

## АНОТАЦІЯ

*Павлюк С. М.* Правове регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право». – Донецький національний університет імені Василя Стуса Міністерства освіти і науки України, Вінниця, 2020.

Дисертація є самостійною завершеною науковою працею, присвяченою дослідженню правових відносин, що виникають у зв'язку із здійсненням та організацією перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.

У розділі 1 «Загальнотеоретичні положення щодо перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні» перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні розглядається як вид господарської діяльності, що а) пов'язана з переміщенням продукції виробничо-технічного призначення і виробів народного споживання залізницями, автомобільними дорогами, водними та повітряними шляхами з використанням не менш як двох видів транспорту; б) організовується оператором змішаного (мультимодального) перевезення вантажу, який приймає вантаж до перевезення, несе відповідальність за перевезення вантажу, є представником всіх фактичних перевізників, які беруть участь у перевезенні; здійснюється на підставі єдиного документа мультимодального перевезення вантажу, що може бути укладений в електронній формі; в) спрямована на надання послуг перевезення та інших пов'язаних з перевезенням послуг вартісного характеру, що мають цінову визначеність. Зазначена специфіка обумовлює формування цього виду перевезення як окремої групи і необхідність спеціального правового регулювання.

У результаті дослідження дістала подальший розвиток класифікація перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні з урахуванням таких критеріїв, як: *види транспорту*, що беруть участь у перевезеннях вантажів у прямому змішаному сполученні (перевезення вантажів у залізнично-водному, автомобільно-залізничному, автомобільно-водному, автомобільно-водно-залізничному, автомобільно-повітряному, залізнично-водно-автомобільному та

інших види перевезення вантажів); *об'єкт транспортування* (перевезення у прямому змішаному сполученні наливних, сипких вантажів (руда, зерно, вугілля, нафта, нафтопродукти)); *межі території переміщення* (внутрішнє та міжнародне перевезення); *обсяг послуг, що надаються при перевезенні* (переміщення вантажу у прямому змішаному сполученні (у вузькому значенні) та надання, крім переміщення, додаткових послуг, що пов'язані з перевезенням та спрямовані на забезпечення перевезення двома та більше видами транспорту за єдиним документом (у широкому значенні); *зміст діяльності* (правовідносини щодо здійснення перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні; правовідносини щодо організації перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні); *порядок оформлення перевізних документів* (в паперовій або електронній формі); *транспортні засоби, за допомогою яких здійснюється перевезення вантажів* (перевезення вантажів у залізничних вагонах, контейнерах, на морських суднах, поромах, вантажних автомобілях, повітряному судні, трейлерах).

Вдосконалено положення щодо систематизації сукупності нормативно-правових актів, що регулюють перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, шляхом поділу на три групи: а) **загальні нормативно-правові акти**, що регулюють різноманітні напрямки діяльності всіх видів транспорту, містять загальні положення щодо перевезень вантажів, договірних відносин учасників таких перевезень та їх відповідальності (Господарський кодекс України від 16 січня 2003 року, Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 року, Закони України «Про ліцензування видів господарської діяльності» від 2 березня 2015 р., «Про технічні регламенти та оцінки відповідності» від 15 січня 2015 року, «Про електронні документи та електронний документообіг» від 22 травня 2003 року, «Про державно-приватне партнерство» від 1 липня 2010 року, «Про захист економічної конкуренції» від 11 січня 2001 року та інші); б) **спеціальні нормативно-правові акти**, що регулюють перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, належать *Закони України*: «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року, «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 1 липня

2004 року, «Про транзит вантажів» 20 жовтня 1999 року, «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 року, Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 року; *транспортні статuti*: Статут залізниць України, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 року, Статут автомобільного транспорту УРСР, затверджений постановою Ради Міністрів УРСР від 27 червня 1969 року, Статут внутрішнього водного транспорту СРСР, затверджений постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 року; *правила перевезення вантажів*: Правила перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні, затв. наказом Міністерством транспорту України від 28 травня 2002 року; Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 року; Правила повітряних перевезень вантажів, затверджені наказом Державної служби по нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 14 березня 2006 року та інші; в) **міжнародні договори**: Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 року, Конвенція ООН про договори повного або часткового морського міжнародного перевезення вантажів 2008 року (Роттердамські правила), Конвенція ООН про відповідальність операторів транспортних терміналів в міжнародній торгівлі 1991 року, Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 року (на етапі змішаного перевезення, перевезення на якому здійснюється повітряним транспортом), Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів 1956 року (на етапі змішаного перевезення, перевезення на якому здійснюється автомобільним транспортом), Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) 1980 року згідно з текстом Протоколу змін від 3 червня 1999 року (на етапі змішаного перевезення, перевезення на якому здійснюється залізничним транспортом), Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року в редакції Протоколів 1986 та 1979 років (Гаазько-Вісбійські правила) (на етапі змішаного перевезення, перевезення на якому здійснюється морським транспортом), Конвенція ООН про морське перевезення вантажів (Гамбурзькі

правила) 1978 року, міжнародні двосторонні угоди, що укладаються Україною з іншими країнами.

