» такий документ іменується документом змішаного перевезення, що засвідчує прийняття вантажу оператором змішаного

перевезення у своє ведення, а також його зобов'язання доставити вантаж відповідно до умов договору змішаного перевезення [86].

Таким чином, можна говорити про те, що документ змішаного перевезення виконує декілька важливих функцій: 1) засвідчує факт укладення договору, 2) є доказом *prima facie* прийняття оператором змішаного перевезення у своє ведення вантажу [86] та 3) підтверджує зобов'язання оператора змішаного перевезення доставити вантаж.

Статтями 5-13 Конвенції «Про міжнародні змішані перевезення вантажів» досить детально описуються особливості документу змішаного перевезення, виділяються його різновиди, характеризується порядок видачі такого документу, перелічено відомості, які повинні бути у ньому зазначені, визначено гарантії вантажовідправника, доказову силу документу змішаного перевезення, врегульовано питання помилок у документі змішаного перевезення та відповідальності за умисне внесення неправильних даних і за невнесення даних у документ.

Не можливо оминати той факт, що єдиної встановленої та обов'язкової до застосування форми такого документа не розроблено, що певною мірою ускладнює оформлення договірних відносин сторін.

У зв'язку із цим, учасниками міжнародних транспортних відносин напрацьовуються власні типові форми (проформи) документа змішаного перевезення. На сьогоднішній день найпоширенішою проформою є коносамент FIATA FBL (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading) – Експедиторський коносамент перевезення вантажу у змішаному сполученні [98].

Коносамент FIATA FBL враховує Правила UNCTAD/ICC з мультимодальних транспортних документів, опублікованих ICC в її публікації №481 та відповідає Уніфікованим правилам та звичаям для документарних акредитивів (UCP 600).

Він видається оператором змішаного перевезення, володіє характеристиками оборотного товаророзпорядчого документа (разом з цим, він

може видаватися і у якості необоротного документа) та є наскрізним коносаментом. При його використанні місцем отримання вантажу є місце походження вантажу, а для доставки вантажу в місце призначення використовуються послуги фактичного перевізника.

Принагідно зауважимо, що в Україні прийняті та затверджені рішенням Асоціації міжнародних експедиторів України від 08.10.2009 року, протокол № 2, Правила і рекомендації щодо користування документами і формами FIATA, зокрема FIATA FBL [75].

Поряд із коносаментом FIATA FBL застосовуються також проформи Multidos 95, яка розроблена Балтійською та Міжнародною морською радою (BIMCO); Combidoc, яка розроблена FIATA/INSA та ін.

Таким чином, серед безлічі можливих видів форм документу змішаного перевезення сторони договору повинні обрати лише одну та послугоуватись нею у процесі перевезення.

Необхідно звернути увагу на проблематику виокремлення сторін договору міжнародного змішаного перевезення, що відіграє велику роль у з'ясуванні відповідальності за порушення умов договору особи.

Єдина позиція із цього питання відсутня, а положення Конвенції чіткої та однозначної відповіді не дають. Причина полягає у тому, що у відносинах змішаного перевезення вантажів беруть участь безліч учасників, серед яких основними є оператор змішаного перевезення, вантажовідправник та вантажоодержувач.

Окрім них, участь у перевезенні можуть брати і треті особи – фактичні перевізники, тобто особи, на яких оператором змішаного перевезення покладається обов'язок щодо виконання умови про перевезення та передачі вантажу вантажоодержувачеві.

У зв'язку із участю у відносинах перевезення останніх і виникають наукові дискусії. Одні науковці переконані, що перший із перевізників у відносинах із вантажовідправником виступає представником інших перевізників, кожен з яких укладаючи договір повинен виконувати права і

обов'язки попереднього перевізника. За таких умов перший перевізник несе відповідальність за наступного перевізника, в той час, як кінцевий перевізник відповідає за дії попередніх.

Окремі науковці переконані, що транспортна організація пункту відправки, яка уклала договір перевезення, покладає на проміжні транспортні організації, а також на організацію пункту призначення виконання обов'язку частинами. Тобто стороною договору є перший перевізник, а інші перевізники є третіми особами.

Перший вантажоперевізник є стороною договору, а в подальшому він лише залучає до виконання свого обв'язку за договором третіх осіб – інші транспортні організації. За невиконання чи неналежне виконання умов договору третіми особами уся відповідальність покладається на першого вантажоперевізника.

Таким чином, до сторін договору міжнародного змішаного перевезення відноситься оператор змішаного перевезення та вантажовідправник, а відповідальність за невиконання умов договору повинна повністю покладатись саме на оператора, навіть у випадку, якщо порушення сталося з вини фактичного перевізника.

В умовах відсутності належної правової регламентації змішаних перевезень на міжнародному та національному рівні, саме договір залишається основним регулятором таких відносин. Проте, укладення договору міжнародного змішаного перевезення вантажу надає вантажовласникові певні переваги, зокрема: вантажовласник звільняється від необхідності укладати окремі договори з різними транспортними організаціями та безпосередньо приймати участь та здійснювати контроль на різних стадіях перевезення.

Процес укладення договору міжнародного змішаного (мультиmodalного) перевезення вантажів є складним. Оскільки цей договір є зовнішньоекономічним договором міжнародного перевезення вантажів, який ускладнено особливостями змішаного сполучення, а ризики, пов'язані з

неповним, неточним чи двозначним викладенням його змісту, покладаються виключно на сторони договору.

Окремо зупинимося на договірному регулюванні змішаних перевезень пасажирів та багажу.

Легальне визначення договору перевезення пасажирів та багажу наведено у статті 910 ЦК України, де зазначено, що «одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, а в разі здавання багажу - також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу - також за його провезення» [120].

Як і у випадку з договором перевезення вантажу, дане визначення є застосовним й до змішаних перевезень з тим урахуванням, що суб'єктний склад таких правовідносин ускладнений та включає інших учасників, у зв'язку з чим дещо змінюється й зміст їх відносин (розподіл прав та обов'язків).

У роботі Г. В. Самойленка було визначено правову природу договору перевезення пасажирів, що «є двостороннім, оплатним, консенсуальним чи реальним (визначається моментом укладання, придбанням квитка чи вчиненням дій, що визначають волевиявлення пасажирів на укладення договору на умовах перевізника, зокрема, входження до транспортного засобу). Договір перевезення пасажирів транспортом загального користування є публічним договором; за способом укладання – приєднання» [105].

Істотними умовами договору про перевезення пасажирів названі: (1) предмет договору (дії перевізника, спрямовані на надання пасажирів транспортних послуг), (2) вартість послуг, (3) терміни доставки пасажирів, (4) місце відправлення та місце прибуття, (5) а також інші умови, що є обов'язковими відповідно до актів цивільного законодавства, та умови визначені на розсуд сторін істотними.

Вважаємо за доцільне підтримати пропозиції Г. В. Самойленка [105] щодо необхідності включення до істотних умов договору перевезення

пасажира і багажу вимоги щодо безпеки пасажирів як споживачів транспортної послуги та законодавчого закріплення чіткої позиції щодо запровадження політики захисту прав споживачів з визнанням пріоритетності безпеки пасажирів над своєчасною доставкою до місця призначення.

Уваги заслуговує й позиція А. О. Мінченка, який пропонував розділити обов'язки перевізника з перевезення пасажирів та багажу на чотири групи: 1) обов'язки, пов'язані із забезпеченням перевезення пасажирів; 2) обов'язки, пов'язані із забезпеченням перевезення багажу та ручної поклажі пасажирів; 3) обов'язки, пов'язані із забезпеченням вчасної та безпечної доставки пасажирів до пункту призначення; 4) обов'язки, пов'язані із забезпеченням якісного обслуговування пасажирів шляхом надання їм комплексу супутніх послуг відповідного рівня комфортності [49]. Таким чином, послуга з перевезення пасажирів не зводиться до його фізичного переміщення, а включає й інші супутні зобов'язання, зокрема з забезпечення певного рівня комфорту під час такого переміщення.

Основною перевагою використання змішаних пасажирських перевезень є наявність відпрацьованого логістичного ланцюжку, який пропонує маршрут перевезення «від дверей до дверей» із забезпеченням оптимальної організації пасажирського руху та мінімальним часом перебування в дорозі. Таке перевезення має сприйматися єдиною цілісною операцією незалежно від того, скількома видами транспорту буде користуватися пасажир.

Вітчизняний термін «змішані перевезення» охоплює декілька усталених в міжнародному приватному праві понять:

По-перше, «мультимодальні перевезення» в пасажирському сполученні, під якими розуміють перевезення пасажирів і їх багажу на окремо взятому напрямку одним або декількома перевізниками.

По-друге, «інтермодальне перевезення» в пасажирському сполученні може бути визначено як перевезення пасажирів (освоєння пасажиропотоку або окремих його сегментів) на окремо взятому напрямку різними перевізниками

за єдиним проїзним документом і під відповідністю одного перевізника (оператора).

Трактування окреслених понять враховує, що основною сполучною і організуючою ланкою в багатьох змішаних транспортних системах є залізничний транспорт як найбільш надійний, безпечний та екологічний вид перевезення з великою провізною здатністю. Розгалужена інфраструктура залізничних вокзальних комплексів та пересадочних вузлів має спроможність гарантувати безпечну, зручну та оптимальну за часом пересадку пасажирів. Сучасні технології та цифровізація управління логістичними процесами передбачають існування автоматизованих систем управління на додаток до діяльності спеціалізованого диспетчерського апарату. Наявність таких систем сприяє та спрощує реалізацію пасажирських перевезень за змішаними схемами, зокрема питання розподілу відповідальності та ведення взаєморозрахунків між учасниками процесу перевезення.

Іншим поширеним видом змішаних пасажирських перевезень, на який необхідно звернути увагу, є використання авіатранспорту. В цій сфері розповсюдженим є поняття «код-шерингових угод», що покликані спростити процедури бронювання, реєстрації та оформлення багажу під час подорожей різними рейсами [175]. Основна ідея «код-шерингової» угоди полягає у бронюванні двох стикувальних рейсів від різних авіакомпаній за одним квитком. Крім того, узгоджені розклади мають гарантувати, що у пасажира буде достатньо часу перед посадкою на наступний рейс. Втім варто звернути увагу, що не всі авіакомпанії пропонують такі угоди, оскільки вони потребують існування певних домовленостей з рейсами авіакомпаній-партнерів.

Щодо оплати, то у змішаних перевезеннях пасажири оплачують свій проїзд (та провезення багажу) за весь шлях прямування при оформленні проїзного документа (квитка) прямого змішаного сполучення. Слід звернути увагу, що багаж слідувати без пасажира не може, тоді він стає вантажем. А в самому пасажирському квитку зазначається чи присутній багаж чи ні. Пасажиру для підтвердження прийняття багажу видається багажна

ідентифікаційна бирка. Загальний розмір плати за перевезення пасажирів та багажу у такому перевезенні визначається як сума платежів за послуги з перевезення пасажирів та багажу кожним із видів транспорту відповідно до тарифів, що діють на кожному виді транспорту на дату початку перевезення цим кожним видом транспорту. При цьому перевізник, який оформив проїзний документ (квиток), здійснює розрахунки з перевізниками та іншими транспортними організаціями, які беруть участь у здійсненні такого перевезення, відповідно до умов угоди про організацію прямого змішаного сполучення.

Аналіз існуючої правової бази, що регулює змішані перевезення пасажирів, викликає певні зауваження. По-перше, частина 2 статті 913 ЦК України зазначає, що перевезення пасажирів може здійснюватися кількома видами транспорту за «єдиним транспортним документом» або за «документом мультимодального перевезення» [120]. Втім традиційно необхідною умовою перевезення пасажирів є «квиток». Так, наприклад, частина 3 статті 98 Повітряного Кодексу України визначає, що документами на повітряне перевезення є: 1) паперовий або електронний квиток (при перевезенні пасажирів); 2) паперова або електронна багажна квитанція (при перевезенні речей як багажу пасажирів) [66].

По-друге, частина 3 статті 913 ЦК України вказує, що правовідносини між організаціями та підприємствами транспорту, які здійснюють перевезення пасажирів, визначаються Законом України «Про мультимодальні перевезення». Разом з тим даний акт, перш за все, спрямовано на регулювання перевезень багажу, а термін «пасажир» чи «багаж» не використовується ніде, окрім прикінцевих положень.

Юридична природа договорів перевезення пасажирів характеризується певними особливостями. Примітною можливістю, що присутня в договорах змішаних перевезень пасажирів, є право пасажирів на повернення квитка за певних умов. У випадку перевезення вантажу з використанням транспортного

мультимодального документа це було б абсолютно неможливим, оскільки є односторонньою відмовою від договору.

Необхідно звернути увагу, що над удосконаленням змішаних пасажирських перевезень в Україні почали працювати задовго до прийняття Закону України «Про мультимодальні перевезення». Перехід до використання «єдиного квитка» в якості універсального транспортного документу для міжнародних пасажирських перевезень відображає закономірну відповідь на існуючий суспільний запит, про який свідчать вже тривалі наміри його задоволення. Варто згадати, що спроби впровадження такої системи було розпочато ще у 2018 році з першим офіційним оголошенням планів щодо впровадження «наскрізного квитка» [119]. У Міністерстві інфраструктури України планували створити платформу, що може бути як державна, так і приватна, яка б в онлайн-режимі продавала такий квиток на весь транспорт України. Згодом, вже у 2021-му році, Міністром транспорту було заявлено про намір впровадження «єдиного цифрового квитка» для інтермодальних пасажирських перевезень, який було б призначено для використання на різних видах транспорту [10].

Специфіка перевезень за допомогою різних видів транспорту накладає відбиток на особливості формування відповідного договору. Так, відповідно до характеру перевезення, договір може бути укладений усно з одночасною видачею проїзного документа, такого як квиток, або в простій письмовій формі. Крім того, існує можливість укладення договору шляхом здійснення конклюдентних дій, наприклад, коли пасажир здійснює посадку у транспортний засіб або використовує жетон у турнікеті. Важливо підкреслити, що проїзний документ не тотожній письмовій формі договору, оскільки він не включає підписи обох сторін угоди. Окрім того, хоча згідно зі статтею 207 ЦК України правочин може вважатися таким, що вчинений у письмовій формі, якщо воля сторін виражена за допомогою інформаційно-телекомунікаційних засобів зв'язку, проте, це вимагає застосування аналогу власноручного підпису.

Традиційно в правовій доктрині прийнято розрізняти три основні елементи правовідносин: суб'єкти (тобто учасники правовідносин), об'єкт (певні матеріальні або нематеріальні блага, із приводу яких суб'єкти й вступають у відповідні відносини) та зміст (сукупність конкретних прав та обов'язків, які належать суб'єктам). Варто зазначити, що пасажир разом із перевізником, оператором та іншими потенційними учасниками правовідносин виступає в якості суб'єкту. Однак у той же час транспортна операція щодо переміщення пасажирів є об'єктом правовідносин. Таким чином, роль пасажирів як суб'єкта та значення транспортної операції як об'єкта правовідносин є взаємопов'язаними.

Таким чином, на підставі здійсненого дослідження договірних регулювань у транспортній сфері у договорах міжнародного змішаного перевезення вантажів, пасажирів та багажу запропоновано виділяти такі групи істотних умов: 1) істотні умови, що характерні для усіх договорів перевезення, 2) істотні умови, що характерні для міжнародних договорів (контрактів), ускладнених іноземним елементом, у якості останнього завжди виступає перетинання державного кордону вантажем, пасажирами та багажем хоча б двох країн (і лише факультативно, коли сторонами договору виступають юридичні чи фізичні особи різних держав), 3) істотні умови, що є характерними лише для змішаних перевезень.

Визначивши основні класифікаційні ознаки, що є спільними як для договорів міжнародного мультимодального перевезення вантажів, так і для міжнародного змішаного перевезення пасажирів постає за можливе визначення поняття договору міжнародного змішаного перевезення вантажів, пасажирів і багажу як домовленість сторін (виконавцем завжди виступає оператор, а замовником – пасажир або вантажовідправник), на підставі якої оператор змішаного перевезення за плату зобов'язується здійснити або забезпечити міжнародне змішане перевезення, різними видами транспорту з пункту відправлення в одній державі до пункту призначення в іншій за єдиним транспортним документом.

За договором міжнародного змішаного перевезення пасажирів оператор зобов'язується організувати перевезення пасажирів різними видами транспорту з пункту відправлення в одній державі до пункту призначення в іншій, у разі необхідності перевезти його багаж та видати його одержувачу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд (провезення багажу). Договір змішаного перевезення пасажирів та багажу укладається за наявності вільних місць у всіх транспортних засобах, що беруть участь у міжнародному змішаному перевезенні [33]. Укладання договору міжнародного змішаного перевезення пасажирів засвідчується документом, що підтверджує право пасажирів на проїзд у всіх видах транспорту на обраному маршруті (прямому змішаному сполученні), у тому числі у разі електронної реєстрації пасажирів (єдиний квиток).

2.2. Суб'єкти договорів міжнародних змішаних перевезень

Враховуючи статус України як транзитної держави та унікальне транспортно-географічне положення, розвиток міжнародних змішаних перевезень визначено пріоритетом транспортної політики України [59]. Відповідно до Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, яку було схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р., транспортна система України має низький рівень розвитку інтермодальних та мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та обмежує вихід української продукції на світовий ринок. Мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів займають в Україні не більше 0,5 % транспортного ринку, за цим показником Україна відстає від держав-членів ЄС та інших розвинутих держав світу у 20-30 разів [38].

В межах транспортної політики ЄС, змішані перевезення та запровадження цифрових коридорів також є основним пріоритетом. У контексті євроінтеграційних процесів слід підкреслити, що відповідно до

транспортної політики ЄС до 2050 року, основним завданням постає створення Єдиного європейського транспортного простору, заснованого на комбінації різних видів транспорту. Відповідно до звіту Expert Market Research розмір глобального ринку мультимодальних перевезень у 2023-му році досяг приблизно 44,78 мільярдів доларів США. За прогнозами, ринок зростатиме на 8,3% у період між 2024 та 2032 роками та досягне приблизно 92,38 мільярдів доларів США до 2032 року [148], що підкреслює важливість такого виду сполучень.

Великий перелік технічних і правових проблем потребує вирішення при організації змішаних перевезень, основними серед яких є визначення статусу перевізників, які здійснюють мультимодальні перевезення; правового режиму комбінованого транспорту; відповідальності перевізників перед вантажовласником; особливостей суб'єктного складу при комбінуванні різних видів транспорту тощо [123]. Окрім того, відносини перевезення вантажів у змішаному сполученні є комплексними правовідносинами, що включають різні послуги (як зазначалося у підрозділі 2.1.), пов'язані із забезпеченням організаційного процесу транспортування вантажу двома та більше видами транспорту за єдиним документом. А відтак, усі ці пов'язані між собою послуги вирізняються наявністю специфічного для них суб'єкта із своїми правами та обов'язками [16].

Таким чином, вважаємо актуальним дослідити питання суб'єктів у договорі змішаного перевезення в цілому та особливості договорів при використанні окремих видів транспорту.

Звичайний договір перевезення вантажів наразі відомий законодавству багатьох країн світу, де він трактується практично однаково. Наприклад, відповідно до статті 288 Закону Китаю про договори, договір транспортування визначається як правочин, за яким перевізник перевозить пасажирів або вантаж з пункту відправки в обумовлене місце призначення, а пасажир, відправник або отримувач оплачує вартість квитка перевезення. Розділ 4 цього Закону присвячено договору мультимодального перевезення, хоча і не містить його

дефініції [159]. Проте наявної інформації достатньо, щоб виокремити декількох основних учасників цих правовідносин – перевізника з однієї сторони та пасажирів або вантажовідправника з іншої. У статті 8:20 Цивільного кодексу Нідерландів (*Burgerlijk Wetboek*) договір перевезення визначається як договір за яким одна сторона (перевізник) зобов'язується здійснити перевезення речей для іншої сторони (відправника). Законодавству Великої Британії не властива кодифікація нормативних положень, а тому визначення різних договорів містяться в розрізних законодавчих актах чи пропонуються юристами при розгляді різних справ або вченими при дослідженні певних правовідносин. Поширеною в Англії є правова позиція, згідно з якою договір перевезення є правочином, за яким одна сторона (перевізник) погоджується за винагороду здійснити перевезення вантажу з одного місця в інше [150]. Як бачимо, основними ключовими моментами як в Україні, так і в інших країнах є те, що договір перевезення це переміщення речі за плату, а основними суб'єктами виступають перевізник та відправник (у випадку вантажу) чи пасажир.

