

ДОНЕЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ ВАСИЛЯ СТУСА
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ ВАСИЛЯ СТУСА
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

ПАВЛЮК СЕРГІЙ МИКОЛАЙОВИЧ

УДК 346.7

ДИСЕРТАЦІЯ
ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ У ПРЯМОМУ
ЗМІШАНОМУ СПОЛУЧЕННІ

08 «Право»

081 «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

_____ / С.М. Павлюк

Науковий керівник: Деркач Елла Михайлівна, кандидат юридичних наук,
доцент

Вінниця - 2020

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 статути: 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, затвержені наказом Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 року; Правила повітряних перевезень вантажів, затвержені 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 (мультимодальні) 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 (мультимодальні) 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 (мультимодальні) 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 справах щодо перевезення у прямому змішаному сполученні.

Дістали подальший розвиток положення щодо класифікації учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні на основних учасників

(оператора змішаного (мультимодального) 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 (мультиmodalні) 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 мультиmodalного перевезення вантажу, який укладається між оператором мультиmodalного перевезення та вантажовідправником на користь вантажоодержувача та підтверджується єдиним електронним перевізним документом; б) нормою щодо договору про організацію прямих змішаних (мультиmodalних) перевезень, що укладається оператором змішаного (мультиmodalного) перевезення вантажу з фактичними перевізниками у разі систематичних перевезень вантажів, з деталізацією зазначених норм у окремому законі про змішані (мультиmodalні) 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 (мультиmodalного) перевезення шляхом доповнення статті 312 Господарського кодексу України відповідною нормою. В законі про змішані (мультиmodalні) 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 organizing 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.

ЗМІСТ

	ВСТУП	18
1.	ЗАГАЛЬНОТЕОРЕТИЧНІ ПОЛОЖЕННЯ ЩОДО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ У ПРЯМОМУ ЗМІШАНОМУ СПОЛУЧЕННІ	29
1.1.	Поняття та особливості перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні	29
1.2.	Види перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні	45
1.3.	Правова основа перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні	54
1.4.	Правовий статус суб'єктів перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні	82
	Висновки до розділу 1	100
2.	ПРАВОВА ОРГАНІЗАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ У ПРЯМОМУ ЗМІШАНОМУ СПОЛУЧЕННІ	105
2.1.	Державне регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні	105
2.2.	Договори, що опосередковують перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні	128
2.3.	Господарсько-правова відповідальність за порушення законодавства щодо перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні	145
	Висновки до розділу 2	163
	ВИСНОВКИ	166
	СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	172
	ДОДАТКИ	191

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. XXI століття ставить проблему розвитку відносин у сфері континентального транспортного сполучення в новому форматі – розширена Європа–Україна–Азія [1]. При цьому основною сучасною тенденцією світової транспортної системи є розвиток змішаних перевезень вантажів на основі логістичного підходу та електронного обміну даних. Міжнародна практика свідчить, що в останні роки дві третини перевезень вантажів у міжнародному сполученні здійснювалось у змішаних сполученнях «від дверей до дверей» [2]. Змішані перевезення отримують все більше визнання як в міжнародному, так і у внутрішньому сполученні, при цьому змішані перевезення дають вантажовласникові ряд переваг, які полягають у найбільш ефективному поєднанні декількох видів транспорту, оптимізації термінів перевезення, зниженні витрат на зберігання вантажу, транспортних витрат та розвитку транспортної системи країни [3].

Розвиток 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. Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р, основними напрямками реалізації Стратегії визначено забезпечення розвитку мультимодальних перевезень, створення системи мультимодальних транспортно-логістичних кластерів та логістичних центрів на кордонах, в портах та аеропортах в середні країни, цифрових транспортних коридорів та електронної логістики тощо [4].

В контексті євроінтеграційних процесів перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, мультимодальних перевезень стають пріоритетним напрямом розвитку транспортної системи України та міжнародного

транспортного сполучення. Наразі за змішаною схемою перевезень здійснюється близько 60% світового зовнішньоторговельного товарообміну, з них 75% – через експедиторів або операторів перевезень [5]. Підписання Україною Угоди про асоціацію з ЄС, зокрема у частині співпраці у галузі транспорту, зумовлює необхідність гармонізації вітчизняного законодавства щодо перевезень у прямому змішаному сполученні з законодавством ЄС. Планом заходів з імплементації розділу V «Економічне та галузеве співробітництво Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, на 2017–2019 роки, затвердженим Кабінетом Міністрів України від 21 червня 2017 р. № 503-р, серед пріоритетних напрямів зазначено розроблення та прийняття законопроекту, спрямованого на адаптацію законодавства України щодо мультимодальних перевезень до законодавства ЄС та розвиток мультимодальної транспортної мережі, пов'язаної з Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T) [6].