У дисертаційному дослідженні обґрунтовано доцільність уніфікації правових приписів щодо перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні та створення правового підґрунтя, що забезпечить інтеграцію різних видів транспорту як складової європейської та світової транспортної системи шляхом прийняття закону про змішані (мультиmodalні) перевезення та Правил перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. Аргументовано доцільність запровадження трирівневого правового регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні 1) *Господарський кодекс України/ Цивільний кодекс України*, які містять загальні положення щодо перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні та створюють правове підґрунтя для перевезень будь-якими видами транспорту; 2) *Закон про змішані (мультиmodalні) перевезення*, який має визначати правові основи здійснення та організації змішаних перевезень; 3) *Правила перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні*, в яких доцільно деталізувати особливості організації та здійснення різних видів прямих змішаних перевезень вантажів.

Розроблено пропозиції щодо структури Закону «Про змішані (мультиmodalні) перевезення»: загальні положення (визначення основних термінів); основи державного регулювання; засади організації прямого змішаного сполучення; правовий статус учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, договори, що опосередковують перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні; відповідальність учасників перевезення у прямому змішаному сполученні, особливості пред'явлення претензій, позовів, позовна давність у спраху щодо перевезення у прямому змішаному сполученні.

Дістали подальший розвиток положення щодо класифікації учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні на **основних учасників** (оператора змішаного (мультиmodalного) перевезення), вантажовідправника, вантажоодержувача, фактичних перевізників, що беруть участь у перевезенні

вантажів у прямому змішаному сполученні) та **допоміжних учасників**, діяльність яких спрямована на забезпечення процесу перевезення (транспортні біржі, транспортні експедитори (транспортно-експедиторські організації), транспортні термінали, оператори транспортної інфраструктури тощо).

У розділі 2 «Правова організація перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні» наголошується на тому, що наразі державне регулювання здійснюється окремо щодо кожного виду транспорту, що бере участь у змішаному перевезенні, уповноваженим органом щодо окремого виду транспорту в межах передбачених законодавством повноважень. Система органів державного регулювання транспорту включає *органи загальної компетенції* (Кабінет Міністрів України, Міністерство інфраструктури України, Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України), що здійснюють державне регулювання щодо всіх видів транспорту в межах повноважень, а також *органи спеціальної компетенції* (Державна служба України з безпеки на транспорті, Державне агентство автомобільних доріг України, Державна служба морського та річкового транспорту України, Державна авіаційна служба та ін.

З урахуванням того, що в системі державних органів виконавчої влади не створено спеціального органу державного регулювання змішаних перевезень; відповідні повноваження не надані існуючим органам державного регулювання транспорту, розроблено пропозиції щодо визначення на рівні окремого закону про мультимодальні (змішані) перевезення засад державної політики регулювання таких перевезень, доповнення Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 р., повноваженнями щодо державного регулювання змішаних перевезень. Оскільки зазначені суб'єкти функціонуватимуть у умовах конкурентного ринку, доцільно передбачити застосовувати до операторів мультимодальних (змішаних) перевезень такі засоби державного регулювання, як технічне регулювання, сертифікація, добровільне декларування відповідності

шляхом закріплення відповідних положень в законі про змішані (мультимодальні) перевезення.

Встановлено, що у зв'язку з незадовільною правовою регламентацією перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні у вітчизняному законодавстві, регулювання відповідних відносин здійснюється переважно на індивідуальному (договірному) рівні шляхом укладення господарських договорів, що опосередковують таке перевезення (договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні, укладення якого підтверджується складенням транспортної накладної, вузлових угод між перевізниками). З метою уніфікації правового регулювання транспортних договорів, що опосередковують перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, розроблено пропозиції щодо доповнення Господарського кодексу України (ст. 312): а) загальною нормою щодо договору мультимодального перевезення вантажу, який укладається між оператором мультимодального перевезення та вантажовідправником на користь вантажоодержувача та підтверджується єдиним електронним перевізним документом; б) нормою щодо договору про організацію прямих змішаних (мультимодальних) перевезень, що укладається оператором змішаного (мультимодального) перевезення вантажу з фактичними перевізниками у разі систематичних перевезень вантажів, з деталізацією зазначених норм у окремому законі про змішані (мультимодальні) перевезення.