Еволюція вітчизняного законодавства призвела до того, що, на відміну від другої половини ХХ ст., коли підставою виникнення правовідносин при перевезенні вантажів розглядалися план перевезень і договір, у сучасних економічних умовах нею виступає договір перевезення (стаття 909 ЦК України). Це пов'язано зі зміною інструментів регулювання економіки, внаслідок чого адміністративні акти управління і акти планування поступилися своїм місцем актам саморегулювання відносин, в яких учасники останніх повинні самостійно брати активну участь у встановленні прав та обов'язків, вчиняючи правочини [129]. Як інструмент регулювання відносин договір має дві основні особливості: він завжди є узгоджувальною домовленістю двох або більше осіб [5, с. 44], а також незалежно від сфери суспільних відносин, де використовується договір, він завжди є джерелом виникнення обов'язків/прав. Відтак, договір завжди породжує зобов'язальні правовідносини [43, с. 91]. Це пов'язано з тим, що договір перевезення вантажу є двояким юридичним явищем, яке одночасно виступає юридичним фактом, що породжує

зобов'язання, та правовою конструкцією, що визначає права та обов'язки сторін зобов'язання. У такому разі відносини перевезення розглядатимуться в поєднанні змісту та форми, що обрамляє і упорядковує його (договір). Таким чином, при вивченні договірних відносин існує можливість одночасного розгляду їх конструкції і конструкції самого договору, на підставі якого виникають правовідносини, адже в силу того, що відповідний договір визначає зміст, саме його предмет та зміст обумовлюють і відповідні елементи правовідносин. У такому разі суб'єктний склад досліджуваних відносин встановлюється через визначення сторін договору й осіб, на користь яких здійснюється його виконання, якщо вони не є його сторонами, об'єкт відносин визначається через предмет договору, а права і обов'язки його учасників через права і обов'язки сторін договору.

Суб'єктний склад відносин, що виникають на підставі договору перевезення вантажу у прямому і прямому змішаному сполученні, виступає предметом наукової дискусії. У науковому середовищі думки дослідників з приводу цього питання розділились, що втілилось в плюралізм теоретичних підходів до визначення правової природи такого договору.

Виходячи з вищенаведеного вважаємо, що для того щоб зрозуміти особливості суб'єктного складу договору змішаного перевезення, необхідно надати загальне визначення суб'єктів договору перевезення в цілому.

Необхідно звернути увагу, що термін «перевізник» має два визначення. По-перше, це власне перевізник, з яким укладається договір, по-друге, фактичний перевізник. Так, згідно зі статтею 1 Гвадалахарської конвенції (офіційна назва «Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier» – Конвенція, додаткова до Варшавської конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, що здійснюються особами, котрі не є перевізниками згідно з договором») 1961 року [136], перевізником за договором є особа, яка уклала договір перевезення з пасажиром чи

відправником. А фактичним перевізником є особа, яка не є перевізником за договором і уповноважена перевізником по договору здійснювати перевезення повністю або його частину.

Монреальська конвенція (Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р.) [29] також оперує поняттями перевізник за договором та фактичний перевізник. Ця конвенція застосовується коли перевізник за договором є основною стороною договору перевезення з пасажиром або відправником вантажу, або з уповноваженою від їх імені особою, а фактичний перевізник виступає уповноваженою особою від імені перевізника за договором, здійснює все перевезення або його частину, але не є стосовно такої частини послідовним перевізником у контексті цієї Конвенції (стаття 39).

Термін «відправник» закріплено у статті 909 Цивільного кодексу України таким чином: це особа, яка довіряє перевізникові доставити вантаж до пункту призначення та зобов'язується сплатити за його перевезення встановлену плату [120]. Господарський кодекс України для позначення цієї сторони договору використовує термін «вантажовідправник».

Слід наголосити, що законодавче визначення поняття «відправник вантажу» залежить від виду транспорту, яким здійснюється перевезення. Так, при перевезенні вантажу залізничним транспортом поняття відправник визначено пунктом 6 Статуту залізниць України від 6 квітня 1998 р., а саме: вантажовідправник (відправник вантажу, вантажовласник) – це зазначена у документі на перевезення вантажу (накладній) юридична чи фізична особа, яка довіряє вантаж залізниці для його перевезення [110].

На думку Н. С. Нечипоренко, відправником вантажу може бути будь-яка особа, яка має правомочності на передання вантажу для перевезення залізницею. Також він звертає увагу на те, що у разі, коли власником вантажу є інша особа, то власник має право скористатися можливістю, наданою пунктом 133 Статуту залізниць України, і отримати від вантажоодержувача довіреність,

за якою виступатиме від його імені і заявлятиме претензійно-позовні вимоги до залізниці [55, с. 32].

Згідно з пунктом 1 Правил перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджених наказом Міністерства транспорту України 14 жовтня 1997 р. № 363) [78] відправником вантажу автомобільним транспортом є будь-яка фізична або юридична особа, яка подає перевізнику вантаж для перевезення.

Щодо авіатранспорту, то пряме юридичне визначення суб'єктів перевезення надавалося лише у Правилах повітряних перевезень вантажів, затверджених наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 14 березня 2006 р. № 186 [79], що нині втратили чинність. Втім у нових Правилах повітряних перевезень вантажів, затверджених Наказом Державіаслужби України від 19.11.2021 р. № 1795 [83], взагалі відмовилися від надання відповідних дефініцій.

Щодо перевезень вантажів морським транспортом, то правове закріплення поняття вантажовідправник отримало в пункті 3 статті 1 Конвенції ООН про морське перевезення вантажів від 31 березня 1978 р. (Гамбурзькі правила), де вантажовідправника визначено як будь-яку особу, яка уклала договір морського перевезення вантажу з перевізником, або будь-яка особа, якою або від імені якої вантаж фактично здано перевізнику [173].

Відповідно до статті 133 Кодексу торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. за договором морського перевезення вантажу перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж з порту відправлення в порт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник або фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт) [23]. Тобто відправником вантажу є сторона договору, яка доручає перевізнику або фрахтівнику перевезти вантаж з порту відправлення в порт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі, за що зобов'язується сплатити встановлену плату [35].

Г. В. Самойленко відправника за договором перевезення вантажу внутрішнім водним транспортом характеризує як сторону від чийого імені вантаж здається до перевезення незалежно від взаємовідносин з одержувачем [104, с. 85].

Особа, яка повинна прийняти доставлений вантаж, є одержувачем вантажу. Як правило, така особа перебуває у договірних відносинах із вантажовідправником. Як зазначає О. В. Дзера у книзі «Зобов'язальне право», «обов'язок одержувача прийняти вантаж у пункті призначення впливає з юридичного факту укладення договору перевезення конкретного вантажу» [18, с. 579-580].

При цьому, хоча поняття «одержувач» використано у статті 909 ЦК України, а ГК України оперує терміном «вантажодержувач», його визначення в нормах кодифікованих актів не сформульовано [35].

Так, у пункті 6 Статуту залізниць України ототожнюються поняття вантажодержувач, одержувач вантажу та вантажовласник. Це є юридична чи фізична особа, зазначена у документі на перевезення вантажу (накладній), і яка за дорученням вантажовідправника отримує вантаж [110].

Відповідно до п. 1 Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, вантажодержувачем є будь-яка фізична або юридична особа, яка здійснює приймання вантажів, оформлення товарно-транспортних документів та розвантаження транспортних засобів у встановленому порядку [78]. Таким чином, вбачається, що наведене визначення поняття «одержувач вантажу» є дещо ширшим за змістом.

До втрати чинності розділ 3 Правил повітряних перевезень вантажів, затверджених наказом Державіаслужби від 14 березня 2006 р. № 186, визначав вантажодержувача як особу, яку зазначено в авіавантажній накладній як вантажодержувача [79]. Втім у нових Правилах повітряних перевезень вантажів, затверджених наказом Державіаслужби України від 19.11.2021 р. № 1795 [83], взагалі відмовилися від надання відповідної дефініції.

Доволі широке поняття запропоноване у Правилах надання послуг у морських портах України, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України 5 червня 2013 р. № 348. Згідно з пунктом 2.1 яких вантажоодержувачем може бути фізична особа, фізична особа-підприємець або юридична особа, яка вказана в якості одержувача в транспортному (перевізному) документі, або інша особа, що діє від імені одержувача в межах наданих повноважень та має право одержувати вантаж [76].

Це свідчить, що в законодавстві України відсутній єдиний підхід до назви учасників договірних транспортних відносин. З доктринальної точки зору, необхідно звернути увагу на дослідження О. В. Клепікової «Правове регулювання перевезень вантажів морським транспортом», в якому було узагальнено ознаки та вимоги, що ставляться до одержувача вантажу як учасника договірних транспортних відносин. Так, одержувач вантажу був визначений дослідницею як самостійна сторона договору морського перевезення вантажу, підтверджуючи це посиланням на статтю 133 Кодексу торговельного мореплавства України, в якій сказано, що така самостійна сторона має певні зобов'язання. Крім того, одержувач зазначається як такий у транспортних документах [22, с. 77]. Не погоджуючись з такою точкою зору, І. С. Лукасевич-Крутник [36] вказує на те, що норми Гамбурзьких правил 1978 року [173] не мають положення, де одержувача вантажу визнано третьою стороною договору перевезення.

Підсумовуючи, можна визначити обов'язки учасників транспортних відносин, передбачених договором перевезення вантажу – відправника та одержувача: 1) на відправника покладено обов'язок належним чином упакувати вантаж та завантажити в тару; підготувати та передати документи на вантаж перевізнику, відповідно до встановлених портових, митних, санітарних та інших правил; та, в залежності від обраних базисних умов поставки, сплатити фрахт (визначається у транспортних документах); 2) на одержувача покладено обов'язок прийняти вантаж (має право вимагати видачі) і сплатити провізну плату (у разі передбачення цього умовами договору).

Як було зазначено раніше, міжнародним змішаним перевезенням вантажу притаманною ознакою є перевалка та перевантаження, які регулюються вузловими угодами, як спеціальним видом транспортних договорів. Вузлові угоди через множинність осіб на стороні виконавця зобов'язання збільшують кількість учасників правовідносин, пов'язаних з перевезенням вантажів. У цьому аспекті відсутність чітких положень у чинному законодавстві України щодо механізму та правового змісту відносин, що обслуговуються вузловими угодами, породжує численні розбіжності під час їх практичного застосування.

Так, згідно зі статтею 82 Статуту залізниць України [110] у перевалочних пунктах транспортні підприємства повинні забезпечувати безперебійну і рівномірну подачу вагонів, суден та автомобілів під навантаження перевалочних вантажів. Тобто нормативно-правовий акт пропонує специфічного учасника в особі «транспортного підприємства», яке може виступати транспортним оператором та брати на себе організацію вантажних робіт. Крім того, на думку О. І. Петренко і Я. Р. Корнійко, зазначені підприємства здійснюють підготовку супровідних документів, митне оформлення вантажу, розрахунки з перевізниками, організацію торговельної та фінансової документації, узгодження контрактів на вантажні перевезення, моніторинг і контроль руху вантажу, портові інспекції тощо. Також дослідники наголошують увагу, що такий оператор перевезень може бути представником як відправника вантажу, так і отримувача відповідно до договору [60].

Підходи науковців щодо сприйняття вузлових угод за суб'єктивним складом можна умовно поділити на декілька напрямків, які будуть розглянуті нижче.

Перший науково-теоретичний погляд розкриває конструкцію, за якою розглядуваний правочин становить собою договір на користь третьої особи, тобто сторонами такого правовідношення виступають відправник і перевізник, а одержувачем – третя особа. Згідно зі статтею 636 ЦК України, договором на користь третьої особи є договір, в якому боржник зобов'язаний виконати свій

обов'язок на користь третьої особи, яка встановлена або не встановлена у договорі [120]. З цього приводу М. А. Хоекс на підтримку позиції Ріхтера-Ханнеса відзначає, що самостійне значення договору перевезення вантажів визначається тим, що він наділений унікальними характеристиками у зв'язку зі спеціальним правовим статусом – він є договором на користь третьої особи. Отримувач вправі вимагати доставки вантажу від перевізника, незважаючи на те, що він не є стороною договору перевезення [150, с. 33]. З іншого боку з цього має слідувати, що договір перевезення є «договором на користь третьої особи» лише якщо перевізник зобов'язаний здійснити виконання на користь третьої особи, яка фактично не є відправником. Якщо ж одержувачем вантажу є його відправник, то в такому разі це звичайний двосторонній договір.

Деякі інші цивілісти відносять договір перевезення вантажу до багатосторонніх. Практичне значення їх поділу на двосторонні та багатосторонні полягає у тому, що в двосторонніх договорах кожна із сторін може не виконувати своїх обов'язків, якщо контрагент не надає їй зустрічного задоволення. Порядок їх виконання встановлюється договором або законом [112, с. 307]. Згідно із цією концепцією у правовідносинах з перевезення вантажів беруть участь три окремі сторони, персональні дані про яких обов'язково вказуються у договорі. Відправник, що укладає договір, є першою стороною правовідношення, у якому перевізник, що виступає другою стороною, зобов'язується за плату доставити вантаж у пункт призначення та вручити його третій стороні, тобто одержувачу. Відповідно до цієї конструкції, кожна із сторін договору перевезення вантажу є окремою і наділена власними правами та обов'язками, які зазначаються в договорі для кожної із них. За нашою думкою, така концепція хоча і має право на існування, однак не є доцільною для практичного застосування. Основною перешкодою для її безальтернативного сприйняття є те, що вантажоодержувач вступає в договір, не беручи при цьому участі у процесі його укладення, що суперечить основоположним засадам теорії цивільного права та чинному законодавству.

Існує ще один підхід, який зумовлений специфікою суб'єктного складу відносин перевезення вантажу, вони виникають за договором перевезення, з позицій правовідношення в якому по ходу його розвитку здійснюється заміна учасників. На наше переконання, такий підхід демонструє особливості правових зв'язків між різними учасниками транспортних відносин. Відправник, вручивши вантаж транспортній організації для перевезення, переносить на нього право оперативного управління, а також права і обов'язки за договором, а сам фактично виходить з договору у зв'язку з виконанням свого обов'язку. Тому в договорі перевезення вантажів залізничним транспортом в кожен конкретний момент його дії приймає участь тільки дві особи – транспортне підприємство і вантажовідправник або вантажоодержувач, який вступає в правовідношення перевезення в якості другої сторони в порядку заміни вантажовідправника. За загальним правилом, договір перевезення вантажів належить до числа тих цивільно-правових договорів в яких приймають участь тільки дві особи, але в процесі його виконання як на одній, так і на іншій сторонах відбувається заміна осіб даного зобов'язання.

Щодо можливості запровадження концепції «єдиного перевізника» до мультимодальних перевезень, то необхідно звернути увагу, що деякі дослідники, зокрема В. А. Попов, наполягає, що до договору змішаного перевезення вантажів така концепція непридатна, оскільки йдеться про виконання обов'язку з доставки вантажу першим перевізником, який уклав договір та залучає до виконання свого обов'язку третіх осіб [69, с. 61]. Погоджуючись з цим зауваженням вважаємо за доцільне додати, що транспортні організації є окремими самостійними юридичними особами, які вступають в договірні відносини на свій розсуд з метою надання послуг перевезення та отримання прибутку, а тому не можуть утворювати абстрактну конструкцію «єдиного перевізника».

Продовжуючи поглиблюватись в суб'єктний склад договору змішаного перевезення, зупиняємось також на тому, що зобов'язання з перевезення вантажу є двостороннім, а тому як відправник так і перевізник є боржниками

один перед одним. За частиною 1 статті 909 ЦК України відправник зобов'язаний сплатити провізну плату, а перевізник здійснити доставку вантажу в пункт призначення [120]. При цьому відправник не може виконати свій обов'язок наперед, адже при перевезенні вантажу можуть виникнути додаткові витрати. Обов'язок перевезення не може бути виконаний наперед за своєю природою, тобто обидві сторони залишаються боржниками один одного протягом всього часу розвитку правовідносин. У зв'язку з цим виникає запитання: як пояснити те, що заміна відправника на одержувача в частині виконання обов'язку сплати провізної плати, а також одного перевізника на іншого здійснюється без згоди кредиторів в зобов'язанні з перевезення вантажів, якими виступають перевізник і відправник (одержувач) відповідно? Було б можливо пояснити це тим, що наявність угоди про відступлення вантажовідправником права вимоги вантажоодержувачем презюмується, а тому перевізник укладає договір перевезення автоматично погоджуючись на умови заміни осіб у зобов'язанні, у той час як одержувач вантажу в пункт призначення повинен діяти при його прибутті як сторона договору. Але така конструкція, на нашу думку, є досить дискусійною, адже хоча відповідне зобов'язання і не має особистого характеру, але, як правило, згода на заміну боржника надається за наявності особи, яка приймає на себе зобов'язання. Крім того, дати згоду на заміну боржника є правом кредитора і він може відмовити в заміні, якщо боржник є неблагонадійним. Це ставить під сумнів можливість кредитора надати згоду на таку заміну наперед, якщо він не знає, хто стане наступним боржником.

У подібному випадку заміна кредитора в зобов'язанні змішаного перевезення вантажу незалежно від того чи є ним відправник або перевізник можна пояснити особливою конструкцією заміни, запровадженою законодавством у зв'язку з тим, що інтереси кредиторів забезпечені особливим чином. Основним чинником, з яким пов'язується потреба одержання згоди кредитора на заміну боржника, є здатність останнього до виконання зобов'язання. В силу того, що навіть сам боржник не завжди може передбачити

здатність виконати зобов'язання, а його невиконуваність може пов'язуватись з низкою незалежних від нього чинників (стихійні лиха, зміна законодавства тощо), у даному випадку йдеться як про об'єктивну здатність до виконання зобов'язання (наявність необхідних ресурсів), так і про суб'єктивне відношення кредитора до оцінки здатності боржника виконати зобов'язання. На таке відношення впливає і ділова репутація боржника, і обізнаність кредитора стосовно його можливостей. Враховуючи те, що особистість боржника при наданні послуг має вагоме значення для кредитора, особливо з огляду його платоспроможності, а переведення боргу допускається тільки за згодою останнього. Саме через наявність сумнівів в такій здатності кредитор може не погодитися на заміну боржника в зобов'язання, залишаючи первісного боржника. До того ж, в договорі перевезення це повинно означати і те, що перевізник вправі відмовити в укладенні договору, будучи невпевненим в благонадійності одержувача. Отже, заміна боржника без згоди кредитора може бути виправдана лише забезпеченням інтересів останнього.

Частіше за все основний перевізник (якщо це не заборонено умовами договору) делегує обов'язок перевезення наступному, а той, у свою чергу, наступному і так далі. Якщо вважати, що першого перевізника уповноважено на перевезення по всьому маршруту слідування вантажу, то його повноважень достатньо, щоб залучати в цей процес інших суб'єктів, за умови наділення їх достатніми правами і обов'язками для доставки вантажу, залишаючись відповідальним перед відправником [69]. Вважаємо, що саме це сприяло виникненню конструкції транспортної експедиції або організації перевезення та власне, перевезення вантажів мультимодальним транспортним оператором, коли один суб'єкт бере на себе ризики виконання договору, що буде розглянуто далі.

Звертаючи увагу на перевезення пасажирів та багажу, слід наголосити, що права та обов'язки сторін за такими договорами передбачені як ЦК України, так і іншими нормативно-правовими актами України. Відносини сторін, що

виникають при виконанні міжнародних перевезень, є предметом регулювання національного законодавства держав і міжнародних договорів.

Діяльність з перевезення пасажирів та вантажів є підприємницькою у розумінні Господарського кодексу України [12]. Таким чином, перевізником може бути юридична особа або фізична особа-підприємець. Визначення поняття «перевізник» наведено різними галузевими нормативно-правовими актами. Аналіз зазначеного поняття розпочнемо з Повітряного кодексу України, який визначає, що авіаційний перевізник є суб'єктом господарювання, який надає послуги з перевезення пасажирів, вантажу, пошти повітряним транспортом.

Відповідно до статті 1 Повітряного кодексу, експлуатантом авіаційної техніки є юридична або фізична особа, яка експлуатує чи пропонує послуги з експлуатації повітряних суден. Варто зазначити, що поняття «експлуатант» окрім Кодексу зустрічається ще в сорока нормативно-правових актах в такому ж самому розумінні.