Втім, наразі в Україні питання змішаних перевезень регулюються фрагментарно. Законодавство містить поняття перевезень у прямому змішаному сполученні, які регулюються нормами Господарського і Цивільного кодексів України, транспортними статутами, правилами перевезення та іншими нормативними актами. Проте досі залишається актуальним питання прийняття єдиного закону, спрямованого на визначення правових та організаційних засад перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні та державної підтримки, правового статусу учасників таких перевезень.

Регламентація змішаних перевезень у чинному законодавстві сприятиме збільшенню обсягів перевезень вантажів територією України за участю національних транспортних організацій, сприяючи підвищенню конкурентоспроможності країни на світовому ринку транспортних послуг, розвитку мережі наявних транспортних коридорів, інтеграції транспортної інфраструктури України у світову транспортну систему.

Правові питання здійснення та організації перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні вже ставали предметом обговорення в науковій юридичній літературі в різні часи. Питанням правового регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні приділили свою увагу такі вчені, як Г. Б. Астановський, І. В. Булгакова, Н. О. Бутакова, В. В. Вітрянський, Е. М. Деркач, В. А. Єгізаров, В. В. Кадала, О. В. Карпеев, Т. О. Колянковська, С. Ю. Морозов, В. А. Попов, В. Т. Смірнов, В. В. Тюп, Н. М. Тютріна та інші. Проте у сучасних умовах розвитку транспортного ринку України та створення інтегрованої транспортної мережі, існуючої міжвидової конкуренції різних видів транспорту, міжнародного розвитку контейнеризації зазначені питання набувають особливого значення та потребують переосмислення, зокрема правові форми здійснення перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, засоби державного регулювання цього виду господарської діяльності, правовий статус суб'єктів такого перевезення, господарсько-правова відповідальність за порушення законодавства щодо перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.

З огляду на викладене, дослідження правового регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні є актуальним і доцільним.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертація виконана відповідно до плану науково-дослідних робіт Донецького національного університету імені Василя Стуса МОН України за темою «Правове забезпечення соціально-економічного розвитку: стан та перспективи» (держреєстрація № 0118U003140 2017–2021), в якій автор брав участь як співвиконавець і в межах якої досліджено правове регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, визначено шляхи подальшого вдосконалення законодавства і практики його застосування.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційного дослідження є розробка нових теоретичних положень щодо правового регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні та підготовка пропозицій щодо вдосконалення законодавства з цих питань.

Поставлена мета обумовила вирішення наступних основних завдань дослідження:

уточнення поняття перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні; виявлення особливостей перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні як виду господарської діяльності;

класифікація перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні;

систематизація нормативно-правових актів щодо перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні;

уточнення правового статусу суб'єктів перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні та їх класифікація;

з'ясування умов здійснення перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні;

визначення засобів, системи органів державного регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, підготовка пропозицій щодо їх удосконалення;

розкриття специфіки договірних відносин і відповідальності при здійсненні перевезення вантажів залізничним транспортом;

з'ясування вимог законодавства Європейського Союзу, міжнародних актів щодо правового регулювання організації та здійснення перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, підготовка відповідних змін і доповнень до законодавства України.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають при організації та здійсненні транспортної діяльності.

Предметом дослідження є правове регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.

Методи дослідження. Дослідження проведено з використанням комплексу загальнонаукових та спеціальних методів наукового пізнання, зокрема: методи абстрагування, історико-правовий, аналізу і синтезу, формально-логічний, моделювання, системний, порівняльно-правовий, статистичний та інші.

Історико-правовий метод використано в роботі для дослідження розвитку і становлення законодавства про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. Для уточнення основних визначень щодо перевезення вантажів прямому змішаному сполученні використовувався метод абстрагування. За допомогою системного методу уточнено правовий статус суб'єктів перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. Процес перевезення у прямому змішаному сполученні та його елементи досліджено з використанням методів аналізу і синтезу. За допомогою формально-логічного методу проаналізовано транспортне законодавство України з метою виявлення недоліків і розробки пропозицій щодо їх усунення. Метод моделювання використовувався під час розробки пропозицій щодо вдосконалення існуючої моделі системи органів регулювання перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні. Порівняльно-правовий метод використано під час аналізу законодавства ЄС, міжнародних договорів щодо перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. Узагальнення практики організації і здійснення перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні здійснювалося з використанням статистичного методу.