Предметом окремої уваги стала господарсько-правова відповідальність учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. З'ясовано, що в міжнародній практиці існує вибір між єдиною та мережевою системою відповідальності оператора змішаного перевезення за втрату, пошкодження або затримку вантажу. В результаті дослідження обґрунтовано доцільність встановлення єдиної системи відповідальності оператора змішаного (мультимодального) перевезення шляхом доповнення статті 312 Господарського кодексу України відповідною нормою. В законі про змішані (мультимодальні) перевезення запропоновано 1) передбачити граничну межу відповідальності оператора змішаного перевезення у розрахункових одиницях (спеціальних

правах запозичення) у разі втрати, пошкодження, псування, недостачі вантажу, а також можливість втрати такого права на обмеження відповідальності, якщо буде доведено, що збитки виникли внаслідок дії або бездіяльності з боку перевізника з наміром викликати такі збитки, або через недбалість і з розумінням того, що такі збитки, ймовірно, будуть заподіяні; 2) встановити єдину систему відповідальності оператора за локалізовані і не локалізовані збитки, за винятком випадків, коли шкода була локалізована на певному етапі змішаного перевезення, щодо якої підлягає застосуванню міжнародна конвенція або імперативна норма національного права, яка передбачає більш високу межу відповідальності оператора за таку втрату або пошкодження; 3) можливість підвищення розміру відповідальності перевізника за згодою сторін.

На основі теоретичних положень запропоновано внесення низки змін до чинного законодавства з метою належного правового регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. Сформульовані за наслідками наукового дослідження положення наукової новизни та всі результати роботи отримані на підставі особистого вивчення та аналізу спеціальної літератури, нормативно-правових актів, судової практики, інших матеріалів практики.

**Ключові слова:** господарська діяльність, пряме змішане сполучення, перевезення вантажів, транспорт, транспортне законодавство, суб'єкти транспортної діяльності, перевізник, вантажовідправник, вантажоодержувач, оператор змішаного перевезення, перевізний документ, мультимодальне перевезення, договір мультимодального перевезення.

## SUMMARY

*Pavliuk S. M.* Legal regulation of multimodal freight transportation. – Qualifying scientific work on the rights of the manuscript.

Thesis for the academic degree of Doctor of Philosophy in the speciality 081 "Law". – Vasyl' Stus Donetsk National University of the Ministry of Education and Science of Ukraine, Vinnytsia, 2020.

In Section 1 "General theoretical provisions for multimodal freight transportation" the multimodal freight transportation is considered as a type of economic activity that a) is connected with the transportation of industrial and technical products and consumer goods by rail, road, water and air carriers using at least two modes of transport; b) is organized by the multimodal transport operator, who accepts the cargo for transportation; is responsible for the transportation of goods; represents all actual carriers involved in the transportation; c) is performed on the basis of a single multimodal document, in particular electronic one; d) is aimed at providing transportation services and other transportation-related services of a cost nature that have a price certainty. These features determine the necessity for providing special legal regulation and formation of such type of transportation as a specific group.

As a result of the investigation, the classification of multimodal freight transportation has been developed using such criteria as: modes of transport involved in multimodal freight transportation; the object of transportation; territorial boundaries of transportation; the scope of services provided during transportation; the content of activities; the mode for drafting transport documents; vehicles used for transportation of goods.

The legal framework with multimodal freight transportation norms has been systematized, by dividing them into three groups: a) the **general regulations** governing the various activities of all modes of transport, that contain general provisions for the carriage of goods, contractual relationships of participants in such transportation and their responsibilities : Commercial Code of Ukraine (January 16, 2003), Civil Code of Ukraine (January 16, 2003), the Laws of Ukraine: "On Licensing of Economic Activities" (March 2, 2015), "On Technical Regulations and Conformity Assessment"