Таким чином, повітряне судно може належати як юридичній так і фізичній особі на будь-якому майновому праві. Повітряне судно може бути зареєстровано в державному реєстрі цивільних повітряних суден України, якщо є власністю юридичної особи України або фізичної особи - резидента; отримується експлуатантом України в оренду чи у лізинг у нерезидента (п. 1 Розділу VI Правил реєстрації цивільних повітряних суден в Україні [1]). Саме експлуатант повітряного судна здійснює перевезення вантажу, пасажирів і багажу.

Повітряний кодекс України в залежності від «об'єкту експлуатації» розрізняє також «експлуатанта аеродрому» та «експлуатанта аеропорту», а не лише безпосереднього експлуатанта повітряного судна. Проте лише останній може виступати повітряним перевізником.

Далі розглянемо договір міжнародного морського перевезення. Для такого договору, що є зовнішньоекономічним контрактом, можливе застосування норм міжнародного приватного права при укладанні та виконанні

договору. Згідно зі статтею 1 Гаазьких правил (Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року) перевізником є власник судна або фрахтувальник, що є стороною в договорі перевезення, засвідченому коносаментом або іншим документом, що є підставою для морського перевезення вантажів [101, с. 218].

Особливу увагу слід приділити визначенню статусу експедиторів, адже розширення логістичних зв'язків при доставці вантажів до кінцевого одержувача обумовлює важливість участі в міжнародних перевезеннях експедиторів. Правові відносини, що виникають у зв'язку з наданням експедитором послуг, пов'язаних з перевезеннями вантажів, опосередковуються договором транспортної експедиції. Даний договір розглядається як допоміжний транспортний договір, що пов'язаний з перевезенням вантажів і не виходить за його межі. У зв'язку з цим, послуги експедитора з організації та забезпечення міжнародних перевезень вантажів іменуються міжнародними транспортно-експедиційними послугами або міжнародною транспортною експедицією.

Під договором міжнародної транспортної експедиції слід розуміти угоду між експедитором і клієнтом (вантажовідправником або вантажоодержувачем), за якою експедитор зобов'язується за плату за рахунок клієнта виконати або організувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних з міжнародним перевезенням вантажу. При цьому «міжнародний» характер договору міжнародної транспортної експедиції проявляється не в наявності іноземного елемента в його суб'єктному складі, а в тому, що даний договір опосередковує правові відносини з надання транспортно-експедиційних послуг, пов'язаних з договором міжнародного перевезення вантажу. З урахуванням цього здійснюється його правове регулювання.

У сфері міжнародної транспортної експедиції відсутні міжнародні уніфіковані норми, що регламентують правовідносини, що виникають між експедиторами та їх клієнтами. Таким чином, основним джерелом правового регулювання є національне законодавство. При цьому варто враховувати, що

сторонами договору міжнародної транспортної експедиції можуть виступати суб'єкти різних держав.

З одного боку правове регулювання транспортної експедиції закріплюється главою 65 Цивільного кодексу України [120] та Законом України «Про транспортно-експедиторську діяльність», що може підтверджувати самостійність цього договору [95]. Проте, в Господарському кодексі України статтю 316 про договір транспортного експедирування розміщено в главі «Правове регулювання перевезень вантажів» [12], що підкреслює допоміжну роль такого договору до договорів перевезення.

Перелік учасників транспортно-експедиторської діяльності та безпосередньо сторони договору транспортного експедирування визначені Законом України «Про транспортно-експедиторську діяльність» таким чином:

1) «експедитором є суб'єкт господарювання, який за дорученням клієнта та за його рахунок виконує або організовує виконання транспортно-експедиторських послуг, визначених договором транспортного експедирування;

2) клієнтом є юридична або фізична особа, яка за договором транспортного експедирування самостійно або через представника доручає експедитору виконати чи організувати виконання визначених договором послуг та оплачує їх;

3) перевізником є юридична або фізична особа, яка взяла на себе зобов'язання і відповідальність за договором перевезення вантажу за доставку до місця призначення довіреного їй вантажу, перевезення вантажів та їх видачу (передачу) вантажоодержувачу або іншій особі, зазначеній у документі, що регулює відносини між експедитором та перевізником» [95].

Заслуговує на увагу той факт, що в законі йдеться про два різні договори: а) між клієнтом і експедитором, та б) між експедитором і перевізником.

Крім того, зазначеним законом окремо виділено ще таких учасників транспортно-експедиторської діяльності як транспортні агенти, порти, залізничні станції, об'єднання та спеціалізовані підприємства залізничного,

авіаційного, автомобільного, річкового та морського транспорту, митні брокери та інші учасники [95].

На сьогодні, транспортно-експедиторська діяльність зазвичай здійснюється експедиторськими компаніями на підставі Генерального договору транспортного експедирування. У цьому договорі встановлюються загальні умови організації перевезень, а також права, обов'язки та відповідальність сторін. Додаткові домовленості у вигляді заявок або угод укладаються для кожного конкретного перевезення.

Як правило, замовник заздалегідь перераховує на рахунок експедитора всю суму за виконані операції, щоб експедитор міг від імені замовника оплатити повний комплекс послуг – включаючи транспортні, вантажно-розвантажувальні роботи, зберігання вантажу та митне оформлення.

Саме експедитор найчастіше виступає оператором змішаних (мультиmodalних) перевезень, працюючи не в ролі агента вантажовідправника або перевізника, а діє як самостійна особа. Тобто виступає «договірним перевізником» і видає єдиний транспортний документ на весь маршрут [115].

Необхідно звернути увагу на запровадження в цій сфері системи добровільної сертифікації якості транспортно-експедиторських послуг шляхом проходження підприємствами перевірки на відповідність міжнародним стандартам. Для транспортно-експедиторських послуг це означає, що компанії, які мають сертифікат ISO 9000, гарантують безпеку, надійність і відповідність усіх логістичних процесів найкращим практикам галузі. Це включає всі етапи – від організації перевезень до взаємодії з митними та транспортними органами.

Загалом, як вже наголошував С. М. Павлюк, відносини перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні характеризується появою нових суб'єктів, таких як транспортні оператори чи транспортні біржи. Можна погодитися з позицією дослідника, за якою учасників змішаних перевезень вантажів умовно можна поділити на основних та допоміжних учасників, діяльність яких спрямована на забезпечення процесу перевезення [59, с. 99].

Також вважаємо за необхідне підтримати позицію С. М. Павлюка, за якою поява нових учасників перевезення вантажів потребує більш детальної регламентації їх юридичного статусу на законодавчому рівні.

Оскільки в транспортній сфері формується новий вид бізнесу – глобальне логістичне сервісне обслуговування, то це вимагає особливого підходу до організації транспортного процесу та зниження транспортних витрат. Таким чином, інноваційна економіка потребує нових логістичних рішень для доставки вантажів, що передбачає ефективну взаємодію різних видів транспорту в процесі перевезення. Ключовим елементом упорядкування цих відносин наразі є укладення транспортно-організаційних договорів.

Регулювання суб'єктного складу договору міжнародного змішаного перевезення більшою мірою визначається національним законодавством країн, а відтак приналежність країни до сім'ї континентального або загального права впливає на організацію регулювання досліджуваних відносин. При цьому, як було з'ясовано, держави мають однакове бачення загальних характеристик договору перевезення. Положення ж конвенцій регулюють тільки частину правовідносин, до того, згруповують правовідносини в залежності від виду транспорту, що використовується для перевезення.

Загалом можемо виділити таких суб'єктів як перевізник (за договором та «фактичний»), вантажовідправник, вантажовласник, вантажоодержувач, оператор мультимодальних перевезень (транспортний оператор), транспортна біржа, експедитор, учасники транспортно-експедиторської діяльності, оператор логістичних послуг, термінальний оператор, хендлінговий агент, митний агент та стивідорна компанія (портовий оператор).

Резюмуючи, окремо підкреслимо, що договір міжнародного змішаного (мультимодального) перевезення тісно пов'язаний з організаційними угодами між транспортними компаніями, зокрема, договорами транспортного експедирування та вузловими угодами. Отже, без укладання організаційного договору неможливо виконати договір змішаного перевезення, без якого, в свою чергу, немає сенсу в організаційному транспортному договорі. Мова,

зокрема, йде про вузлову угоду, угоду про організацію прямих змішаних перевезень, угоду транспортного експедирування, які можна вважати організаційними.

2.3. Відповідальність за договорами міжнародних змішаних перевезень

Транспортні операції в усьому світі та в Україні відрізняються масовістю, регулярністю та високою складністю. Через це виникає необхідність у чітко визначеному правовому механізмі проведення перевезень будь-яким видом транспорту, визначенні прав і обов'язків учасників транспортного процесу і, головне – у встановленні відповідальності за безпеку перевезень та захист усіх її учасників від порушень та небажаного впливу [42, с. 414].

У зв'язку із вищезазначеним, необхідно підтримати позицію Н. Т. Кунда щодо реалізації транзитного потенціалу, що Україна має використовувати всі можливості, які надають мультимодальні перевезення, а прийняття Закону «Про мультимодальні перевезення» стало важливим кроком для України на шляху інтеграції до ЄС та приєднання до Угоди про розвиток мультимодальних перевезень TRACECA [32]. При цьому необхідно розуміти особливості та проблеми визначення відповідальності сторін при укладенні договору міжнародного змішаного перевезення, адже множинність транспорту та різних юрисдикцій підвищує як ризики пошкодження вантажу, так і ризики виникнення юридичних конфліктів. Проте потребують особливої уваги деякі зауваження щодо окремих положень цього закону, зокрема в частині відповідальності операторів таких перевезень.

В даному аспекті доцільно приділити окрему увагу інституту обмеження відповідальності. Окремо вважаємо актуальним поглибитись в дослідження специфіки відповідальності за договором міжнародного

змішаного перевезення та визначити його особливості порівняно з іншими міжнародними договорами.

Запровадження обмеження відповідальності перевізника у сфері міжнародних перевезень зумовлено, насамперед, економічними причинами, зокрема: 1) захист перевізника від надмірних фінансових ризиків (перевезення вантажів завжди супроводжується ризиками, такими як пошкодження, втрата вантажу або затримки, тому повна відповідальність за всі можливі збитки може призвести до значних фінансових втрат, тоді як обмеження відповідальності допомагає зменшити ці ризики та зробити бізнес перевізника стійкішим); 2) зниження вартості послуг перевезення (при повній відповідальності неминучим є підвищення вартості перевезення через необхідність страхування великих ризиків або резервування коштів на випадок потенційних збитків); 3) збалансування інтересів сторін договору (вантажовласник, розуміючи обмеження відповідальності перевізника, має змогу у разі необхідності самостійно додатково страхувати свій вантаж від можливих ризиків, що дозволяє уникнути конфліктів через невиправдано високі вимоги до компенсації); 4) забезпечення передбачуваності та стабільності в галузі; 5) міжнародна гармонізація правових норм (міжнародні перевезення здійснюються в різних правових системах, а інститут обмеження відповідальності допомагає гармонізувати ці системи та створювати єдині правила гри, зменшивши правові конфлікти; 6) мотивування розвитку та інновацій (дозволяє перевізникам зосередитися на розвитку своїх послуг, впровадженні нових технологій та підвищенні ефективності). Таким чином, доцільність інституту обмеження відповідальності перевізника полягає у зниженні ризиків і витрат для перевізників, забезпеченні балансу між учасниками ринку та сприянні стабільному функціонуванню галузі міжнародних перевезень.

Насамперед варто відзначити відсутність єдиного універсального нормативно-правового акту, що регулював би відповідальність при здійсненні

змішаних (мультимодальних) перевезень різними видами транспорту. Діючі міжнародні конвенції регулюють унімодальні перевезення.

В цілому, юридична відповідальність полягає у застосуванні до правопорушника зі сторони держави санкцій, передбачених законом, за скоєним правопорушення [99, с. 117]. Як слушно наголошує Р. С. Шелудяков, що правовідносини з приводу перевезення виникають на основі договору, а до його сторін застосовується договірна відповідальність, яка настає з моменту невиконання однією із сторін своїх обов'язків [123].

Договори перевезення вантажів, пасажирів і багажу обов'язково містять положення про зобов'язання сторін. Невиконання зазначених зобов'язань або їх неналежне виконання є порушенням умов договору перевезення, яке тягне за собою настання юридичної відповідальності [8].

Правові засади відповідальності учасників господарських відносин визначені главою 24 ГК України [12]. Так, відповідно до статті 216 ГК України «учасники господарських відносин несуть господарсько-правову відповідальність за правопорушення у сфері господарювання шляхом застосування до правопорушників господарських санкцій на підставах і в порядку, передбачених Кодексом, іншими законами та договором» [12]. Господарськими санкціями відповідно до статті 217 ГК України визнаються «заходи впливу на правопорушника у сфері господарювання, в результаті застосування яких для нього настають несприятливі економічні та / або правові наслідки» [12].

Відповідальність оператора мультимодального перевезення регламентована спеціальним Законом України «Про мультимодальні перевезення». Так, у статті 19 закону закріплено, що оператор «несе відповідальність за дії та бездіяльність фактичного перевізника, власників мультимодальних терміналів або суб'єктів господарювання, у володінні та користуванні яких на законних підставах знаходяться мультимодальні термінали, та третіх осіб, залучених ним до надання послуги мультимодального перевезення, у тому самому порядку, як і за власні дії, з

моменту прийняття вантажу під свою відповідальність на час перевезення до моменту видачі вантажу одержувачу вантажу» [88]. Правилам визначення граничної межі відповідальності присвячена стаття 20 наведеного закону, де вказується, що розрахунковою одиницею для визначення обсягу відповідальності оператора виступає «спеціальне право запозичення», визначене Міжнародним валютним фондом. Втім загалом закон не надає чітких відповідей щодо розрахунків відповідальності, маючи відсилання до інших актів та договірних положень. Так, зокрема, частина 6 статті 20 вказує, що «коли заявлена вартість вантажу є більшою за граничний розмір відповідальності, визначений цим законом, гранична межа відповідальності оператора мультимодального перевезення визначається договором мультимодального перевезення» [88].

Особливості регулювання відповідальності за договором міжнародного змішаного перевезення в національному законодавстві відсутні. Так, частина 5 статті 19 Закон України «Про мультимодальні перевезення», визначаючи відповідальність оператора мультимодального перевезення під час здійснення міжнародних мультимодальних перевезень, вказує лише на те, що така відповідальність визначається відповідно до умов договору мультимодального перевезення, а також Митним кодексом України та міжнародними договорами України. При цьому Митний Кодекс не містить комплексного регулювання відповідальності перевізника у міжнародних змішаних перевезеннях. Однак ми розуміємо, що чітка правова регламентація договорів завжди відстає від практики та існуючих потреб обігу, особливо за умов появи нових відносин.

Визначаючи загальні особливості відповідальності за договором міжнародного мультимодального (змішаного) перевезення визначимо, що відповідно положень Конвенції про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 р. та Правилам ЮНКТАД/МТП варто виходити з видів змішаних перевезень.

Так, у інтермодальних перевезеннях вантажів використовуються різні види транспортних документів, зокрема: залізнична накладна, CMR,

коносамент перевізника, що впливає на частки відповідальності. Широкого поширення отримали перевезення з використанням ІТУ (Intermodal Transport Units) – контейнерів, контрейлерів, змінних кузовів [109]. Для вантажовідправника інтермодальне перевезення виглядає як унімодальне перевезення одним видом транспорту. Він укладає договір з одним оператором, який приймає на себе повну відповідальність за доставку вантажу, виконання необхідних додаткових послуг, погодження «наскрізного» тарифу, та видає клієнтові один транспортний документ на весь шлях перевезення вантажу [62, с. 144].

Мультимодальне перевезення має своєю особливістю те, що мультимодальний оператор, який організовує перевезення, відповідає за всі його етапи та видає транспортний документ – мультимодальний коносамент FIATA (FBL).

За конструкцією комбінованого перевезення транспортування вантажів здійснюється декількома видами транспорту, частина якого виконується залізничним чи водним транспортом, а для найкоротшої відстані використовується автомобільний транспорт. Оператор комбінованого перевезення несе відповідальність за організацію та контроль доставки вантажу на всіх етапах шляху прямування.

В унімодальному перевезенні (одним видом транспорту) можуть брати участь один чи декілька перевізників. Якщо в ньому бере участь один перевізник, то він видає власний транспортний документ (транспортну накладну чи коносамент). Якщо перевізників декілька, то перший перевізник може видати наскрізний коносамент на все перевезення, взявши на себе відповідальність за всі етапи. Проте, у перевізника є можливість взяти на себе відповідальність тільки за частину транспортування, яку він виконує (найчастіше власним транспортним засобом), про що робиться позначення на зворотному боці коносамента [39].

Метою змішаних перевезень є перевезення вантажу до пункту, зазначеному в договорі, у визначений термін у належному стані за найнижчою

ціною. Основною відмінністю таких перевезень є постійний контроль одного оператора на всіх ланках процесу транспортування (комерційну, організаційну, фізичну) незалежно від виду транспорту.

Узагальнення доктринальних положень, присвячених аналізу Конвенції ООН про контракти на міжнародне перевезення вантажів повністю або частково морським транспортом 2008 р. (Роттердамські правила, які ще не набули чинності), дозволяє визначити такі підходи до відповідальності за пошкодження вантажу:

Відповідно до першого підходу відповідальність за втрату або пошкодження вантажу несе перевізник, який першим уклав договір, з подальшим правом подання регресного позову про відшкодування збитків до співперевізників, на чий ділянці було завдано шкоду вантажу.

Другий підхід було розроблено через те, що відповідальність перевізника визначається нормами як міжнародного договору, що регулює відповідний вид транспорту, так і нормами національного законодавства, тому виникає ціла низка проблемних ситуацій при визначенні відповідальності співперевізників у разі пошкодження вантажу. Згідно з цим підходом визначення відповідальності за пошкодження вантажу в міжнародному змішаному перевезенні відбувається у спрощеній формі, а саме: відповідальність несе кожен з співперевізників на власному відрізку перевезення відповідно до норм конвенції, яка регулює перевезення його видом транспорту.

Слід звернути увагу, що Роттердамські правила щодо відповідальності застосовуються лише до морської частини перевезення. Так, відповідно до статті 26 Правил встановлено, що у разі пошкодження вантажу в період відповідальності перевізника, але до моменту його завантаження на судно чи вже після вивантаження з судна, положення даних Правил не мають переважної сили [171].

Отже, можна стверджувати, що Роттердамські правила не вирішують головної проблеми міжнародних змішаних перевезень щодо ідентифікації

відповідальності перевізника на всіх етапах транспортування вантажу різними видами транспорту. Разом з тим, ці правила дозволяють використовувати альтернативну систему відповідальності співперевізників у разі пошкодження вантажу [20].

Вивчення інституту відповідальності перевізника зазвичай ускладнюється через міжнародний характер діяльності у сфері перевезень. Оскільки перевезення здебільшого здійснюються в міжнародному сполученні, коли транспортні засоби, вирушаючи з однієї країни, виконують комерційні перевезення вантажів або пасажирів до іншої, і сторонами договору міжнародного перевезення вантажу зазвичай є представники різних держав, питання відповідальності перевізника регулюється не тільки національними законами, а й міжнародними договорами [42, с. 415].

У свою чергу, інститут обмеження відповідальності початково виник в мореплаванні і був обумовлений підвищеним ризиком для судновласника, коли спрямовував судно у рейс під управління екіпажу та без будь-якої можливості контролю зі своєї сторони. У разі спричинення морської аварії з вини екіпажу, відповідальність за завдану третім особам шкоду був вимушений приймати на себе судновласник. Тому їх прагнення убезпечити себе, обмеживши власну відповідальність, є цілком природним, а повне відшкодування збитків зробило би розвиток судноплавства неможливим.

Аналіз наукових праць, що були присвячені дослідженню питань обмеження відповідальності судновласників, показує витоки такої політики з Нідерландів та Франції, які були першими в прийнятті нормативних актів ще у XVI столітті. А в XVIII ст. з метою заохочення інвестування у морське судноплавство закон щодо обмеження відповідальності судновласників було прийнято в Англії [123].

«Ліверпульський коносамент», прийнятий Асоціацією міжнародного права в 1882 році, вважається першим коносаментом, що встановив межі відповідальності перевізника в сумі 100 фунтів стерлінгів за 1 вантажне місце,

якщо інша вартість не була вказана у документах чи погоджена у спеціальній угоді.

