

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-230-2-20>

**MULTIMODAL TRANSPORTATION OF CARGO:
INTERNATIONAL AND DOMESTIC PRACTICE LAW
REGULATION**

**ЗМІШАНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ:
МІЖНАРОДНА ТА ВІТЧИЗНЯНА ПРАКТИКА
ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ**

Kunda N. T. Кунда Н. Т.

Candidate of Technical Sciences, Associate Professor, Professor at the Department of International transportation and Customs control National Transport University Kyiv, Ukraine *кандидат технічних наук, доцент, професор кафедри міжнародних перевезень та митного контролю Національний транспортний університет м. Київ, Україна*

Незважаючи на те, що на сьогодні багато перевезень вантажів здійснюються за наскрізною технологією, швидкими темпами розвиваються так звані модальні перевезення, тобто перевезення кількома видами транспорту. У європейській та загальній міжнародній практиці перевезення за такими схемами характеризуються значними обсягами. Міжнародні перевезення складають понад 50% у вантажообігу модальних перевезень. Технології модальних перевезень потребують стандартизації щодо оформлення документів, оплати платежів, розподілу відповідальності, а також єдиної нормативно-правової бази [1].

Слід відмітити, що і понині спостерігається певна неузгодженість щодо визначення міжнародних змішаних перевезень вантажів. Це залежить від сфери використання. Приміром, за статтею 1, п.1 Конвенції ООН про міжнародні змішані перевезення вони трактуються як перевезення вантажів на підставі договору змішаного перевезення з місця в одній країні, де вантажі надходять у відання оператора змішаного перевезення, до визначеного місця доставки в іншій країні, щонайменше двома різними видами транспорту.

В економічній літературі перевезенням вантажу в змішаному сполученні вважається доставка вантажу від відправника до одержувача, коли вона виконується під відповідальністю тільки одного перевізника, за єдиним транспортним документом, що підтверджує укладення договору перевезення, оплачується за єдиною наскрізною тарифною ставкою і здійснюється, принаймні, двома різними видами транспорту.

Загалом, у міжнародній термінології визначення перевезення за участю різних видів транспорту залежить від ступеня їх участі в перевізному процесі, розподілу відповідальності за перевезення всіх його учасників, виду перевізних документів та ін. факторів, які, у свою чергу, формують поняття міжнародного змішаного перевезення вантажів. Воно містить ряд важливих аспектів, а саме: термін «міжнародне» означає, що вантажі перевозяться по території двох або більше держав, між якими укладено спеціальні угоди (перевезення між державами, здійснювані без відповідних міждержавних угод, не вважаються міжнародними); термін «змішане» означає, що перевезення здійснюється на підставі договору змішаного перевезення, що охоплює не менш двох видів транспорту, перевезення організує оператор, який фактично виконує перевезення або укладає договір змішаного перевезення не як агент, а як сторона договору (інакше – принципал).

Оператор змішаного перевезення – один з найважливіших суб'єктів процесу виконання перевезення. За статтею 1, п. 2 Конвенції ООН про міжнародні змішані перевезення оператор змішаного перевезення (ОЗП) укладає договір змішаного перевезення і діє не як агент, а як сторона договору від імені відправника вантажу чи перевізників, і бере відповідальність за виконання договору. ОЗП може організувати змішане перевезення із залученням операторів інших видів транспорту, інакше – субперевізників, але вони не вважаються операторами.

Таким чином, міжнародне змішане перевезення передбачає використання більш ніж одного виду транспорту і організацію перевезення територією двох або більше держав одним оператором, що діє як принципал для всього перевезення. Правовий статус оператора змішаного перевезення «регулює» уже згадувана Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів, прийнята 24 травня 1980 р. в Женеві під егідою ЮНКТАД (UNCTD – United Nation Conference on Trade and Development). Це базовий нормативно-правовий акт в царині регулювання змішаних перевезень вантажів [2].

Положення Конвенції поширюються на всі види транспорту, що беруть участь в змішаних перевезеннях, якщо місце прийому або доставки вантажу знаходиться у країні – учасниці Конвенції. Документ складається з 8 розділів, що містять 40 статей, та Додатка. На практиці його положення застосовуються за всіма договорами міжнародного змішаного перевезення, якщо місце прийому або доставки вантажу знаходиться у країні – учасниці Конвенції, хоча через недостатнє число країн-підписантів Конвенція донині не набула чинності. Положення Конвенції регламентують такі важливі питання як: межі та періоди відповідальності оператора за втрату вантажу та затримку доставки,

розмір відшкодування втраченого вантажу, видача документу – договору змішаного перевезення (оборотного чи необоротного) інакше документ СТ, спеціальні правила про небезпечні вантажі, а також митні питання, зокрема, процедура митного транзиту при міжнародних змішаних перевезеннях.