(January 15, 2015), "On Electronic Documents and Electronic Document Management" (May 22, 2003), "On Public-Private Partnership" (July 1, 2010), "On Protection of Economic Competition" (January 11, 2001) and others); b) the **special regulations** governing the multimodal freight transportation that include: *the Laws of Ukraine*: "On Transport" (November 10, 1994), "On Transport and Forwarding Activities" (July 1, 2004), "On the Transit of Goods" (October 20, 1999), "On Railway Transport" (July 4, 1996), the Code of Merchant Shipping of Ukraine (May 23, 1995); *transport statutes*: Charter of the Railways of Ukraine, approved by the Cabinet of Ministers of Ukraine (April 6, 1998), the Charter of Road Transport of the USSR, approved by the Council of Ministers of the USSR (June 27, 1969), the Charter of Inland Water Transport of the USSR, approved by the Council of Ministers (October 15, 1955); *rules of freight transportation*: Rules for Freight Transportation in a Direct Mixed Railway-Water Communication, approved by the order of the Ministry of Transport of Ukraine (May 28, 2002); Rules for the Carriage of Goods by Road in Ukraine, approved by the order of the Ministry of Transport of Ukraine (October 14, 1997); Rules of Air Freight Transportation, approved by the order of the State Service for Supervision of Aviation Safety (March 14, 2006) and others; c) the **international agreements**: United Nations Convention on International Multimodal Transport (1980), United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea ("Rotterdam Rules") (2008), United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade (1991), Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal Convention, 1999), Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) (1956), Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) (1980), Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (1924), The Hague-Visby Rules; United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (the "Hamburg Rules") (1978), international bilateral agreements concluded by Ukraine with other countries.

The thesis substantiates the expediency for unifying the legal requirements concerning multimodal freight transportation and forming a legal framework in order

to ensure the integration of different modes of transport as part of the European and world transport system by adopting a law on mixed (multimodal) transportation and Rules on multimodal freight transportation. The expediency for introduction of three-level legal regulation for multimodal freight transportation is argued, in particular: 1) *the Commercial Code of Ukraine / the Civil Code of Ukraine*, that provide general provisions on multimodal freight transportation and form a legal basis for transportation by any means of transport; 2) *the Law on Mixed (Multimodal) Transportation*, that is expected to determine the legal framework for multimodal freight transportation; 3) *the Rules of multimodal freight transportation*, that aimed at detailing the features of organizing and performing of multimodal freight transportation.

The proposals on the structure of the Law “On Mixed (Multimodal) Transportation” have been developed, such as: general provisions (definition of basic terms); state regulation framework; principles for organizing of multimodal transportation; the legal status of participants of multimodal freight transportation, contracts on multimodal freight transportation; the liability of participants of multimodal transportation, features of filing claims, lawsuits, statute of limitations in disputes concerning multimodal freight transportation.

The provisions on the classification of participants in the multimodal freight transportation are developed, such as: **basic participants** (the multimodal transport operator), consignor, consignee, actual carriers involved in multimodal freight transportation); and **secondary participants** that ensure the transportation process (transport exchanges, freight forwarders (freight forwarding organizations), transport terminals, transport infrastructure operators, etc.).

In Section 2 “Legal organization of multimodal freight transportation” it is emphasized that currently, due to lack of a single state body for providing regulation of multimodal freight transportation, the system of state bodies for regulating transport activities includes: the *bodies of general competence* (the Cabinet of Ministers of Ukraine, the Ministry of Infrastructure of Ukraine, the Ministry of Economy, Trade and Agriculture of Ukraine), that provide regulation of all modes of transport; as well as

the *bodies of special competence* (the State Service of Ukraine on Transport Safety, the State Agency of Roads of Ukraine, the State Maritime and River Transport Service of Ukraine, the State Aviation Service, etc).

Taking into account the fact that no special body of state regulation of multimodal freight transportation has been created in the system of state executive bodies; relevant powers are not given to the existing bodies of state regulation of transport activities, the proposals have been developed to define in the law on multimodal (mixed) transportation the core principles of state policy regulation for such transportation; to empower the Ministry of Infrastructure of Ukraine to regulate multimodal freight transportation by amending the Regulation on the Ministry of Infrastructure of Ukraine, approved by the Cabinet of Ministers of Ukraine in June 30, 2015.

Whereas the entities that operate in a competitive multimodal freight transport market, it is advisable to apply to multimodal transport operators such means of state regulation, such as technical regulation, certification, self-imposed declaration of conformity by enshrining the relevant provisions in the law on mixed (multimodal) transportation.