У США в 1893 році був прийнятий Закон Хартера (the Harter Act), в якому було врегульовано правила морських перевезень, засвідчених коносаментом. Він визначав різницю між помилками в мореплавстві та управлінні судном, а також недбалістю під час зберігання і транспортування вантажу. Це стало першим закріпленням важливого принципу визначення обсягу і меж відповідальності морського перевізника, що в подальшому заклало основу для розвитку нормативної бази в сфері міжнародних морських перевезень на глобальному рівні [102].

На думку Д. А. Рябікіна, принцип обмеження відповідальності перевізника (судновласника) є універсальним принципом і займає одне з центральних місць у міжнародному приватному праві в галузі морських перевезень [102, с. 128]. Згодом інститут обмеження відповідальності перевізника поширився на інші види транспорту, що було закріплено в міжнародних договорах.

Такий розвиток можна вважати цілком очікуваним та логічним, оскільки нерівність у економічних спроможностях та інші супутні проблеми є актуальними не лише для морських перевізників. Так, експедитор (оператор) повинен брати на себе відповідальність за дії третіх сторін, докладаючи зусилля до забезпечення комунікації з логістичними центрами міжнародних транспортних коридорів. Ціна помилок за умови повного відшкодування могла б бути занадто високою.

Основні правові засади сучасного інституту визначення відповідальності перевізника та її обмеження було закладено у Гаазьких правилах 1924 року (Конвенція про уніфікацію правил про коносамент). Цими Правилами було встановлено дві основні підстави обмеження обсягу відповідальності перевізника: фіксована сума відшкодування в грошовому еквівалент та кількісна одиниця вантажу, на яку встановлюється ця фіксована сума [154].

Конвенцію про уніфікацію правил про коносамент для визначення сум відшкодувань було передбачено, що перевізник не відповідає за втрати або збитки, завдані вантажу на суму, що перевищує 100 фунтів стерлінгів за місце або одиницю вантажу, якщо вартість вантажу було заздалегідь оголошено відправником до навантаження і внесено в коносамент (частина 5 статті 4). Ця норма викликала появу двох основних перешкод у практиці застосування Гаазьких правил. По-перше, формулювання «за місце або одиницю вантажу» зумовило розбіжності у тлумаченні та спричинило ситуацію, за якою обмеження «за одиницю вантажу» застосовується лише у тому випадку, коли не застосовується обмеження «за місце вантажу». По-друге, між двома альтернативами «місце» або «одиниця вантажу» немає рівності [123].

Вказані розбіжності потребували врегулювання і тому у 1968 році було внесено зміни до Гаазьких правил, які отримали назву Правила Вісбі [161]. Протокол про зміну Гаазьких правил запровадив додатковий елемент в механізмі обмеження відповідальності – вагу брутто, та встановив нову одиницю обчислення вартості відшкодування франк. Це було викладено таким чином: «Якщо характер і вартість вантажу були оголошені відправником до навантаження і внесені в коносамент, ні перевізник, ні судно ні в якому разі не відповідають за будь-які втрати або ушкодження, завдані вантажу або пов'язані з ним, в сумі, що перевищує еквівалент 10000 франків за місце або одиницю або 30 франків за один кілограм ваги брутто втраченого або пошкодженого вантажу, залежно від того, яка сума є вищою».

Хоча на той час вже відбувся перехід до Бреттон-Вудської валютної системи, відійшовши від золотого стандарту, новою одиницею обчислення сум відшкодувань було визначено франк зі вмістом 65,5 мг золота 900-ї проби, який отримав назву «франк Пуанкаре». Слід звернути увагу, що держави продовжували по-різному розраховувати межі відповідальності через відсутність офіційної ціни золота та запровадження плаваючого курсу валют. І лише зі створенням Міжнародним валютним фондом нової розрахункової

одиниці – «спеціального права запозичення» (SDR), ця проблема отримала своє вирішення [103].

Згодом ЮНСІТРАЛ затвердила положення, яким було передбачено застосування «спеціальних прав запозичення» як розрахункової одиниці щодо обчислення меж відповідальності (резолюція 37/107) [162].

З подальшим розвитком міжнародних змішаних перевезень, на конференції в Токіо у 1969 році було прийнято проєкт Конвенції про змішані перевезення вантажів, який отримав назву Токійські правила. Цими Правилами була запроваджена концепція відповідальності оператора змішаного перевезення за втрату або пошкодження вантажу. Оператор укладає договори з фактичними перевізниками, які таку відповідальність вже несуть безпосередньо перед ним [20, с. 95].

Міжнародна торгова палата в 1973 році оприлюднила Уніфіковані правила щодо комбінованого транспортного документа (Правила МТП № 298), а у 1992 та 1995 роках – вже разом з ЮНКТАД – Правила щодо документів змішаних перевезень [170], які використовуються у теперішній час, хоч і мають факультативний характер, тобто не підлягають застосуванню у разі відсутності на них посилання.

Уніфіковані правила передбачають охоплення змішаних перевезень також без морського перевезення, тому може використовуватися межа відповідальності, передбачена Конвенцією про дорожнє перевезення вантажів у розмірі 8,33 одиниць спеціальних прав запозичення (SDR) за кілограм.

Слід наголосити на передбаченні межі відповідальності не лише за втрату або пошкодження вантажів і затримку доставки, а й за подальші непрямі витрати.

Комбінована межа відповідальності за одиницю вантажу за кілограм в Гаазько-Вісбійських правилах застосовується разом з «контейнерною формулою» (одночасно визначаються одиниці вантажу, що знаходяться в контейнері) для обмеження відповідальності у разі їх зазначення в транспортному документі [123]. Відповідальність за затримку доставки чи

подальшу втрату обмежена сумою в межах еквіваленту фрахту, визначеного договором міжнародного змішаного перевезення.

Правило щодо втрати права на обмеження відповідальності, викладене в Правилі 7, захищає право оператора змішаного перевезення на обмеження відповідальності у випадках, коли недбалість або інша поведінка, що заслуговує покарання, була допущена не самим оператором, а лише його працівниками або агентами. Для уточнення цього положення до тексту було додано слово «персоналу» після слів «дій або упущень». Це доповнення чітко розмежовує особисту відповідальність оператора змішаного перевезення і відповідальність за дії підлеглих або третіх осіб, які працюють від його імені. Таким чином, оператор змішаного перевезення зберігає своє право на обмеження відповідальності навіть у тих випадках, коли відповідальність за недоліки або упущення належить його персоналу, агентам або іншим представникам, з якими він співпрацює. Це забезпечує оператору додатковий захист, коли він фактично не причетний до безпосередніх порушень, але все ж несе субститутивну відповідальність (*vicarious liability*) за дії інших осіб, що діють від його імені під час організації перевезення.

Під час розгляду змісту Конвенції ООН про морське перевезення вантажів 1978 р. варто зауважити, що даний документ є сукупністю міжнародно-правових норм, що регулює правовідносини, пов'язані з визначенням відповідальності морського перевізника за невиконання або неналежне виконання зобов'язань із перевезення вантажів у міжнародному сполученні. Відповідальність перевізника за вантаж на підставі дії норм цієї Конвенції охоплює період, протягом якого вантаж перебуває в перевізника, у порті завантаження, під час перевезення та в порті розвантаження [25]. Вона також визначає підстави для настання відповідальності, порядок подання позову на компенсацію шкоди тощо. Однак, на відміну від Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р., дана Конвенція збільшила відповідальність перевізника відповідно до 835 СДР за місце і 2,5 СДР за 1 кг ваги [25]. Попри це, варто зазначити, що дана Конвенція

не змінює права або обов'язки перевізника, фактичного перевізника, та їх службовців і агентів, що передбачені в міжнародних конвенціях або в національному законодавстві з питань обмеження відповідальності власників морських суден [25]. На нашу думку, зміст правових норм має більше диспозитивний характер у вкрай важливих відносинах щодо визначення прав та обов'язків морського перевізника.

Варто зауважити, що Україна не є учасницею цієї Конвенції. У результаті аналізу норм Кодексу торговельного мореплавства України (КТМ України) [23] зазначимо, що Україна імплементувала її положення з урахуванням нових обмежень відповідальності перевізника, які встановлені в Протоколі змін 1968 р. до Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р. Із цього випливає, що в Кодексі торговельного мореплавства України відтворено положення двох міжнародних документів, хоч і частково, оскільки зазначені Конвенції відрізняються між собою. Вітчизняний законодавець у суперечливих моментах віддав перевагу Протоколу, що модернізував положення Конвенції 1924 року [161].

Також основними конвенціями, що регулюють відповідальність перевізника в міжнародних перевезеннях, є Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (Варшавська конвенція 1929 р.), Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреальська конвенція 1999 р.) та Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (Конвенція CMR 1956 р.).

Варшавська конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень 1929 року передбачала відповідальність перевізника за шкоду, спричинену внаслідок невиконання або неналежного виконання договору повітряного перевезення та встановила обмеження відповідальності повітряного перевізника фіксованими сумами. Відповідно до її положень авіап перевізник несе відповідальність у випадку смерті або тілесних

ушкоджень пасажирів, у випадку втрати чи пошкодження вантажу або багажу; у разі затримки доставки вантажу, пасажирів і багажу.

Із розвитком авіації виникає необхідність оновлення системи відповідальності, тому в 1961 р. було укладено Гвадалахарську конвенцію, яка доповнювала Варшавську 1929 р. А в 1999 році Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) уклала новий багатосторонній договір між державами-членами – Монреальську конвенцію, яка набула чинності 4 листопада 2003 року. Україна приєдналася до Конвенції в 2008 році згідно із Законом України «Про приєднання України до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень» [91].

Щодо сучасного регулювання відповідальності перевізника, то відповідно до статті 17 Монреальської конвенції «перевізник є відповідальним за шкоду, що спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажира, тільки за умови, що подія, яка стала причиною загибелі або ушкодження, відбулася на борту повітряного судна або під час посадки чи висадки пасажира. Перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну у випадку знищення, утрати або пошкодження зареєстрованого багажу, якщо ця подія сталася на борту судна або тоді, коли перевізник був відповідальним за збереження зареєстрованого багажу. Однак перевізник не несе відповідальності за пошкодження багажу внаслідок його дефекту, якостей чи вади». Проте, «перевізник не може обмежити свою відповідальність за загибель або тілесне ушкодження пасажира, якщо компенсація не перевищує 100 000 спеціальних прав запозичення на кожного пасажира» (ст. 21 Конвенції) [91].

Обмеження відповідальності перевізника за затримку передбачено статтею 19 Монреальської конвенції, де зазначено, що «перевізник не несе відповідальності за шкоду, заподіяну внаслідок затримки, якщо доведе, що він, його службовці та агенти вжили всіх необхідних заходів для того, щоб уникнути шкоди, або що було неможливо вжити таких заходів» [91]. Крім того, перевізник звільняється від відповідальності, якщо доведе, що шкода була

завдана через недбалість, неправомірні дії чи бездіяльність особи, яка вимагає відшкодування (ст. 20 Монреальської конвенції).

За Варшавською конвенцією за рішенням суду найбільшу суму, що можна отримати за заподіяну шкоду життю і здоров'ю пасажирів, – це 250 тис. франків, якщо договором не буде передбачено більшої суми. За Монреальською конвенцією судові рішення не потрібні, якщо тільки шкода не перевищує 100 000 спеціальних прав запозичення на кожного пасажирів [70], що становить 133 818 доларів США на вересень 2024 року.

Слід наголосити, що вартість спеціальних прав запозичення прив'язана до кошика основних валют, що встановлюються МВФ. Сума спеціальних прав запозичення перераховується в національну валюту та оприлюднюється на офіційних сайтах Центральних банків, в Україні на сайті Національного банку України.

Далі зупинимо нашу увагу на Конвенції про змішані перевезення вантажів (United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980) [172], яка застосовується лише у разі прямого посилання на неї в договорі. Відповідно до статті 18 Конвенції межі відповідальності визначені на рівні 920 розрахункових одиниць за місце чи іншу одиницю відвантаження або 2,75 розрахункової одиниці за 1 кг ваги брутто втраченого або пошкодженого вантажу в залежності від того, яка сума вище.

Слід звернути увагу, що статтею 31 Конвенції передбачена можливість для держав, які не є членами МВФ і законодавство яких не дозволяє використовувати спеціальні права запозичень, використовувати розрахунок меж відповідальності у франках Пуанкаре.

Підсумовуючи, слід зазначити, що загальна сума відповідальності оператора змішаного перевезення за Конвенцією про змішані перевезення вантажів за втрату, пошкодження та затримку не повинна перевищувати меж відповідальності за повну втрату вантажу.

Якщо зупинитись на національному регулюванні змішаних перевезень в інших країнах, то цікавим для аналізу може виявитися юридичний досвід

Китаю, в якому регулювання мультимодальних перевезень містяться у трьох основних актах: 1) Законі про Договірне право, 1999 р. (глава 17, розділ 4: «Контракти на мультимодальні перевезення»); 2) Морському кодексі Китаю 1993 року (глава IV, розділ 8: «Спеціальні положення щодо мультимодального транспортного договору»); 3) Положенні про міжнародні мультимодальні перевезення вантажів контейнерами, 1997 р.

Хоча назва першого нормативно-правового акту натякає на універсальний характер його дії (розповсюдженість на всі мультимодальні перевезення незалежно від виду транспорту), його стаття 123 містить правило, що коли в інших спеціальних законах встановлене відмінне регулювання змішаних перевезень, вони мають дотримуватися. Спеціальних положень щодо мультимодальних перевезень у законодавстві КНР про залізницю, автомобільну чи цивільну авіацію не передбачено, а «Положення про міжнародні мультимодальні перевезення вантажів контейнерами» 1997 року є лише правилами та постановами, виданими міністерствами зв'язку та залізниць, а отже не підпадають під сферу дії «інших законів», зазначених у статті 123 Закону про Договірне право [152]. За відсутності спеціальних актів, як у окреслених вище випадках, відповідальність буде регулюватися відповідно до розділу 4 глави 17 Закону про Договірне право, стаття 311 якої передбачає систему суворой відповідальності мультимодального транспортного оператора (далі – МТО) у випадку прихованої шкоди, коли неможливо встановити стадію транспорту, на якій відбулася втрата або пошкодження.

Разом з тим Морський кодекс Китаю 1993 року виступає спеціалізованим законом при визначенні відповідальності у морських перевезеннях. Так, відповідно до статті 103 Морського кодексу Китаю, період відповідальності МТО щодо товарів охоплює «період від часу, коли він бере товари до моменту їх доставки». Стаття 105 приймає мережеву систему відповідальності, передбачаючи, що «якщо втрата або пошкодження вантажів сталася в певному розділі транспорту, положення відповідних законів та правил, що регулюють цю конкретну ділянку мультимодального транспорту,

застосовуються питання, що стосуються відповідальності МТО та її обмеження». Таким чином, якщо можна визначити, на якому етапі транспортування сталася втрата або пошкодження, застосовуватимуться положення та правила, що застосовуються до цієї частини транспортування. Якщо, однак, втрати або пошкодження неможливо локалізувати, то відповідно до статті 106, відповідальність МТО визначається положеннями, що регулюють відповідальність перевізника за морські перевезення вантажів.

Положення про міжнародні мультимодальні перевезення вантажів контейнерами 1997 р. у параграфі 1 статті 27 містить принцип, згідно з яким МТО «несе відповідальність за втрату, пошкодження або затримку доставки вантажів, які сталися, коли товари були в його віданні». Параграф 2 статті 27 дозволяє одержувачу поводитися з вантажами як з втраченими, якщо вони не були доставлені протягом 60 днів поспіль після узгодженої дати доставки. Параграф 3 статті 27 приймає мережеву систему відповідальності, за якої втрата, пошкодження або затримка доставки вантажів сталася на одному конкретному етапі мультимодального транспорту, відповідальність МТО та її обмеження регулюються відповідними законами та правилами цього конкретного етапу транспортування.

Отже, у випадку локалізованих пошкоджень, коли можна встановити, на якій стадії транспортування сталися збитки або пошкодження, застосовуватимуться норми та правила, що застосовуються до відповідного виду транспорту. Однак у випадку нелокалізованої шкоди, коли невідомо, на якому етапі перевезення сталася втрата або пошкодження, відповідальність МТО буде регулюватися положеннями глави 17 договірного законодавства. Тобто, резюмуємо, що в КНР питання відповідальності у досліджуваних актах визначаються досить однотипно, що свідчить про схожість підходів у питаннях регулювання відповідальності з законодавством України. Однак, на сьогодні все більше розповсюдженим є ситуації, за яких перед замовником послуг відповідає все ж головний перевізник, а питання до сторони, яка фактично

вчинила дії, які викликали негативні наслідки щодо майна, яке перевозиться, вже вирішується в порядку регресу.

Таким чином, підсумовуючи викладене, необхідно зробити висновок про необхідність напрацювання єдиного міжнародного, підтриманого широким колом держав, міжнародно-правового документу щодо відповідальності оператора міжнародного змішаного перевезення. Наразі, міжнародні інституції у якості єдиного прийнятого документу, що визначає обмеження відповідальності оператора міжнародного змішаного перевезення визнають Правила ЮНКТАД/МТПП щодо документів змішаних перевезень 1999 р., проте, через їх небов'язковість та не охоплення ними окремих різновидів змішаних перевезень, зокрема тих, що виконуються морським транспортом, фактично унеможлиблює проведення прогресивної уніфікації в цій сфері.

Національне законодавство щодо регулювання відповідальності оператора змішаного перевезення потребує удосконалення через наявну колізію між нормами частини 1 і частини 2 статті 19 Закону України «Про мультимодальні перевезення». Так, ч. 1 зазначеної статті передбачає, що «оператор мультимодального перевезення несе відповідальність за дії та бездіяльність фактичного перевізника, власників мультимодальних терміналів або суб'єктів господарювання, у володінні та користуванні яких на законних підставах знаходяться мультимодальні термінали, та третіх осіб, залучених ним до надання послуги мультимодального перевезення, у тому самому порядку, як і за власні дії, з моменту прийняття вантажу під свою відповідальність на час перевезення до моменту видачі вантажу одержувачу вантажу» [88]. Проте, частина 2 встановлює, що «за невиконання або неналежне виконання обов'язків, передбачених договором мультимодального перевезення і цим Законом, оператор і замовник послуги мультимодального перевезення несуть відповідальність згідно з Цивільним кодексом України, Митним кодексом України, іншими законами та договором мультимодального перевезення» [88].

Слід наголосити, що згідно з ч. 2 ст. 924 ЦК України «перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування або пошкодження прийнятих до

перевезення вантажу, багажу, пошти у *розмірі фактичної шкоди*, якщо не доведе, що це сталося не з його вини [120]. Звертаємо увагу, що згідно з ч. 1 ст. 19 Закону «Про мультимодальні перевезення» оператор мультимодального перевезення несе відповідальність за дії та бездіяльність і фактичного перевізника в тому числі. Таким чином, межа відповідальності оператора не може бути меншою за розмір фактичної шкоди у разі втрати, нестачі, псування або пошкодження прийнятого до перевезення вантажу фактичним перевізником.

Також необхідно звернути увагу на певну колізію як в середині закону, так і з цивільним та господарським законодавством, а саме у ч. 4 ст. 20 Закону України «Про мультимодальні перевезення» встановлено, що «гранична межа відповідальності оператора мультимодальних перевезень не може перевищувати граничної межі відповідальності фактичного перевізника». Проте, по-перше, відповідно до положень зазначеного закону оператор мультимодального перевезення приймає на час перевезення вантаж під свою повну відповідальність. По-друге, законом «Про мультимодальні перевезення», Цивільним та Господарським кодексом України не надано визначення поняття «гранична межа відповідальності фактичного перевізника».

Отже, з урахуванням застосування мережевої системи відповідальності у міжнародних змішаних перевезеннях, пропонуємо встановити у національному законодавстві поняття «гранична межа відповідальності фактичного перевізника».

Використання спеціальних прав запозичення (СПЗ) у якості «розрахункової одиниці» для визначення граничної межі відповідальності оператора у національних мультимодальних перевезеннях вантажів, передбачене ст. 20 Закону України «Про мультимодальні перевезення» не відповідає своєму призначенню. Оскільки Законом України «Про Національний банк України» спеціальні права запозичення визначені як «міжнародний резервний актив, створений МВФ з метою доповнення існуючих міжнародних резервних активів» [89]. За своєю суттю спеціальні права

запозичення є резервним і платіжним засобом, а не валютою, тобто являють собою «кошик» із п'яти валют, перелік яких переглядається МВФ кожні п'ять років. Відповідно до статті 99 Конституції України «грошовою одиницею України є гривня» [30]. Таким чином, для розрахунку граничної межі відповідальності оператора у національних мультимодальних перевезеннях необхідно використовувати національну валюту – гривню.