Особливо потребують сталого правового регулювання змішаного перевезення морські перевізники, оскільки вони дуже залежні від інших видів транспорту. На практиці застосовуються норми Конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент від 25 серпня 1924 р. та Протоколів до неї 1968 р. та 1979 р. (т.зв. Гаазько-Вісбійські правила), Конвенції ООН про міжнародні морські перевезення вантажів (т.зв. Гамбурзькі правила), хоча вони містять недостатньо норм для мультимодальних перевезень, на відміну від Конвенції ООН про контракти на міжнародні перевезення вантажів повністю або частково морським транспортом 2008 р. (т.зв. Роттердамські правила), в якій передбачено доставку вантажу за договором перевезення і іншими видами транспорту, на додаток до морського, та інші прогресивні норми.

Документами, що регламентують мультимодальні перевезення вантажів, є також Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (КДПВ) від 19 травня 1956 р., стаття 2 (чинна для України з 1.08.2006 р.); Європейська Угода про міжнародні магістральні залізничні лінії (УМЗЛ) від 31 травня 1985 р. (чинна для України з 27.04.1989 р.); Європейська угода про важливі лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти (УЛКП/AGTC) від 1.02.1991 р. (чинна для України з 23.03.2006 р.); Європейська угода щодо важливіших внутрішніх водних шляхів міжнародного значення (УМВШ/AGN) від 19 січня 1996 р. (чинна для України з 5.04.2010 р.).

Завдяки вигідному географічному положенню та розвиненій транспортній мережі Україна має хороші перспективи для розвитку мультимодальних перевезень у міжнародному сполученні. Адже для забезпечення мультимодальних перевезень є відповідна інфраструктури для приймання-видачі, зберігання, перевантаження, сортування вантажів, розгорнута мережа сучасних транспортно-логістичних хабів.

Нині мультимодальні перевезення у світі активно розвиваються, наприклад, збільшується вантажообіг між Європейським Союзом та Китаєм. Україна може використати цю обставину для збільшення надходжень до державного бюджету шляхом залучення додаткових обсягів транзитних вантажів, ставши транзитною країною. Адже наявний транзитний потенціал України використовується на 70%, чим пояснюється значне падіння обсягів транзитних перевезень.

17 листопада 2021 року був прийнятий довгоочікуваний Закон України № 1887-IX «Про мультимодальні перевезення», який багато в чому наслідуює положення загальновищаних міжнародних конвенцій. Законом введено поняття мультимодального перевезення (надалі ММП), визначення договору ММП, його умов, прав та обов'язків його сторін; документа ММП, замовника та оператора мультимодального перевезення (ОМП), встановлено право учасників ММП здійснювати перевезення на всіх етапах за єдиним договором ММП та за єдиним документом ММП незалежно від зміни видів транспорту; визначено межі відповідальності ОМП за пошкодження, втрату вантажу, затримку доставки у спеціальних правах запозичення [3].

Цей Закон вдосконалює існуючу законодавчу базу шляхом внесення змін у трактуванні поняття мультимодальних перевезень до ЗУ «Про автомобільний транспорт», до ЗУ «Про ОСЦПВ», до Кодексу торговельного мореплавства України, до Господарського кодексу, до Цивільного кодексу, до Земельного кодексу.

Щоб повною мірою реалізувати свій транзитний потенціал, Україна має використовувати всі можливості, які надають мультимодальні перевезення. Прийняття Закону дуже важливе для України на шляху інтеграції до ЄС та приєднання до Угоди про розвиток мультимодальних перевезень TRACESA.

Література:

1. Кунда Н.Т. Організація міжнародних автомобільних перевезень: навч. посібник. Київ : ВД «Слово», 2010. 464 с. С. 320–327. URL: <https://drive.google.com/open?id=11Y6NtWnahAmbKXK3GyCWYE4xe-0y68Pk>
2. Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення 1980 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_189#Text
3. Закон України № 1887-IX «Про мультимодальні перевезення». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text>