It is established that due to lack of unified legal regulation of multimodal freight transportation in the domestic legislation, the relationships are mainly regulated at individual (contractual) level by concluding economic agreements providing such transportation (e.g. the multimodal freight transportation contract, . confirmed by the transport consignment note, nodal agreements between carriers). In order to unify the legal regulation of transport contracts that provide the multimodal freight transportation, the proposals to amend the Commercial Code of Ukraine (Article 312) are developed: a) a general rule on the multimodal freight transportation contract concluded between the multimodal transport operator and the consignor for the benefit of the consignee and confirmed by a single electronic transport document; b) the norm on the contract on organing of multimodal freight transportation concluded by the multimodal transport operator with actual carriers in case of systematic transportations

of cargoes, with detailing the specified norms in the single law on mixed (multimodal) transportations.

The special attention has been given for the economic and legal liability of the multimodal freight transportation participants. It has been found that in international practice there is a choice between a single and a networked system of liability of a multimodal transport operator for loss, damage or delay of cargo delivery. As a result of the research, the expediency of establishing a single system of liability of the multimodal transport operator has been substantiated. It is proposed to supplement Article 312 of the Commercial Code of Ukraine with the relevant norm. In the Law on Mixed (Multimodal) Transportation it is proposed 1) to limit liability of the multimodal transport operator by special drawing rights in case of loss, damage, lack of cargo, as well as the possibility of losing such right to limit the liability in case the damage was caused by an intended act or omission of the carrier causing such damage, or through negligence understanding that such damage is likely to be caused; 2) to establish a single system of operator's liability for localized and non-localized losses, except cases the damage was localized at a certain stage of multimodal freight transportation, to which an international convention or mandatory national law applies and provides a higher limit of liability of the operator for such loss or damage; 3) the possibility of increasing the liability of the carrier if the parties agreed on it.

Based on the theoretical provisions, the proposals to make specified changes to the current Ukrainian legislation on multimodal freight transportation are made. The provisions of scientific novelty are formulated based on the research findings and all the deliverables have been obtained on the basis of personal investigation and analysis of special literature, regulations, court practice and other practical materials.

**Key words:** economic activity, multimodal transportation, freight transportation, transport, transport legislation, subjects of transport activity, carrier, consignor, consignee, multimodal transport operator, consignment note, multimodal transportation, multimodal transportation contract.

## СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА

### **Наукові праці, в яких опубліковані основні результати дисертації:**

1. Ella Derkach, Sergii Pavliuk. RECENT DEVELOPMETS IN MULTIMODAL TRANSPORTATION OF GOODS: LEGAL ISSUES. *Association agreement: from partnership to cooperation: collective monograph / edited by Maryna Dei, Olha Rudenko. Hamilton, Ontario: Accent Graphics Communications & Publishing, 2018. P. 133-138.*
2. Деркач Е. М., Павлюк С. М. Актуальні питання правового регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. *Підприємництво, господарство і право. 2017. № 12. С. 89-93.*
3. Павлюк С. М. Щодо договірної регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. *Правничий часопис Донецького національного університету. 2019. № 1. С. 54-62.*
4. Ella Derkach, Sergii Pavliuk. International Law on the Multimodal Carriage of Goods: Recent Trends and Perspectives. *International Journal of Legal Studies. 2017. № 2(2). P. 269-285.*

### **Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:**

5. Павлюк С. М. До питання щодо класифікації перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні. *Актуальні проблеми правових наук в євроінтеграційному вимірі: матеріали міжнародної науково-практичної конференції, Харків, 15-16 грудня 2017 р. Харків: Асоціація аспірантів-юристів, 2017. Ч. 1. С. 68-70.*
6. Павлюк С. М. Щодо договірних відносин при перевезенні вантажу у прямому змішаному сполученні. *Сучасні наукові дослідження представників юридичної науки – прогрес законодавства України майбутнього: матеріали міжнародної науково-практичної конференції, Дніпро, 12-13 січня 2018 р. Дніпро: ГО «Правовий світ», 2018. С. 31-34.*

7. Павлюк С. М. Щодо відповідальності учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. *Правове забезпечення інтеграції України в європейський політичний, економічний, безпековий, інтелектуальний простір*: матеріали всеукраїнської наук.-практ. конф. пам'яті професора В. Д. Волкова, Хмельницький, 23 квітня 2019 року. Вінниця: Донецький національний університет імені Василя Стуса, 2019. С. 178-181.

**Наукові праці, які додатково відображають наукові результати дисертації:**

8. Деркач Э.М., Павлюк С.Н. Транспортное законодательство Украины: состояние и перспективы развития в контексте европейского выбора. *Научные труды "Эдилет"*. 2017. № 1. С. 85-97.