2.4. Підвідомчість справ за договорами міжнародних змішаних перевезень

Питання підсудності справ, що впливають з договорів перевезення, протягом історичного розвитку цивільного процесуального права України зазнавало певних змін. Згідно з частиною 4 статті 30 Цивільно-процесуального кодексу України, справи за позовами до перевізників, що виникають з договорів перевезення вантажів, пасажирів та багажу, підлягають розгляду судом за місцезнаходженням перевізника [121]. Ця норма ґрунтується на принципі виключної підсудності. Однак, Україна є учасницею значної кількості міжнародних угод, які регулюють питання перевезень. Зазначені угоди, в деяких випадках, встановлюють правила альтернативної підсудності для справ, що впливають з міжнародних перевезень, що фактично нівелює норму про виключну підсудність, передбачену Цивільним процесуальним Кодексом України.

Незважаючи на актуальність та практичну значущість, питання підсудності справ, пов'язаних з міжнародними перевезеннями, залишається недостатньо дослідженим у вітчизняній правовій науці, особливо щодо підвідомчості справ за договором міжнародного змішаного перевезення, фактично відсутні й наукові розробки з цього питання та практика широкого застосування судами норм міжнародного права до процесуальних правовідносин.

Основна мета дослідження в цьому підрозділі полягає в комплексному аналізі проблем підсудності справ, що впливають з договорів міжнародних змішаних перевезень, з урахуванням норм чинного законодавства України та положень міжнародних угод.

Проблема визначення права, за яким будуть вирішуватись спори пов'язана зі складним процесом транспортування вантажів, пасажирів та багажу з перетином декількох кордонів та за можливості змінити більше двох транспортних засобів. Це, безперечно, ускладнює процес з'ясування та вибору уповноваженого органу (зазвичай – судового), який буде компетентний розглядати спір, що виник між сторонами в цих правовідносинах. Саме тому питання підвідомчості справ за договором міжнародного змішаного перевезення носить виражений практичний характер.

Важливість категорії (підвідомчість) для функціонування органів державної влади полягає в гарантуванні дотримання принципу законності у їх діяльності та запобіганні дублюванню функцій і зловживання владою. Для громадян та юридичних осіб – у забезпеченні розуміння, куди звертатися у разі виникнення спору та сприянні захисту їх прав та законних інтересів.

Можна виділити такі види підвідомчості: 1) виключна: розгляд і вирішення певної категорії справ належить виключно до компетенції одного органу; 2) альтернативна: розгляд спору може бути віднесений до компетенції кількох органів на вибір; 3) імперативна: справа розглядається кількома органами у послідовності, встановленій законодавством; 4) договірна: визначається угодою між сторонами спору.

Незважаючи на важливість поняття «підвідомчість», в юридичній літературі і законодавстві України не існує єдиного універсального визначення цього терміну. Деякі автори описують підвідомчість як коло цивільних справ, які підлягають розгляду і вирішенню в суді [111, с. 30]. Інші ж роблять акцент на характеристиках справ, що визначають компетенцію відповідного органу [125, с. 171].

На нашу думку, у трактуванні поняття «підвідомчість» можна виділити

декілька ключових моментів, які об'єднують різні наукові позиції щодо розуміння підвідомчості: а) підвідомчість визначає коло питань, розгляд яких належить до компетенції певних органів; б) є інструментом для розмежування повноважень різних суб'єктів права; в) завдяки підвідомчості забезпечується законність, чіткість та ефективність роботи органів державної влади та органів управління суб'єкта господарювання; г) підвідомчість захищає права та інтереси громадян та юридичних осіб.

Таким чином, можна розуміти під поняттям «підвідомчість» чітко визначене коло компетенцій, розгляд і вирішення яких належать до повноважень державних органів, органів управління підприємств, установ, організацій, а його юридичне значення полягає в розмежуванні повноважень різних суб'єктів права.

Як зазначалося в попередніх підрозділах, на сьогодні не існує єдиного чинного режиму, що регулює договори міжнародних змішаних перевезень, хоча було зроблено кілька спроб. Так, наприклад, автомобільні та морські, регулюються власними міжнародними та унімодальними транспортними режимами із обов'язковими положеннями. Крім того, існує регіональне та національне законодавство, а також добровільно включені стандартні умови, що регулюють договори перевезення. Як правило, сторони користуються свободою договору, але там, де застосовуються обов'язкові правила, їм все ж таки надається перевага над контрактом. Отже, коли товари, на які поширюється мультимодальний договір перевезення, втрачаються або пошкоджуються під час транзиту, не очевидно, який набір правил буде застосовано до спору, що виник.

Саме сприяння мультимодальному транспорту органами влади держави базується на кількох міркуваннях, серед яких його позитивний вплив на сталий розвиток. З точки зору приватного права, сумнівно, чи може право бути стимулом для сприяння зміни способів перевезення. Це питання буде розглядатися під кутом судового розгляду, оскільки спосіб врегулювання судових спорів може розглядатися як один із критеріїв стійкості. Беручи до

уваги чинні правила юрисдикції та арбітражу, що застосовуються до мультимодальних перевезень, слід зазначити, що жодна міжнародна конвенція, що застосовується до закону, спеціально не регулює цей вид транспорту, а визначення режиму, що застосовується до судових спорів, є досить складним завданням, оскільки визначається великою кількістю джерел. Аналіз норм, що регулюють цей тип судових процесів, доводить, що вони не є стимулом для розвитку мультимодалізму.

Результат позову буде залежати від юрисдикції та вибору закону, однак суди в різних юрисдикціях схильні тлумачити поняття мультимодальних транспортних контрактів по-різному і, отже, створюють невизначене майбутнє для міжнародного мультимодального перевізника. Унаслідок різних положень договору перевізник може повністю відповідати перед вантажовідправником за втрати або пошкодження вантажів, що сталися на етапі перевезення, а може виникати і протилежна ситуація, за якої основний перевізник хотів би мати можливість вимагати відшкодування збитків проміжного перевізника. Саме через відсутність міжнародного режиму, що охоплює мультимодальні контракти на перевезення, результат відповідальності перевізника перед відправником є невизначеним. Однак відповідальність проміжного перевізника перед основним перевізником часто регулюється одним із немодальних транспортних режимів. Отже, може виникнути розбіжність у відповідальності між основним перевізником та проміжним перевізником. Основний перевізник ризикує виплатити винагороду вантажовідправнику, не маючи можливості вимагати відшкодування збитків або достатньої шкоди від фактичного перевізника, винного у спричиненні збитків.

У даному випадку, важливим моментом, на який слід звернути увагу при подачі позову, – це підвідомчість та підсудність справ із договорів перевезення вантажів, пасажирів та багажу.

Слід зазначити, що положення чинного законодавства України не сприяють в цілому вирішенню питання щодо напрацювання єдиного підходу до формування правил підвідомчості і підсудності у правовідносинах з

міжнародних перевезень. Якщо Господарський процесуальний кодекс України однозначно визначає підвідомчість спорів із перевезення вантажу між суб'єктами господарювання Господарським судам (ст. 30 ГПК України) [13] і застосовує виключну підсудність у випадках, коли одним з відповідачів є орган транспорту, а саме – господарський суд за місцезнаходженням цього органу, то в цивільному судочинстві ситуація інша.

За загальним правилом, позови до перевізників, що впливають з договорів перевезення, пред'являються за місцезнаходженням перевізника, тобто застосовується правило виключної підсудності (ч. 4 ст. 30 ЦПК України) [121].

За Цивільним процесуальним кодексом України, якщо після відкриття провадження у справі і до початку судового розгляду виявляється, що позов був прийнятий з порушенням правил підсудності, то суд передає справу на розгляд іншому суду [51].

Це також визначено у п. 41 Постанови Пленуму Вищого спеціалізованого суду України «Про деякі питання юрисдикції загальних судів та визначення підсудності цивільних справ» від 1 березня 2013 р. № 3 [82]. Пленум встановлює, що перелік позовів, для яких визначено виключну підсудність у Цивільному процесуальному кодексі України, є вичерпним і не підлягає розширеному тлумаченню, а в разі конкуренції правил підсудності повинні застосовуватися правила виключної підсудності.

Додатковою аргументацією для позивачів виступають положення абз. 2 п. 2 постанови Пленуму Верховного Суду України № 15 від 12 квітня 1996 р. «Про практику розгляду цивільних справ за позовами про захист прав споживачів», в якому зазначено, що Закон України «Про захист прав споживачів» не визначає певних меж своєї дії, тому судам слід мати на увазі, що до відносин, які ним регулюються, належать, зокрема, ті, що виникають із договорів ... перевезення громадян та їх вантажу ...» [90].

Залишення такого позову на розгляді в суді за вибором позивача видається неправильною практикою. У підтвердження цієї тези необхідно

звернути увагу на довгий перелік судових рішень про передачу аналогічних позовів до суду за місцем знаходження перевізника. Крім того, вимоги вже згаданої постанови Пленуму Верховного Суду України № 15 від 12 квітня 1996 року, в абз. 3 п. 3 визначають, що у тих випадках, коли в чинному законодавстві відсутня спеціальна норма щодо укладеного сторонами договору про обслуговування, суд застосовує загальні положення про зобов'язання.

Спори, що виникають із договору транспортного експедирування слід розглядати за аналогічними до договору перевезення положеннями досудового врегулювання спору. Крім того, положення глави 65 ЦК України «Транспортне експедирування» поширюються також на випадки, коли обов'язки експедитора виконуються перевізником (ч. 2 ст. 929 ЦК України).

Так, стаття 929 Цивільного кодексу України, яка відповідає статті 316 Господарського кодексу України за договором транспортного експедирування визначає обов'язком однієї сторони (експедитора) за плату і за рахунок іншої сторони (клієнта) виконати або організувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу [12, 120].

На нашу думку, через те, що Цивільний і Господарський кодекси України не в змозі охопити всі особливості прав, обов'язків та відповідальності перевізників, вантажовідправників, вантажоодержувачів і замовників, слід чітко встановити відсилочні (бланкетні) норми до транспортних статутів. Таким чином, учасники процесу перестануть у різний спосіб трактувати однакові за сутністю та різні за нормативним визначенням поняття.

Необхідно також звернути увагу, що потребують удосконалення вимоги Цивільного та Господарського процесуальних кодексів України щодо визначення підсудності у спорах із договорів перевезення незалежно від суті спору: чи про відновлення порушеного права, чи про компенсацію збитків (вартості вантажу, провізної плати, оголошеної вартості тощо), чи стосовно якості наданих послуг із договору перевезення, в тому числі такі, що можуть трактуватись із захисту прав споживачів, чи про компенсацію моральної шкоди.

Такий підхід і поділяє і Є. В. Назаренко, який стверджує що, усі спори з перевезення вантажу, пасажирів та багажу необхідно розглядати судам за місцезнаходженням перевізника. Таке правило, вже застосоване у процесуальному законі, є зручним, у першу чергу, для позивача. Сьогодні перевізники мають доволі розгалужену структуру та велику кількість відокремлених підрозділів без утворення юридичної особи, що ускладнює та затягує розгляд справи за вибором позивача [51].

Слід також зазначити, що на даний час за відсутності єдиного міжнародно-правового документа правовий режим визначається трьома типами джерел: контрактами, укладеними між сторонами, унімодальними конвенціями і навіть внутрішнім законодавством, коли ці конвенції не застосовуються. Розглядаючи юрисдикційні правила, що регулюють цей тип судових процесів, сумнівно, чи може бути стимул для розвитку мультимодалізму.

На міжнародній арені, в свою чергу, діють інші правила, при цьому, не існує універсальної конвенції, яка б регулювала питання юрисдикції, однак усі держави-члени ЄС є сторонами Регламенту (ЄС) № 1215/2012 Європейського Парламенту та Ради від 12 грудня 2012 року про юрисдикцію та виконання рішень у цивільних та комерційних справах (Новий Брюссель I) [164]. Як основний принцип Нового Брюсселя I учасники правовідносин можуть вільно визначати, який суд буде мати юрисдикцію у разі виникнення спору з цих відносин. Цей вибір слід вважати ексклюзивним, якщо сторони не встановили інше. Якщо в контракті відсутні чіткі положення щодо вибору суду, головним принципом є те, що юрисдикція повинна бути надана суду в державі, в якій відповідач має місце проживання, незалежно від того, відповідач є громадянином цієї держави чи ні. Якщо відповідач не має постійного місця проживання в одній із договірних держав, а контракт не передбачає вибір юрисдикції, вона повинна визначатися національним законодавством держави-члена, де подається позов. Проте, існують винятки з основних правил, коли суд має виключну юрисдикцію.

Так, позивач може вибрати суд у державі, в якій мало відбутися виконання зобов'язання за договором. Місце виконання зобов'язання у разі продажу товару – це місце, де товар був або повинен був бути доставлений. У разі, коли контракт стосується послуг, місце виконання – це місце, де послуги були надані або повинні були бути надані. Національне законодавство визначає, де знаходиться місце виконання. Якщо існує низка зобов'язань, саме домінуюче зобов'язання визначатиме юрисдикцію.

Слід зазначити, що існують міжнародні конвенції, які виключають придатність до застосування Нового Брюсселя I, коли останній суперечить правилам юрисдикції, викладеним у цих міжнародних конвенціях. Наприклад, коли позов охоплюється CMR (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road – CMR (Geneva, 19 May 1956) United Nations (UN)), а Новий Брюссель I суперечить правилам щодо юрисдикції, передбаченої в CMR, а CMR, в свою чергу, має перевагу. Отже, коли контракт передбачає міжнародні перевезення, розумно розпочати кваліфікацію договору, задля перевірки факту того, чи існує конвенція про перевезення, перш ніж намагатись відповісти на питання правильного вибору права. HVR (The Council Regulation (EC) № 44/2001 of 22 December 2000 on jurisdiction and the recognition and enforcement in civil and commercial matters) [140] не має жодних чітких положень щодо юрисдикції, тому свобода вибору застосовується як головне правило. Однак судова практика демонструє, що цей принцип є правильним лише до тих пір, поки цей вибір регулює будь-які обов'язкові положення HVR. При цьому, наприклад, англійський суд вирішив не підтримувати пункт про юрисдикцію, який вибирає державу, що не є членом HVR, оскільки результатом цього буде відхилення від статті III (8), яка передбачає, що будь-яка угода про зменшення відповідальності перевізника має бути визнана недійсною. Подібним чином, в іншій справі було встановлено, що оскільки Греція не була договірною державою HVR (на час розгляду справи), а відвантаження здійснювалося з грецького порту, HVR не застосовувався в обов'язковому

порядку, і, таким чином, пункт про вибір англійських судів не міг інтерпретуватися як таке, що також передбачає застосуванню.

Також цікавим є той факт, що за відсутності міжнародної конвенції, що застосовується до контрактів про змішані (мультимодальні) перевезення вантажів, пасажирів та багажу такі договори регулюються так званим «м'яким правом».

Слід звернути увагу, що наразі існує дві регіональні угоди, які в даний час стосуються міжнародних комбінованих або інтермодальних перевезень – це угода, розроблена під егідою Європейської економічної комісії ООН (UNECE), відома як «Європейська угода про найважливіші лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти» (European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations (AGTC) (with annexes) [145]), була підписана в 1993 році понад 20 європейськими державами. У цій Угоді були встановлені мінімальні стандарти для міжнародних ліній комбінованого транспорту. Положення Угоди слід враховувати при модернізації існуючих залізничних ліній або при створенні нових ліній. Основною метою Угоди є розробка загального стандарту якості інфраструктури для комбінованого транспорту на основних європейських транспортних коридорах. AGTC містить додаток, в якому перелічені всі лінії та коридори, до яких застосовуватиметься цей мінімальний стандарт. Додаток регулярно оновлюється з урахуванням інформації, отриманої від відповідних держав. Слід визнати, що AGTC не передбачає загальноєвропейської високоякісної комбінованої транспортної мережі наразі, але це утворює загальну структуру для транспорту та впливає на планування інфраструктури майже у всіх європейських державах. Стандарти AGTC є важливими для всіх основних європейських транспортних коридорів.

Друга регіональна Угода про організаційні та оперативні аспекти комбінованих перевезень між Європою та Азією від 4 червня 1997 року, зі змінами та доповненнями від 13.06.2022 року (Agreement On Organisational and Operational Aspects of Europe-Asia Combined Transports [131]), розроблена в

рамках Організації співробітництва між залізницями (Organisation for Co-operation between Railways – OSJD), визначає мережу магістральних ліній для комбінованих перевезень та визначає основні технічні параметри таких ліній.

Угода розроблена на основі Європейської угоди про важливі міжнародні лінії комбінованого транспорту та супутні споруди (AGTC) і схожа за предметом та структурою. Сторонами Угоди є 15 країн-членів OSJD, які постійно працюють над оновленням та вдосконаленням Угоди шляхом внесення змін та доповнень до Угоди та Додатків за такими напрямками: залізничні лінії, термінали та пункти пропуску на кордоні, перевантажувальні станції, залізничні станції, обладнані системою AGCS, залізнично-поромні переправи в міжнародній транспортній мережі, технічні характеристики залізничних ліній; експлуатаційні характеристики перевезень та мінімальні вимоги до інфраструктури.

Можна стверджувати, що окремі юрисдикції мають власні документи, які вирішують проблеми мультимодальних перевезень вантажів на регіональному рівні, такі як Рішення Андського Співтовариства 331/1993, яке пізніше було частково змінено Рішенням 393/1993 (Андський мультимодальний режим - AMR) [169].

Державами-членами Андського співтовариства, в яких застосовуються ці закони та правила є Болівія, Колумбія, Еквадор, Перу та Венесуела. Спочатку AMR мав застосовуватися до всіх міжнародних мультимодальних контрактів на перевезення вантажів до Андських країн (Венесуела, Колумбія, Еквадор, Перу і Болівія) та між ними. Також було прийнято резолюцію № 425 від 20 серпня 1996 року щодо схеми реєстрації операторів мультимодальних перевезень та визначення вимог до них.

Так, відповідно до статті 24 зазначеного Рішення «Андський мультимодальний режим» позивач за його вибором може подати позов до компетентного суду, в межах юрисдикції якого знаходиться одне з таких місць: 1) основне місце діяльності оператора мультимодальних перевезень; 2) місце

укладення договору мультимодального перевезення; 3) місце прийняття вантажу оператором мультимодального перевезення до відповідальності; 4) місце доставки вантажу; або 5) будь-яке інше місце, визначене для цієї мети в договорі мультимодального перевезення і вказане в документі мультимодального перевезення [169].

На нашу думку, окрему увагу слід також приділити дослідженню змісту Правил UNCTAD / ICC щодо мультимодальних транспортних документів, оскільки вони та мультимодальний коносамент FIATA (FBL), мультимодальна транспортна накладна FIATA (FWB) широко використовуються транспортною галуззю у всьому світі шляхом добровільного включення їх положень в договірну документацію для мультимодальних транспортних операцій, яка може охоплювати широкий спектр питань, що стосуються договірних відносин [144]. Правила UNCTAD/ICC для мультимодальних транспортних документів були включені до широко використовуваних мультимодальних транспортних документів, таких як FIATA FBL 1992 та «MULTIDOC 95» Балтійської та міжнародної морської ради (BIMCO). На відміну від Конвенції ООН про міжнародне перевезення вантажів 1980 року, Правила не містять жодних положень, що стосуються юрисдикції та арбітражу. Документи мультимодального перевезення, які зараз використовуються на практиці, зазвичай передбачають вирішення будь-яких суперечок судами відповідно до закону за місцем основного офісу оператора мультимодального перевезення (ст. 5 «MULTIDOC 95» та ст. 19 FIATA FBL 92). У той же час тлумачення договірних норм, засноване на застосуванні цих документів, може бути фрагментованим і не завжди узгодженим для всього регіону в різних юрисдикціях, що, в свою чергу, впливає на можливість захисту сторонами своїх інтересів у судах.

Не менш важливим у вирішенні проблеми підвідомчості є й те, що сторони можуть домовитись про передачу спорів щодо свого контракту конкретному суду держави-члена Європейського Союзу відповідно до статей 25 (угоди про виключну юрисдикцію) та 26 (угода про мовчазну юрисдикцію)

Регламенту Ради ЄС про юрисдикцію, визнання та приведення у виконання судових рішень з цивільних та комерційних питань № 44/2001, який зазвичай називають «Брюссель I» [140]. За відсутності такого вибору позивач може обрати «загальний» принцип, який передбачений у статті 4 Регламенту Брюссель I. Він існує в альтернативних юрисдикційних відносинах, зі спеціальною юрисдикцією у справах, пов'язаних із договором статті 7 (1) або до позадоговірних зобов'язань статті 7 (2) Регламенту Брюссель I. Хоча суд держави-члена ЄС, що має спеціальну юрисдикцію відповідно до цих статей, «не може бути зобов'язаний застосовувати Регламент Рим I [140], який відповідає спеціальній юрисдикції. А отже зв'язок між спеціальною юрисдикцією та чинним законодавством, безумовно, буде набагато тіснішим, ніж був раніше» [132].

Сторони можуть також домовитись про всесвітньо визаний міжнародний комерційний арбітраж згідно з Нью-Йоркською конвенцією 1958 року.

Необхідно звернути увагу на той факт, що коли Суд Європейського Союзу (СЄУ) тлумачить договори купівлі-продажу товарів та надання послуг, включаючи морські перевезення вантажів та використання інших транспортних засобів, то він ставиться до них за «контрактним сценарієм». Тобто Суд включає оцінку того, де позивач може розпочати провадження. Автономна інтерпретація місця виконання, включаючи перевезення вантажів морським та мультимодальним транспортом, слідує аналізу з урахуванням ролі Incoterms. Свобода сторін у виборі законодавства, що застосовується до їхнього договору, у разі договірних та позадоговірних дій, закріплена у статтях 3 Регламенту Рим I та статті 14 (1) Регламенту Рим II. В яких надано короткий вступ до відповідної законодавчої бази за відсутності вибору закону як для договірних, так і позадоговірних дій, що веде до аналізу ефективності вартості суперечки з юридичної та економічної перспектив з огляду співставлення теорії, права та економіки.

Місце виконання «продажу товарів» та «надання послуг» міститься у статті 7 (1) (b) Регламенту Брюссель I. Керівництво наведено в преамбулі Регламенту Рим I, де зазначено, що положення Регламенту Рим I повинні узгоджуватися з Регламентом Брюссель I. Регламент Рим I додає до Статті 4 поняття «надання послуг» і підкреслює, що «продаж товарів» слід тлумачити так само, як і при застосуванні Статті 7 (1) Регламенту Брюссель I, який визначає наступне: «На особу з проживанням у державі-члені може бути подано позов в іншій державі-члені: (a) з питань, що стосуються договору, в судах за місцем виконання відповідного зобов'язання; (b) для цілей цього положення, і якщо інше не погоджено іншим, місцем виконання зобов'язання, про яке йдеться, є: 1) у разі продажу товарів в державі-члені, де згідно з контрактом товари були доставлені або мали бути доставлені; 2) у разі надання послуг в державі-члені, де згідно з контрактом послуги надавались або мали бути надані; (c) якщо пункт (b) не застосовується, то застосовується пункт (a)».

Слід зазначити, що гнучкий підхід європейського законодавця до питань укладення договорів про вибір суду підтверджується тим, що зміст такого договору може не тільки надавати судам певної країни компетенцію для вирішення спору, але й виключати можливість подання позову до судів інших держав. Сторони також можуть зробити вибір суду залежним від певної умови, яка настане або стане відомою пізніше. Часто це виражається у виборі суду на користь держави, де буде постійне місце проживання або місцезнаходження відповідача чи позивача. Так, Суд ЄС (Court of Justice of the European Union – CJEU) зазначає, що слово «погодили» не слід трактувати як таке, що вимагає, щоб положення про юрисдикцію було сформульоване таким чином, щоб компетентний суд міг бути визначений лише на основі тексту цього положення. [137].

Також, слід звернути увагу, що згідно з ч. 1 ст. 22 Регламенту Брюссель I, пророгаційний договір, укладений сторонами, надає суду, визначеному в ньому, виключну юрисдикцію. Ця юрисдикція може бути змінена лише за домовленістю сторін. Однак це не стосується випадків, коли Регламент

визначає виключну юрисдикцію, яка не може бути змінена угодою. Важливо відзначити, що юрисдикція, що виникає з такого договору, за загальним правилом є виключною тільки для сторін угоди, але не для третіх осіб. Треті особи можуть висувати вимоги, що випливають із правовідносин між сторонами договору. У такій ситуації вибір суду є обов'язковим лише для сторін договору, а треті особи керуються загальними правилами підсудності справи згідно з Регламентом Брюсселя I. Водночас у науковій літературі зазначається, що практика Суду ЄС передбачає принаймні два винятки з цього правила. Перше стосується договорів, укладених на користь третіх осіб, де вибір суду сторонами є обов'язковим для вигодонабувача. Друге виключення стосується заміни сторони у зобов'язанні, яке випливає з договору, — для нового боржника або кредитора вибір суду, узгоджений між первісними сторонами, залишається чинним.

Далі зазначимо, що судом держави-члена ЄС, де за фактами справи може бути встановлено доставку товарів або надання послуг, буде і відповідна юрисдикція. Позов може бути розподілений між різними державами-членами ЄС. Однак, згідно з рішенням *Shenavai* [135], накопичення вимог можливе, коли суддя визначає місце виконання основного зобов'язання.

Місце виконання повинно визначатися відповідно до характеру зобов'язань та близькості до місця надання послуг або місця, де знаходяться товари. У статті 16 Положення про перегляд Брюсселя I існують відголоски попереднього твердження, в якому зазначалося, що «крім місця проживання відповідача, повинні існувати альтернативні підстави юрисдикції, засновані на тісному зв'язку між судом та позовом або з метою полегшення належного управління справедливістю. Існування тісного зв'язку повинно забезпечити юридичну визначеність та уникнути можливості подання позову до відповідача в суді держави-члена, чого він обґрунтовано не міг передбачити [157].

У даному контексті важливо розуміти наступні чинники. По-перше, якщо існують різноманітні зобов'язання з однаковою важливістю, національний суддя повинен буде оцінювати свою компетенцію лише стосовно

зобов'язань, які мають виконуватися на його національній території, що призведе до численних проваджень [165]. Суд ЄС (CJEU) дотримувався останнього підходу у справі *Leathertex* де два зобов'язання CJEU вважав рівноважними [156]. По-друге, якщо таке місце знаходиться в країні, що не є членом ЄС, стаття 7 (1) (b) Регламенту Брюсселя I не застосовуватиметься. По-третє, якщо основне місце доставки або надання послуг все ще не вдається встановити, суд будь-якої держави-члена ЄС, де відбувається одна з поставок товарів або надання послуг, буде юрисдикційним для розгляду справи. Доставка товарів або надання послуг у численних або невизначених державах створює великі проблеми при визначенні суду, якому може бути передана юрисдикція [134, с. 859]. Перелік місць виконання держав-членів ЄС та країн, що не є членами ЄС, був наданий без визначення географічної межі таких місць.

При цьому, коли доставка товарів або надання послуг відбувається в одній і тій же державі-члені ЄС згідно з контрактом, юрисдикцію має суд держави, де здійснюється основна доставка товарів або надання послуг, а якщо таке місце неможливо ідентифікувати – будь-який із цих судів може мати спеціальну юрисдикцію. Прикладом можуть виступати такі справи, як справа *Color Drack* або *Canyon Offshore* Верховного суду Англії та Уельсу, де англійські та шотландські суди мали особливу юрисдикцію, оскільки зобов'язання можна було виконати як в Англії, так і в Шотландії [147].

У справі *Color Drack GmbH v. Lexx International Vertriebs GmbH*, Суд ЄС (CJEU) постановив рішення стосовно особливої юрисдикції, що у випадку кількох місць доставки в одній і тій же державі-члені ЄС необхідний тісний зв'язок між контрактом та судом, який розглядає справу, щоб забезпечити ефективність судочинства. Оскільки в цій справі існували різні місця доставки, національний суд повинен був визначити основне місце доставки, застосовуючи грошові критерії. Якби не було основного місця поставки, позивач мав би можливість подати позов до відповідача в суді з будь-якого місця поставки. Вже потім обраний суд розгляне всі питання, пов'язані з

контрактом, застосовуючи статтю 7 (1) (b) Регламенту Брюссель I. Однак, якщо місце основного постачання неможливо визначити і існує лише часткова спеціальна юрисдикція, суд, який вирішив справу, уникне цієї проблеми, встановивши основне місце доставки або місце основного зобов'язання, якщо їх більше, ніж одне.

Необхідно звернути увагу, що Регламент Брюссель I, був замінений Регламентом (ЄС) № 1215/2012 (Regulation (EU) № 1215/2012 of the European Parliament and of the Council of 12 December 2012 on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters (recast) [139]), який часто називають «Брюссель I Перероблений» (Brussels I Recast), що набрав чинності з 10 січня 2015 року. Новий регламент запровадив значні удосконалення, особливо щодо спрощення визнання та виконання судових рішень у державах-членах ЄС, і це стосується судових процесів, розпочатих після набрання чинності. Однак Регламент Брюссель I все ще застосовується до рішень, винесених у справах, розпочатих до січня 2015 року. Новий Регламент регулює більшість цивільних і комерційних справ, що стосуються транскордонних справ, та має розширені правила юрисдикції для включення відповідачів, які проживають за межами ЄС.

Таким чином, відсутність уніфікованих міжнародно-правових документів, що містять правила про юрисдикцію та арбітраж щодо міжнародних змішаних (мультиmodalьних) перевезень, посилило значущість Регламентів Брюссель I, Брюссель I Перероблений та Регламентів Рим I та II. Жоден міжнародний документ, що стосується мультиmodalьних перевезень, не застосовуватиметься з перевагою над загальними правовими актами ЄС згідно з так званім «правилом спеціальності» (*lex specialis derogat legi generali*) [147].

З огляду на вищезазначене, можна стверджувати, що положення досліджених вище та інших міжнародно-правових документів щодо юрисдикції містять варіації визначення юрисдикції. З одного боку, такий стан речей сприяє розширенню можливостей сторін у вирішенні питання щодо вибору компетентного Суду у разі виникнення спору, з іншого - такі положення

часто породжують виникнення ситуацій колізій правових норм одне одному. Наявність таких колізій у міжнародно-правових документах безумовно впливає й на вирішення питання щодо уніфікації норм національного законодавства держав. Так, наприклад, через можливість двоякого трактування положень статті 76 Закону України «Про міжнародне приватне право», а саме: пункт 2 цієї статті визначає підсудність спорів українським судам, якщо на території України знаходиться філія або представництво іноземної юридичної особи-відповідача (оператора). Разом з тим в пункті 5 статті 76 зазначено про підсудність спорів судам України, якщо у справах про відшкодування шкоди одна зі сторін спору знаходиться на території України. На думку В. В. Кадали, в цих положеннях йдеться про український суд, який може розглядати справу, незалежно від того, ким є сторона: позивачем чи відповідачем [19]. Для фізичних осіб критерієм буде постійне місце проживання на території України, або для юридичних осіб – місце реєстрації (місцезнаходження) в Україні.

Отже, викладена норма породжує правову колізію, оскільки питання щодо можливості постраждалої сторони (громадянина України) подати позов проти міжнародного перевізника або оператора мультимодального перевезення, який не має філії або представництва в Україні, є неоднозначним.

Для усунення правової колізії пропонується внести зміни шляхом доповнення Закону України «Про міжнародне приватне право» нормою, яка б чітко передбачала підсудність спорів, що впливають з міжнародних перевезень судам України, якщо хоча б одна зі сторін спору має місце проживання (для фізичних осіб) або місцезнаходження (для юридичних осіб) в Україні.

Висновки до розділу 2

1. Запропоновано виділяти такі групи істотних умов у договорах міжнародного змішаного перевезення вантажів, пасажирів та багажу: 1) істотні умови, що характерні для усіх договорів перевезення, 2) істотні умови, що

характерні для міжнародних договорів (контрактів), ускладнених іноземним елементом, у якості останнього завжди виступає перетинання державного кордону вантажем, пасажиром та багажем хоча б двох країн (і лише факультативно, коли сторонами договору виступають юридичні чи фізичні особи різних держав), 3) істотні умови, що є характерними лише для змішаних перевезень.

2. Надано авторське визначення поняття договір міжнародного змішаного перевезення – домовленість сторін (виконавцем завжди виступає оператор, а замовником – пасажир або вантажовідправник), на підставі якої оператор змішаного перевезення за плату зобов'язується здійснити або забезпечити міжнародне змішане перевезення, різними видами транспорту з пункту відправлення в одній державі до пункту призначення в іншій за єдиним транспортним документом.

3. Укладання договору міжнародного змішаного перевезення пасажир засвідчується документом, що підтверджує право пасажир на проїзд у всіх видах транспорту на обраному маршруті (прямому змішаному сполученні), у тому числі у разі електронної реєстрації пасажир (єдиний квиток), а здача багажу – єдиною багажною ідентифікаційною биркою для змішаного перевезення.

4. Договір міжнародного змішаного (мультиmodalного) перевезення нерозривно пов'язаний з організаційними угодами між транспортними компаніями, зокрема, договорами транспортного експедирування та вузловими угодами. Вони є взаємозалежними: без укладання організаційного договору неможливо виконати договір змішаного перевезення, без якого, в свою чергу, немає сенсу в організаційному транспортному договорі.

5. Удосконалено наукове твердження щодо особливого суб'єктного складу відносин міжнародного змішаного перевезення вантажів, пасажирів та багажу відповідно до якого суб'єктів таких відносин поділяють на основних та допоміжних, зокрема: основні – перевізник (за договором та «фактичний»), вантажовідправник, вантажовласник, вантажоодержувач, оператор

мультимодальних перевезень (транспортний оператор); допоміжні – транспортна біржа, експедитор, учасники транспортно-експедиторської діяльності, оператор логістичних послуг, термінальний оператор, хендлінговий агент, митний агент, стивідорна компанія (портовий оператор).

6. Зроблено висновок про необхідність напрацювання єдиного міжнародного, підтриманого широким колом держав, міжнародно-правового документу щодо відповідальності оператора міжнародного змішаного перевезення.

7. Доведено, що національне законодавство щодо регулювання відповідальності оператора змішаного перевезення потребує удосконалення через створення законодавцем колізії, встановленої нормами частини 1 і частини 2 статті 19 Закону України «Про мультимодальні перевезення».

8. Встановлено наявність колізії як між положеннями Закону України «Про мультимодальні перевезення», так і з цивільним та господарським законодавством, а саме у ч. 4 ст. 20 Закону України «Про мультимодальні перевезення» встановлено, що «гранична межа відповідальності оператора мультимодальних перевезень не може перевищувати граничної межі відповідальності фактичного перевізника». Проте, зазначеним законом визначено, що оператор мультимодального перевезення приймає на час перевезення вантаж під свою повну відповідальність. Крім того, законом «Про мультимодальні перевезення», Цивільним та Господарським кодексом України не надано визначення поняття «гранична межа відповідальності фактичного перевізника».

9. З урахуванням застосування мережевої системи відповідальності у міжнародних змішаних перевезеннях, запропоновано встановити у національному законодавстві поняття «гранична межа відповідальності фактичного перевізника».

10. Встановлено, що використання спеціальних прав запозичення (СПЗ) у якості «розрахункової одиниці» для вираховування граничної межі відповідальності оператора у національних мультимодальних перевезеннях

вантажів, передбачене ст. 20 Закону України «Про мультимодальні перевезення» не відповідає своєму призначенню. Оскільки за своєю суттю спеціальні права запозичення є резервним і платіжним засобом, а не валютою, тобто являють собою «кошик» із п'яти валют, перелік яких переглядається МВФ кожні п'ять років. А в Конституції України грошовою одиницею визначена гривня, як законний засіб платежу. Таким чином, для розрахунку граничної межі відповідальності оператора у національних мультимодальних перевезеннях необхідно використовувати національну валюту – гривню.

11. Запропоновано внести зміни до Закону України «Про міжнародне приватне право», доповнивши норму про підсудність спору, що виникає з міжнародних перевезень, в тому числі змішаних, судам України, якщо хоча б одна зі сторін спору має місце проживання (для фізичних осіб) або місцезнаходження (для юридичних осіб) в Україні, що дозволить уникнути правових колізій при визначенні підсудності спорів.

ВИСНОВКИ

У дисертації здійснено теоретичне узагальнення і вирішено наукове завдання, яке полягає у з'ясуванні особливостей матеріально-правового та колізійно-правового регулювання міжнародних змішаних перевезень в Україні та в іноземних державах, можливості, необхідності та доцільності проведення уніфікації досліджуваної сфери нормами міжнародного транспортного права, розробці нових теоретичних положень та практичних пропозицій щодо вдосконалення законодавства з цих питань.

На підставі проведеного комплексного дослідження правового регулювання міжнародних змішаних перевезень у міжнародному приватному праві були зроблені наступні висновки:

1. Міжнародні змішані перевезення являють собою багатоструктурну конструкцію, а терміни «мультиmodalьне», «інтерmodalьне» та «комбіноване» перевезення мають певне співвідношення один до одного та застосовуються лише для перевезення вантажів, в свою чергу, для перевезень пасажирів та багажу декількома видами транспорту за одним документом відсутній одноманітний термін як на міжнародному, так і на національному рівні. Разом із тим, поняття змішаного перевезення за лексичним та правовим змістом вбирає в себе сутність усіх раніше перерахованих термінів. Отже, поняття «змішане перевезення вантажів, пасажирів та багажу» є збираним і узагальнюючим для мультиmodalьних, інтерmodalьних та комбінованих перевезень як вантажів, так і пасажирів та їх багажу.

2. Для міжнародних змішаних перевезень вантажів, пасажирів та багажу характерними є наступні кваліфікаційні ознаки: 1) ознаки транспортної діяльності з надання послуг перевезення (перевезення відбувається на підставі договору, який оформлюється шляхом видачі відповідного транспортного документу); 2) ознаки, що характерні для міжнародних перевезень (правове регулювання відбувається на підставі міжнародних конвенцій та відповідних двосторонніх договорів, нормами міжнародних угод передбачена обмежена межа відповідальності перевізника, претензійний порядок врегулювання

спорів, скорочені строки позовної давності); 3) ознаки, що характерні для змішаних перевезень (використання декількох видів транспорту, єдиний транспортний документ, наявність особи, яка бере на себе відповідальність за збереження вантажу, багажу та безпеку пасажирів протягом усього часу транспортування (оператор змішаного перевезення).

3. «Міжнародне змішане перевезення вантажів, пасажирів та багажу» слід розуміти як перевезення вантажів, пасажирів та багажу щонайменше двома різними видами транспорту на підставі договору міжнародного змішаного перевезення, укладеного з оператором змішаного перевезення, який організує перевезення, бере на себе відповідальність за його здійснення і видає єдиний транспортний документ на весь час маршруту (для вантажів – єдиний перевізний документ, для пасажирів – єдиний квиток) з місця відправлення в одній державі до місця призначення в іншій.

4. Для пасажирських перевезень різними видами транспорту за єдиним документом доцільно та логічно використовувати термін «змішані перевезення пасажирів та багажу», а єдиним документом визначити «єдиний квиток».

5. «Мультимодальний цифровий транспортний коридор» являє собою інтегровану систему транспортної інфраструктури для координації та оптимізації перевезень різними видами транспорту з використанням сучасних інформаційних технологій, таких як системи моніторингу та відстеження, обробки даних в режимі реального часу, використання Інтернету речей, аналітики даних та інших інноваційних засобів для покращення управління та оптимізації логістичних процесів вздовж транспортного маршруту, що спрямовані на підтримку ефективності, надійності та швидкості перевезень вантажів, пасажирів та багажу.

6. Функціями мультимодального цифрового транспортного коридору як засобу правового регулювання на міжнародному рівні слід вважати: 1) забезпечення ефективності та оптимізації руху вантажів і пасажирів між різними видами транспорту для покращення загальної продуктивності та

швидкості доставки; 2) використання цифрових технологій для полегшення та прискорення процедур на митниці та кордоні, що сприятиме зменшенню затримок та покращенню потоку вантажів та пасажирів; 3) створення стандартів і протоколів для обміну даними між різними країнами та транспортними партнерами з метою сприяння інтернаціональній співпраці та синергії; 4) застосування цифрових систем для вдосконалення безпеки перевезень, відстеження вантажів та запобігання втратам чи пошкодженням; 5) забезпечення доступу до важливих даних та інформації для всіх учасників логістичного ланцюга, що сприятиме кращій координації та прийняттю рішень; 6) впровадження стандартів та норм, що регулюють мультимодальні транспортні коридори для забезпечення сумісності між різними системами та транспортними засобами; 7) забезпечення спільних між різними державами механізмів для вирішення проблем, що можуть виникнути при використанні таких коридорів і створення механізмів для вирішення конфліктів.

7. Акцентовано увагу на необхідності проведення уніфікації сфери змішаних перевезень вантажів, пасажирів та багажу шляхом напрацювання єдиного міжнародно-правового документа, розробка та прийняття якого сприятиме вирішенню наступних питань: 1) зручність та ефективність (уніфіковані правила дозволяють спростити та зменшити бюрократичні обмеження, покращити координацію між різними перевізниками і полегшити логістику); 2) зменшення правових ризиків (уніфіковані правила можуть визначити єдиний правовий стандарт для змішаних перевезень); 3) прямий вплив на міжнародну торгівлю (сприяють зростанню міжнародної торгівлі, оскільки полегшують переміщення товарів між країнами, що особливо важливо в контексті глобалізації та забезпечення енергетичної та продовольчої безпеки); 4) зменшення економічних витрат (спрощення логістики та зниження адміністративних витрат можуть призвести до зменшення загальних витрат на логістику та транспортування товарів).

8. Особливістю колізійних норм у сфері міжнародних перевезень є підпорядкування договору перевезення дії кількох колізійних прив'язок

одночасно. До таких, запропоновано відносити: 1) закон держави місця складання перевізного документа, 2) закон держави місця відправлення (порту навантаження), 3) закон держави події, 4) закон місцезнаходження вантажу, 5) закон держави місця складання акту про стан вантажу, 6) закон держави місця призначення (порту розвантаження), 7) закон держави, де пред'явлено претензію, 8) закон суду.

9. У договорах міжнародного змішаного перевезення вантажів, пасажирів та багажу запропоновано виділяти такі групи істотних умов: 1) істотні умови, що характерні для усіх договорів перевезення, 2) істотні умови, що характерні для міжнародних договорів (контрактів), ускладнених іноземним елементом, у якості останнього завжди має місце факт перетинання державного кордону вантажу, пасажирів та багажу, 3) істотні умови, що є характерними лише для змішаних перевезень.

10. Договір міжнародного змішаного перевезення – це домовленість сторін (виконавцем завжди виступає оператор, а замовником – пасажир або вантажовідправник), на підставі якої оператор змішаного перевезення за плату зобов'язується здійснити або забезпечити міжнародне змішане перевезення різними видами транспорту з пункту відправлення в одній державі до пункту призначення в іншій за єдиним транспортним документом.

11. За договором міжнародного змішаного перевезення пасажирів оператор зобов'язується організувати перевезення пасажирів різними видами транспорту з пункту відправлення в одній державі до пункту призначення в іншій, у разі необхідності перевезти його багаж та видати його одержувачу, а пасажир зобов'язується сплатити за проїзд (провезення багажу). Договір змішаного перевезення пасажирів та багажу укладається за наявності вільних місць у всіх транспортних засобах, що беруть участь у змішаному перевезенні. Укладання договору міжнародного змішаного перевезення пасажирів засвідчується документом, що підтверджує право пасажирів на проїзд у всіх видах транспорту на обраному маршруті (прямому змішаному сполученні), у

тому числі у разі електронної реєстрації пасажирів (єдиний квиток), а здача багажу – єдиною багажною ідентифікаційною биркою змішаного перевезення.

12. Договір міжнародного змішаного перевезення органічно пов'язаний з організаційними угодами між транспортними компаніями, зокрема, договорами транспортного експедирування та вузловими угодами. Вони є взаємозалежними: без укладання організаційного договору неможливо виконати договір змішаного перевезення, без якого, в свою чергу, немає сенсу в організаційному транспортному договорі.

13. Національне законодавство щодо регулювання відповідальності оператора змішаного перевезення потребує удосконалення через наявність колізії, встановленої нормами частини 1 і частини 2 статті 19 Закону України «Про мультимодальні перевезення».

14. Встановлено наявність колізії як між положеннями Закону України «Про мультимодальні перевезення», так і з цивільним та господарським законодавством, а саме у ч. 4 ст. 20 Закону України «Про мультимодальні перевезення» встановлено, що «гранична межа відповідальності оператора мультимодальних перевезень не може перевищувати граничної межі відповідальності фактичного перевізника». Проте, зазначеним законом визначено, що оператор мультимодального перевезення приймає на час перевезення вантаж під свою повну відповідальність. Крім того, законом «Про мультимодальні перевезення», Цивільним та Господарським кодексом України не надано визначення поняття «гранична межа відповідальності фактичного перевізника».

15. З урахуванням застосування мережевої системи відповідальності у міжнародних змішаних перевезеннях, доцільно визначити у національному законодавстві поняття «гранична межа відповідальності фактичного перевізника».

16. Встановлено, що використання спеціальних прав запозичення (СПЗ) у якості «розрахункової одиниці» для вираховування граничної межі відповідальності оператора у національних мультимодальних перевезеннях

вантажів, передбачене ст. 20 Закону України «Про мультимодальні перевезення» не відповідає своєму призначенню. Оскільки за своєю суттю спеціальні права запозичення є резервним і платіжним засобом, а не валютою, тобто являють собою «кошик» із п'яти валют, перелік яких переглядається МВФ кожні п'ять років. А в Конституції України грошовою одиницею визначена гривня, як законний засіб платежу. Таким чином, для розрахунку граничної межі відповідальності оператора у національних мультимодальних перевезеннях необхідно використовувати національну валюту – гривню.

17. Запропоновано внести зміни до Закону України «Про міжнародне приватне право», доповнивши норму про підсудність спору, що виникає з міжнародних перевезень, в тому числі змішаних, судам України, якщо хоча б одна зі сторін спору має місце проживання (для фізичних осіб) або місцезнаходження (для юридичних осіб) в Україні. Це дозволить уникнути правових колізій при визначенні підсудності спорів, які можливі через наявність подвійного сенсу в результаті тлумачення положень статті 76 Закону України «Про міжнародне приватне право», а саме: пункт 2 цієї статті встановлює підсудність спорів українським судам, якщо на території України знаходиться філія або представництво іноземної юридичної особи-відповідача (оператора), а пункт 5 – якщо у справах про відшкодування шкоди одна зі сторін спору знаходиться на території України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Авіаційні правила України. Частина 47 «Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні»: Наказ Державної авіаційної служби України від 05.02.2019 р. № 153. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0240-19#Text>.
2. Аналіз регуляторного впливу проекту Закону України «Про мультимодальні перевезення». Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. URL: https://mtu.gov.ua/files/Dok_PROJEKT/258F.docx&ved=2ahUKEwjBsJz7lO6A.
3. Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України. Митна енциклопедія: у 3 т. / редкол.: І. Г. Бережнюк (відп. ред.) та ін. Держ. НДІ мит. справи. Хмельницький: ПП Мельник А. А., 2014. 592 с.
4. Безлюдько І. О. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом за цивільним правом України : дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2005. 204 с.
5. Беляневич О. А. Договір як засіб саморегуляції господарських відносин: загальна характеристика. *Бюлетень Міністерства юстиції України*. 2005. № 8 (46). С. 40–48.
6. Бірюкова А. Г., Дуброва Г. О. Особливості національного правового регулювання міжнародних змішаних перевезень. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука»*. Серія: «Юридичні науки». 2020 № 4 (26). Т. 2. С. 66-70. DOI: 10.25313/2520-2308-2020-4-5860.
7. Висновок на проект Закону України «Про мультимодальні перевезення» Головного науково-експертного управління апарату Верховної Ради України. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/pubFile/351828>.
8. Відповідальність перевізника в авіації. *Правовий тиждень*. URL: <http://legalweekly.com.ua/index.php?id=16061&show=news&newsid=121340>.
9. Гарафонова О., Козловський Д., Шаров В., Дворник І. Концептуальні аспекти функціонування міжнародних логістичних систем.

Вісник Хмельницького національного університету. 2022. № 4. С. 13-18. DOI: <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2022-308-4-2>.

10. Гірко В. В Україні у 2021 році з'явиться єдиний квиток для різних видів транспорту – Криклій. Факти, 2021. URL: <https://fakty.com.ua/ua/ukraine/20210223-v-ukrayini-u-2021-rotsi-z-yavytsya-yedynyj-kvytok-dlya-riznogo-vydu-transportu-kryklij/>.

11. Головата Я. І. Контрейлерні перевезення як інструмент розвитку транспортної системи України. *Актуальні задачі сучасних технологій*: Зб. тез доповідей VIII Міжнар. наук.-техніч. конф. молодих учених та студентів (27-28 листопада 2019 року, м. Тернопіль). ТНТУ, 2019. Т. 1. С. 166-167.

12. Господарський кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р № 436-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>.

13. Господарський процесуальний кодекс України: Закон України від 6 листопада 1991 року № 1798-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1798-12#Text>.

14. Давидова І. В., Журило С. С. Договір мультимодального перевезення як нова перспектива розвитку сфери перевезень та економіки України. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 9. С. 143–145. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2022-9/33>.

15. Деркач Е. М. Окремі питання лібералізації транскордонного надання транспортних послуг. *Право і суспільство*. 2022. № 2. С. 75-81. DOI: <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2022.2.12>.

16. Деркач Е. М. Правове регулювання господарської діяльності в сфері транспорту: теоретичні та прикладні проблеми: дис. ... д-ра юрид. наук. Київ, 2021. 499 с.

17. Довгерт А. С. Законодавство України з міжнародного приватного права: джерела запозичення. *Приватне право і підприємництво*. 2014. Вип. 13. С. 13-17.

18. Зобов'язальне право. Теорія і практика. Навчальний посібник / За ред. О. В. Дзери. Київ: Юрінком Інтер, 2000. 912 с.

19. Кадала В. В. Правове регулювання перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні: дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2011. 232 с.
20. Каспрук О. С. Проблеми правового регулювання міжнародних мультимодальних перевезень. *Актуальні проблеми міжнародних відносин*. 2015. Вип. 126 (I). С. 93-100.
21. Килимник І. І., Бровдій А. М. Міжнародне приватне право: навч. посібник. Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2018. 111 с.
22. Клепікова О. В. Правове регулювання перевезень вантажів морським транспортом: дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2003. 228 с.
23. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text>.
24. Колянковська Т. О. Правове регулювання перевезень вантажів в прямому змішаному сполученні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2007. 19 с.
25. Конвенція ООН про морське перевезення вантажів 1978 р. URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_391.
26. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів. Гамбург, 31.03.1978. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_391.
27. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (Женева, 19 травня 1956 р.). Приєднання від 01.08.2006 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_234.
28. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. (Приєднання України від 10.08.1992 р.). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text.
29. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень. Монреаль, 28.05.1999 р. (Приєднання від 17.12.2008 р. № 685-17). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594#top.

30. Конституція України від 28 червня 1996 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр#Text>.
31. Костюк М. Д., Дьомін Ю. В. Техніко-технологічне забезпечення інтермодальних перевезень. *Залізничний транспорт України*. 2010. № 3. С. 8-15.
32. Кунда Н. Т. Змішані перевезення вантажів: міжнародна та вітчизняна практика правового регулювання. *International scientific conference (Wrocław, August 5-6, 2022)*. Р. 78–81. DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-230-2-20>.
33. Ломотько Д. В., Воскобойников Д. Г., Листопад М. С., Сірадчук А. Д. Шляхи удосконалення технології мультимодальних швидкісних пасажирських перевезень. *Транспортні системи та технології перевезень*. 2017. № 13. С. 59-66. DOI: <https://doi.org/10.15802/tsst2017/110770>.
34. Лотоцька В. М., Біткіна А. М. Правове регулювання при міжнародних перевезеннях. *Актуальні задачі сучасних технологій: Матеріали V Міжнародної науково-технічної конференції молодих учених та студентів (м. Тернопіль 17-18 листопада 2016)*. 2016. С. 254-255.
35. Лукасевич-Крутник І. Відправник вантажу як учасник договірних відносин із надання транспортних послуг. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 5. С. 42–46. DOI: <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2019.5.07>.
36. Лукасевич-Крутник І. Одержувач вантажу як учасник договірних відносин із надання транспортних послуг. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 1. С. 8–13. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2019/1/3.pdf>.
37. Лукасевич-Крутник І. С. Теоретичні засади правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг у цивільному праві України: монографія. Тернопіль: ФОП Паляниця В. А., 2019. 474 с.
38. Малахова О. А., Селеші М. Й. Проблеми розвитку міжнародної транспортної системи в умовах удосконалення інтермодальних перевезень. *Вісник Національного технічного університету "ХПІ": зб. наук. праць*. Харків : НТУ "ХПІ", 2009. № 8. С. 48-51.

39. Марченко О. В., Марченко О. Д. Правове регулювання мультимодальних перевезень в Україні та зарубіжних країнах. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2018. № 6. Том 1. С. 115–118.

40. Матвеева А. В., Лещенко В. А. Міжнародні угоди у сфері повітряного права: до питання правової визначеності. *Права людини в Україні: минуле, сьогодення, майбутнє* : тези доп. учасників II Всеукр. наук.-практ. конф. (Харків, 10 груд. 2021 р.), Харків. 2021. С. 221-223.

41. Машканцева С. О. Інноваційний розвиток транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень : дис. ... д-ра екон. наук. Харків, 2020. 443 с.

42. Медведська В. В. Відповідальність перевізника за договором перевезення вантажу повітряним транспортом. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Серія: Технічна*. 2012. Вип. 9. С. 414-417.

43. Мельничук Н. О. Договір як спосіб реалізації норм права та як правова категорія. *Митна справа*. 2011. № 5 (77). Ч. 2. С. 90-95.

44. Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) 1975 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_012.

45. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються коносаментів, підписана 25 серпня 1924 року URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_221.

46. Міжнародне приватне право: підруч. для студ. юрид. вищ. навч. закл. / за ред. проф. В. П. Жушмана та доц. І. А. Шуміло. Харків : Право, 2011. 320 с.

47. Міжнародне приватне право: підручник / за заг. ред. Є. М. Білоусова, І. В. Яковюка. Харків: Право, 2021. 408 с.

48. Міжнародно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху: зб. норм. актів / уклад. М. Г. Колодяжний, С. С. Шрамко, А. В. Калініна; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. Харків: Право, 2022. 478 с.

49. Мінченко А. О. Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні: дис. ... канд. юр. наук. Київ, 2011. 218 с.

50. Модельний закон СНД щодо транспортної діяльності від 31.10.2007. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/997_i37.

51. Назаренко Є. В. Захист прав та інтересів сторін договору перевезення автомобільним транспортом. *Університетські наукові записки*. 2016. № 4. С. 56-65.

52. Науково-технічні дослідження у галузі транспорту: колективна монографія / за заг. ред. Д. В. Ломотька. Івано-Франківськ: Видавець Кушнір Г. М. 2022. Т 2. 216 с.

53. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>.

54. Негода А., Русак Д. Міжнародна логістика та глобальні ланцюги постачань: навчальний посібник у схемах. Київ, 2023. 268 с.

55. Нечипоренко Н. С. Цивільно-правове регулювання перевезень вантажів залізничним транспортом : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2017. 214 с.

56. Ніколенко Л. М. Матеріальні та процесуальні норми і правовідносини: їх взаємозв'язок у господарському судочинстві. *Наше право*. 2013. № 10. С. 148-154.

57. Обсяги перевезень контейнерів поїздом «Вікінг» збільшилися на 21%. Rail.insider. 2020. URL: <https://www.railinsider.com.ua/obsyagy-perevezen-kontejneriv-poyizdom-viking-zbilshyls-na-21/>.

58. Панченко В. В., Матвєєва А. В. Правове регулювання міжнародної транспортної сфери в умовах євроінтеграції. *Аналітично-порівняльне правознавство*. 2023. № 6. С. 240-245. DOI: <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2023.06.41>.

59. Павлюк С. М. Правове регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні: дис. ... доктора філософії. Вінниця, 2020. 193 с.
60. Петренко О. І., Корнійко Я. Р. Роль транспортних операторів в організації мультимодальних перевезень. *Бізнес Інформ*. 2021. №8. С. 61–67. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2021-8-61-67>.
61. Підлісний П. І., Паткевич Н. О., Цветов Ю. В. Роль контейнеризації змішаних вантажних перевезень у розвитку світової торгівлі. *Економічний форум*. 2016. № 3. С. 67-81.
62. Піюренко І. О., Гаркуша О. М., Кухарчик О. Г. Сучасні аспекти формування системи мультимодальних перевезень на регіональному рівні. *Український журнал прикладної економіки*. 2018. Том 3. № 4. С. 131–144.
63. Платонов А. Ю. Система нормативно-правового забезпечення міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом та перспективи цифрової трансформації дозвільно-супровідних документів. *Вісник ОНУ імені І. І. Мечникова*. 2017. Т. 22. Вип. 12 (65). С. 106-110.
64. Платонов О. І. Впровадження інноваційних рішень державного регулювання мультимодальних перевезень за участю автотранспорт. 2018. URL: http://www.dy.nayka.com.ua/pdf/12_2018/23.pdf.
65. Платонов О. І. Особливості розвитку державного контролю в сфері мультимодальних перевезень. *Інвестиції: практика та досвід*. 2018, № 18. URL: http://investplan.com.ua/pdf/18_2018/18.pdf.
66. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 року № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>.
67. Попов В. А. Вузлова угода та договір перевалки як правові підстави перевалки вантажів. *Проблеми цивільного права та процесу*. Харків, 2018. С. 271-273.
68. Попов В. А. Правова природа вузлової угоди в цивільному праві України. *Форум права*. 2017. № 1. С. 155–161.

69. Попов В. А. Правовідносини у сфері перевезення вантажів у прямому та прямому змішаному сполученні: дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2017. С. 201.

70. Попова О. П. Відповідальність авіаперевізника за договором міжнародного повітряного перевезення. *Міжнародні читання з міжнародного права пам'яті професора П. Є. Казанського*: матеріали IV міжнар. наук. конф. (м. Одеса, 8-9 лист. 2013 р.) НУ «Одеська юридична академія». Одеса : Фенікс, 2013. С. 395-399.

71. Постнова Н. І. Особливості правового регулювання міжнародних змішаних перевезень в сучасних умовах. *Економіка. Фінанси. Право*. 2023, №11. С. 48-51. DOI: <https://doi.org/10.37634/efp.2023.11.9>.

72. Постнова Н. І. Уніфікація регулювання у галузі міжнародних змішаних перевезень. *Актуальні проблеми господарської діяльності в умовах розбудови економіки Індустрії 4.0* : зб. наук. пр. НДІ ПЗІР НАПрН України № 4 за матеріалами круглого столу (м. Харків, 21 травня 2021 року). Харків: НДІ ПЗІР НАПрН України, 2021. С. 201-205.

73. Постнова Н. І. Щодо застосованої термінології у сфері міжнародних змішаних перевезень. Зб. наук. праць НДІ ПЗІР НАПрН України. Вип. 6: *Інноваційний процес в умовах глобальних викликів* : за матеріалами круглого столу (м. Харків, 5 жовтня 2021 року) Харків: НДІ ПЗІР НАПрН України, 2021. С. 128-131.

74. Потяг комбінованого транспорту «Вікінг». Railway Supply. 2021. URL: https://www.railway.supply/uk/potyag-kombinovanogo-transportu-viking/#google_vignette.

75. Правила і рекомендації щодо користування документами і формами FІАТА, затверджені рішенням Асоціації міжнародних експедиторів України від 08.10.2009 року, протокол № 2. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0002389-09#Text>.

76. Правила надання послуг у морських портах України: Наказ Міністерства інфраструктури України від 05.06.2013 р. № 348. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1401-13#Text>.

77. Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України: Наказ Міністерство транспорту і зв'язку України від 27.12.2006 р. № 1196. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0310-07#Text>

78. Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні: Наказ Міністерства транспорту України від 14.10.1997 р. № 363. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98#Text>.

79. Правила повітряних перевезень вантажів: Наказ Державної авіаційної служби України від 14.03.2006 р. № 186. (Втратили чинність). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0705-06#Text>.

80. Правила приймання вантажів до перевезення: Наказ Міністерства інфраструктури України від 05.09.2023 р. № 788. URL: <https://document.vobu.ua/doc/22290>.

81. Про державну реєстрацію юридичних осіб і фізичних осіб-підприємців та громадських формувань: Закон України від 15.05.2003 р. №755-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/755-15#Text>.

82. Про деякі питання юрисдикції загальних судів та визначення підсудності цивільних справ: Постанова Пленуму Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ від 01.03.2013 № 3. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0003740-13#Text>.

83. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень вантажів»: Наказ Державної авіаційної служби України від 19 листопада 2021 року № 1795. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0029-22#top>.

84. Про затвердження Угоди між Урядами держав-членів Організації за демократію та економічний розвиток – ГУАМ про міжнародні мультимодальні

перевезення вантажів: Постанова Кабінету Міністрів України № 396 від 23 квітня 2008 р. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/886_008.

85. Про міжнародне приватне право: Закон України від 23.06.2005 р. № 2709-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2709-15#Text>.

86. Про міжнародні змішані перевезення вантажів: Конвенція Організації Об'єднаних Націй від 24 травня 1980 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_189#Text.

87. Про морські порти України. Закон України від 17.05.2012 № 4709-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.

88. Про мультимодальні перевезення: Закон України від 17 листопада 2021 року № 1887-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text>.

89. Про Національний банк України: Закон України від 20 травня 1999 року № 679-XIV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/679-14#top>.

90. Про практику розгляду цивільних справ за позовами про захист прав споживачів: постанова Пленуму Верховного Суду України від 12.04.1996 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0005700-96#Text>.

91. Про приєднання України до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень: Закон України від 17.12.2008 р. № 685-VI. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/685-17>.

92. Про рослинний світ: Закон України від 9 квітня 1999 року № 591-XIV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/591-14#Text>.

93. Про тваринний світ: Закон України від 13 грудня 2001 року № 2894-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2894-14#n362>.

94. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>.

95. Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 01.07.2004 р. № 1955-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text>.

96. Протокол про зміну Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1968 р. (правила Вісбі) https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_010?lang=ru.

97. Протокол про сталий транспорт до Рамкової конвенції про охорону та сталий розвиток Карпат: ратифіковано Законом України (Протокол ратифіковано Законом № 1028-VIII від 16.03.2016). URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/998_576.

98. Проформа коносаменту FIATA FBL (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading). URL: <http://kffanek.kz/f/fbl.pdf>.

99. Рабінович П. М. Основи загальної теорії права та держави. Харків: Консум, 2002. 160 с.

100. Раделицький Ю. О., Тенюх З. І., Матвіїв В. Міжнародне страхування відповідальності власників автотранспортних засобів. *Економіка. Управління. Інновації*. 2012. № 2. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/eui_2012_2_25.

101. Рябікін Д. А. Положення Гаазько-Вісбійських, Гамбурзьких та Роттердамських правил про обмеження обсягу відповідальності морського перевізника. *Порівняльно-аналітичне право*. 2015. № 2. С. 127–130.

102. Рябікін Д. А. Основні особливості договорів міжнародного морського перевезення вантажів. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія: Право. 2013. Вип. 22. Т. 1 Ч. 1. С. 216–219.

103. Рязанова Н. С. Міжнародні фінанси Навчально-методичний посібник для самостійного вивчення дисципліни. Київ: Видавництво КНЕУ, 2001. URL: http://ebk.net.ua/Book/finance/ryazanova_mizhfin/203.htm.

104. Самойленко Г. В. Договір перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні : дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2003. 175 с.

105. Самойленко Г. В. Договір перевезення пасажирів : теорія та практика забезпечення прав пасажирів: дис. ... док. юр. наук. Одеса, 2021. 553 с.

106. Сидоренко О. О. Матеріальне і процесуальне право: питання функціонального співвідношення. *Юрист України*. 2012. № 4 (21). С. 19–24

107. Соколова О. Є. Концептуальні засади формування мультимодальної системи перевезення вантажів. *Наукоємні технології*. 2014. № 1. С. 114-118.

108. Соколова О. Є., Акімова Т. А., Сулима Л. О. Теоретичні основи організації та розвитку мультимодальних перевезень в Україні. *Економічний простір*. 2014, № 83. С. 91-103.

109. Стасюк О. М. Інституційне середовище мультимодальних (змішаних) перевезень за участю залізничного транспорту: ЄС та Україна. *International Journal of Innovative Technologies in Economy*. 2018. № 5(17). Т. 2. С. 14-19. DOI: https://doi.org/10.31435/rsglobal_ijite/01062018/5666.

110. Статут залізниць України: Постанова Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 р. № 457. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/457-98-%D0%BF#Text>.

111. Тертишніков В. І. Цивільний процесуальний кодекс України: науково-практичний коментар. Харків: Вид. СПД ФО Вапнярчук Н.М., 2008. 608 с.

112. Тімуш І. Алеаторні договори в системі цивільно-правових договорів. *Митна справа*. 2013. № 3 (87). Ч. 2. Кн. 2. С. 306-312.

113. Транспорт. Партнерство з ЄС. Команда урядового офісу координації європейської та євроатлантичної інтеграції. URL: <https://eu-ua.kmu.gov.ua/partnership/transport/>.

114. Транспортний портал електронних послуг. Міністерство інфраструктури, Галузевий центр цифровізації та кібербезпеки, Міністерство цифрової трансформації. URL: https://mtu.gov.ua/files/last_final_pres_e-transport.pdf.

115. Транспортно-експедиторська діяльність: Навч. посібник / В. М. Запара, С. М. Продащук, А. Л. Кравець та ін. Харків: УкрДУЗТ, 2017. 214 с.

116. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Турецької Республіки про міжнародні комбіновані перевезення: Закон України № 2153-VIII від 04.10.2017. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/792_001-16#Text.

117. Угода між Міністерством транспорту України та Федеральним Міністерством науки і транспорту Республіки Австрія про міжнародні

перевезення вантажів від 13.11.1997 р. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/040_023.

118. Українські логістичні шляхи внесли до Транс'європейської транспортної мережі. AgroPortal. 28 липня 2022. URL: <https://agroportal.ua/news/ukraina/ukrajinski-logistichni-shlyahi-vnesli-do-trans-yeuropeyskoji-transportnoji-merezhi>.

119. Українцям розповіли про «наскрізний квиток». 22.02.2018. URL: <https://uteka.ua/ua/publication/news-14-delovye-novosti-36-ukraincam-rasskazali-o-skvoznom-bilete>.

120. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р. № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.

121. Цивільний процесуальний кодекс України від 18.03.2004 р. № 1618-ІМ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1618-15#>.

122. Цірат Г. В. Уніфікація норм міжнародного приватного повітряного права : монографія. Харків: Право, 2018. 472 с.

123. Шелудяков Р. С. Обмеження відповідальності перевізника при змішаних перевезеннях: міжнародно-правовий аспект. *Lex portus*. 2018. № 1. С. 127–143.

124. Шелухін М. Л., Кадала В. В. Місце вузлової угоди серед договорів в сфері доставки вантажів. *Форум права*. 2008. № 3. С. 527–537.

125. Штефан М. Й. Цивільний процес: Підручник. Київ: Ін Юре, 1997. 608 с.

126. Шульженко Ф. П., Гайдулін О. О., Кундрик Р. С. Транспортне право. Навч. посібник. Київ: КНЕУ, 2005. 244 с.

127. Щодо шляхів розвитку мультимодальних (комбінованих) перевезень в Україні. Аналітична записка. Національний інститут стратегічних досліджень. 2011. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/schodo-shlyakhiv-rozvitku-multimodalnikh-kombinovanikh-perevezen-v-ukraini>.

128. Юшко А. Правове регулювання перевезення вантажу морським транспортом. *Актуальні проблеми держави і права*. 2008. Вип. 42. С. 170-175.

129. Яроцький В. Л. Особливості виникнення особистих немайнових та майнових відносин. *Форум права: електрон. наук. фахове вид.* 2012. № 4. С. 1103–1107. С. 1105-1106.

130. Agenda 2015 for combined transport in europe (DIOMIS Developing Infrastructure & Operating Models for Intermodal Shift), january 2008, International Union of Railway, Paris. URL: www.uic.asso.fr.

131. Agreement on Organisational and Operational Aspects of Europe-Asia Combined Transports (amended and supplemented as of 13 June 2022). Organisation for Co-operation between Railways. URL: <https://en.osjd.org/en/8906/page/106077?id=2885>.

132. Briggs Adrian. Civil jurisdiction and judgments. Informa law from Routledge, 2015. 988 p. DOI: <https://doi.org/10.4324/9781315736303>.

133. Calster G. Van. European Private International Law. Bloomsbury Publishing, 2016, pp. 140–144.

134. Calvo Caravaca A.-L. & Carrascosa González J. Derecho internacional privado. Editorial: Comares. 2016. Vol. II. 862 p.

135. Case 266/85 «Shenavai v Kreischer». European Court Reports. 1987. P. 239.

136. Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier. 18/09/1961. URL: <https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=0800000280130090>.

137. Coreck Maritime GmbH v Handelsveem BV and Others: Judgment of the European Court of Justice (Fifth Chamber) of 9 November 2000. – Case C-387/98. <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-11498-2009-INIT/en/pdf/>.

138. Council Directive 92/106/EEC of 7 December 1992 on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States. OJ L 368, 17/12/1992, p. 38–42.

139. Council Regulation (EU) No 1215/2012 of the European Parliament and of the Council of 12 December 2012 on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters (recast). OJ L 351, 20.12.2012, p. 1–32.

140. Council Regulation (EC) No 44/2001 of 22 December 2000 on jurisdiction and the recognition and enforcement in civil and commercial matters. OJ L 12, 16.1.2001, p. 1–23.

141. Council Regulation (EEC) No 881/92 of 26 March 1992 on access to the market in the carriage of goods by road within the Community to or from the territory of a Member State or passing across the territory of one or more Member States. OJ L 95, 9.4.1992, p. 1-7.

142. Dennis Rondinelli, Michael Berry. Multimodal transportation, logistics, and the environment: managing interactions in a global economy. *European Management Journal*. 2000. Volume 18, Issue 4 P. 398-410. DOI: [https://doi.org/10.1016/S0263-2373\(00\)00029-3](https://doi.org/10.1016/S0263-2373(00)00029-3).

143. Dictionary Definition & Meaning. Merriam-Webster. An Encyclopædia Britannica Company. URL: <https://www.merriam-webster.com/dictionary/dictionary>.

144. Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. Harmonization of legal frameworks for multimodal transport operations in Asia and the Pacific. Bangkok, 13 and 14 November 2019. URL: https://www.unescap.org/sites/default/files/ESCA-PDP-WG-2019-INF-1-Rev.1_Harmonization%20of%20Legal%20frameworks.pdf.

145. European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations (AGTC) (with annexes) 20 October 1993 № 3038. Geneva. URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201746/volume-1746-A-30382-Other.pdf>.

146. Facing the Challenge of Integrated Transport Services. UNCTAD/SDD/MT/7. 28 April 1995. URL: <https://unctad.org/system/files/official-document/posddmtd7.en.pdf>.

147. Fernández Jonatan Echebarría. Jurisdiction and applicable law to contracts for the sale of goods and the provision of services including the carriage of goods by sea and other means of transport in the European Union. Cuadernos de Derecho Transnacional. 2019. Vol. 11, № 2, pp. 58-84. DOI: <https://doi.org/10.20318/cdt.2019.4950/>.

148. Global Multimodal Transportation Market Size, Share, Growth: By Solutions: Cargo, Supply Chain, Truck Load, Carriage, Shipping, Courier Service; By Transportation Mode: Rail-Road, Road-Air, Road-Water, Others; By End Use: Retail, Chemical, Aerospace and Defence, Food and Beverages, Others; Regional Analysis; Competitive Landscape; 2024-2032. URL: <https://www.expertmarketresearch.com/reports/multimodal-transportation-market>.

149. Global Partnership for Sustainable Transport. 2015. URL: <https://www.iru.org/ru/where-we-work/global/the-global-partnership-for-sustainable-transport>.

150. Hoeks M. A. I. H. Multimodal Transport Law. Kluwer Law International, The Hague, The Netherlands. 2009. 441 p.

151. Hugh M. Kindred & Mary Brooks. Multimodal Transport Rules. Kluwer Law International, The Hague/London/Boston. 1997. 210 p.

152. Implementation of multimodal transport rules. United nations conference on trade and development. URL: <https://unctad.org/system/files/official-document/posdtetlbd2.en.pdf>.

153. Implementation of multimodal transport rules. United nations conference on trade and development. UNCTAD/SDTE/TLB/2. 27 June 2001. 55 p. URL: <https://unctad.org/system/files/official-document/posdtetlbd2.en.pdf>.

154. International Convention for the Unification of certain Rules relating to Bills of Lading. Brussels, 25/08/1924. URL: <https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002801d0f51>.

155. International Federation of Freight Forwarders Associations. The global voice of freight logistic. URL: <https://fiata.org/>.

156. Judgment of the Court (Grand Chamber) of 25 October 2011. eDate Advertising GmbH and Others v X and Société MGN LIMITED. References for a preliminary ruling from Bundesgerichtshof and Tribunal de grande instance de Paris. Regulation (EC) No 44/2001 – Jurisdiction and the enforcement of judgments in civil and commercial matters – Jurisdiction ‘in matters relating to tort, delict or quasi-delict’ – Directive 2000/31/EC – Publication of information on the internet – Adverse effect on personality rights – Place where the harmful event occurred or may occur – Law applicable to information society services. Joined Cases C-509/09 and C-161/10. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A62009CJ0509>.

157. Judgment of the Court of 5 October 1999. Leathertex Divisione Sintetici SpA v Bodetex BVBA. Reference for a preliminary ruling: Hof van Cassatie - Belgium. Brussels Convention - Interpretation of Articles 2 and 5(1) - Commercial agency agreement - Action founded on separate obligations arising from the same contract and regarded as equal in rank - Jurisdiction of the court seised to hear the whole action. Case C-420/97. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A61997CJ0420>.

158. Judgment of the Court (Third Chamber) of 14 July 1983. Gerling Konzern Speziale Kreditversicherungs-AG and others v Amministrazione del Tesoro dello Stato. Reference for a preliminary ruling: Corte suprema di Cassazione - Italy. Interpretation of Articles 17 and 18 of the Brussels Convention of 27 September 1968. Case 201/82.

159. Ling Zhu, M. Deniz Guner-Ozbek, Hong Yan Carrier’s Liability in Multimodal Carriage Contracts in China and its Comparison with US and EU. URL: https://www.polyu.edu.hk/lms/Papers/IFSPA10-Papers/03_11.pdf.

160. Nnenna Ifeanyi-Ajufo. International Multimodal Transport Business and the Regulation of Electronic Commerce. *Journal of Law, Policy and Globalization*. 2015. Vol. 35. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/234650103.pdf>.

161. Protocol amending the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading, 25 August 1924, as amended by the Protocol of 23 February 1968. Brussels, 21/12/1979. URL: <https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002800d54ea>.

162. Provisions for a Unit of Account and Adjustment of Limitations of Liability Adopted by the United Nations Commission on International Trade Law: General Assembly Resolution 37/107. URL: <https://digitallibrary.un.org/record/41484?ln=en>.

163. Regulation (EC) No 593/2008 of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the law applicable to contractual obligations, OJ 2008 L 177/6, OJ 2009 L 309/87.

164. Regulation (EU) No 1215/2012 of the European Parliament and of the Council of 12 december 2012. On jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A32012R1215>.

165. Salvat Cebrián M. A. La competencia judicial internacional residual en materia contractual en España. The Spanish rules of residual jurisdiction in matters related to contract. *Cuadernos de Derecho Transnacional*. 2017. No 9(2). P. 127-150. DOI: <https://doi.org/10.20318/cdt.2017.3868>.

166. SDRs per Currency unit and Currency units per SDR last five days. International Monetary Fund website. URL: https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx.

167. Terminology on combined transport. United Nations. – New York and Geneva, 2001. 71 c. URL: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/documents/term.pdf>.

168. The geography of trade and supply chain reconfiguration: Implications for trade, global value chains and maritime transport. United Nations Conference on Trade and Development. Trade and Development Commission. Thirteenth session. Geneva, 21–25 November 2022. TD/B/C.I/54. URL: <https://indico.un.org/event/1000453/attachments/7061/19490/2214324E.pdf>.

169. UNCTAD (2001). Implementation of multimodal transport rules. Report prepared by the UNCTAD secretariat. Andean Community “International Multimodal Transport” Decision 331 of 4 March 1993 as Modified by Decision 393 of 9 July 1996. URL: <https://unctad.org/system/files/official-document/posdtetlbd2.en.pdf>.

170. UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents. TD/B/FAL/INF.117/CORR.1. 1992. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/tradewp4inf.117_corr.1_en.pdf.

171. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. Resolution Adopted by the General Assembly on 11 December 2008. URL: <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/rotterdam-rules-e.pdf>.

172. United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980. URL: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdmtconf17_en.pdf.

173. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg, 1978) (the "Hamburg Rules"). URL: https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules.

174. Vandycke N. First-ever Global Conference on Sustainable Transport: What is at stake? World Bank Group. 22.11.2016. URL: <https://blogs.worldbank.org/en/transport/first-ever-global-conference-sustainable-transport-what-stake>.

175. What's a codeshare? American Airlines website. URL: <https://www.aa.com/i18n/travel-info/partner-airlines/codeshare.jsp>.

176. Wilson J. Carriage of goods by sea. London: Longman, 2010. P. 174-231.

ДОДАТОК
СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ ТА ВІДОМОСТІ
ПРО АПРОБАЦІЮ РЕЗУЛЬТАТІВ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні результати дисертації:

1. Постнова Н. І. До проблем договірнього регулювання міжнародних змішаних перевезень вантажів. *Право та інновації*. 2021. № 3 (35). С. 17-22. DOI: [https://doi.org/10.37772/2518-1718-2021-3\(35\)-2](https://doi.org/10.37772/2518-1718-2021-3(35)-2);

2. Postnova N. I. Collision regulation of international mixed transportation. *Juris Europensis Scientia*. 2021. № 5. P. 54-58. DOI: <https://doi.org/10.32837/chern.v0i5.280>;

3. Постнова Н. І. Особливості правового регулювання міжнародних змішаних перевезень в сучасних умовах. *Економіка. Фінанси. Право*. 2023. № 11. С. 48-51. DOI: <https://doi.org/10.37634/efp.2023.11.9>.

Наукові праці, які засвідчують апробацію результатів дисертації:

4. Постнова Н. І. Міжнародні змішані перевезення (особливості правового регулювання). *Права людини і демократія* : зб. наук. статей за матеріалами III наук. практик. конф., м. Харків, 13 травн. 2021 р. : у 2 ч. / редкол.: І. В. Яковюк, С. Г. Серьогіна та ін. Харків, 2021. ч. 1. С. 53-57.

5. Постнова Н. І. Уніфікація регулювання у галузі міжнародних змішаних перевезень. *Актуальні проблеми господарської діяльності в умовах розбудови економіки Індустрії 4.0* : зб. наук. пр. НДІ ПЗІР НАПрН України № 4 за матеріалами круглого столу (м. Харків, 21 травня 2021 року). Харків: НДІ ПЗІР НАПрН України, 2021. С. 201-205.

6. Постнова Н. І. Особливості суб'єктного складу договору міжнародного змішаного перевезення. *Юридична наука: виклики і сьогодення* : за матеріалами Міжнар. наук. практик. конф. (м. Одеса, 11-12 червня 2021 р.). Одеса. 2021. С. 27-32.

7. Постнова Н. І. Щодо застосованої термінології у сфері міжнародних змішаних перевезень. *Інноваційний процес в умовах глобальних викликів* : зб. наук. пр. НДІ ПЗІР НАПрН України. Вип. 6 за матеріалами круглого столу (м. Харків, 5 жовтня 2021 року). Харків: НДІ ПЗІР НАПрН України, 2021. С. 127-131.

8. Постнова Н. І. Правове забезпечення міжнародних змішаних перевезень в умовах воєнного стану. *Економічна безпека: міжнародний і національний рівень*: зб. наук. пр. НДІ ПЗІР НАПрН України за матеріалами III-ї наук.-практ. конф. (м. Харків, 16 липня 2024 року). Харків: НДІ ПЗІР НАПрН України, 2024. С. 133-138.