Теоретичну основу даного дослідження, крім робіт вищезазначених авторів, склали наукові праці вітчизняних та зарубіжних правників, зокрема: О. А. Беляневич, А. Г. Бобкової, М. І. Брагінського, Р. Ф. Гринюка, Б. В. Деревянка, Р. А. Джабраїлова, Є. В. Довженко, Л. М. Дорошенко, Д. В. Задихайла, А. М. Захарченка, Г. Л. Знам'янського, О. В. Клепікової, І. Ф. Коваль, В. В. Лаптева, В. К. Мамутова, В. С. Мілаш, О. П. Подцерковного, В. Й. Развадовського, В. А. Устименка, Г. Ф. Шершеневича, В. С. Щербини та інших вчених).

Емпіричну основу дослідження становлять Конституція України, Господарський кодекс України, Цивільний кодекс України, Кодекс торговельного мореплавства України, Повітряний кодекс України, Статут залізниць України, закони, підзаконні та локальні нормативно-правові акти, які регулюють транспортні відносини, судові рішення, статистичні дані,

законодавство зарубіжних країн, джерела міжнародного права та окремі положення *acquis communautaire*.

Наукова новизна отриманих результатів обумовлена проведенням комплексного, системного господарсько-правового дослідження найбільш важливих з теоретичної та практичної точок зору питань правового регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. На основі аналізу наукових досягнень, відповідного законодавства та практики його застосування в нових соціально-економічних умовах в дисертаційній роботі обґрунтовано нові наукові положення та розроблено пропозиції щодо вдосконалення правового регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.

Наукова новизна результатів дисертаційного дослідження знайшла відображення в таких положеннях.

Вперше:

обґрунтовано надання функцій з державного управління у сфері перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні центральному органу державної виконавчої влади у сфері транспорту – Міністерству інфраструктури України;

аргументовано доцільність запровадження до суб'єктів господарювання, які виконують функції операторів змішаного перевезення при організації перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні, вимоги щодо підтвердження відповідності якості послуг, що надаються у зазначеній сфері, шляхом технічного регулювання, сертифікації, добровільного декларування відповідності.

Удосконалено положення щодо:

правової форми здійснення перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні з уточненням, що такою формою має бути: а) договір мультимодального перевезення вантажу, в тому числі електронного, який укладається між оператором мультимодального перевезення та вантажовідправником на користь вантажоодержувача та підтверджується

єдиним електронним перевізним документом; б) договір про організацію прямих змішаних (мультимодальних) перевезень, що укладається оператором змішаного (мультимодального) перевезення вантажу з фактичними перевізниками у разі систематичних перевезень вантажів;

обсягу господарсько-правової відповідальності суб'єктів господарювання, які виконують функції операторів змішаного перевезення, а саме: 1) встановлення обмеженого розміру відповідальності у розрахункових одиницях (спеціальних правах запозичення) у разі втрати, пошкодження, псування, недостачі вантажу; 2) незастосування правила щодо обмеженої відповідальності, якщо буде доведено, що збитки виникли внаслідок дії або бездіяльності оператора змішаного перевезення з наміром викликати такі збитки, або через недбалість і з розумінням того, що такі збитки, ймовірно, будуть заподіяні; 3) можливість підвищення розміру відповідальності за згодою сторін.

Дістали подальший розвиток положення щодо:

поняття перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні як виду господарської діяльності шляхом доопрацювання його ознак, а саме: а) пов'язане 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) організується 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; в) здійснюється на підставі єдиного документа мультимодального перевезення вантажу, що може бути укладений в електронній формі; г) спрямоване на надання послуг перевезення та інших пов'язаних з перевезенням послуг вартісного характеру, що мають цінову визначеність;

застосування терміну «мультимодальне перевезення» як родового поняття щодо всіх видів перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні;

класифікації перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні з урахуванням таких критеріїв, як: види транспорту, що беруть участь у перевезеннях вантажів у прямому змішаному сполученні; об'єкт транспортування; межі території переміщення; обсяг послуг, що надаються при перевезенні; зміст діяльності; порядок оформлення перевізних документів та транспортні засоби, за допомогою яких здійснюється перевезення вантажів;

класифікації учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні за функціональним призначенням, а саме: 1) основні учасники (оператор змішаного (мультимодального) перевезення), вантажовідправник, вантажоодержувач, фактичні перевізники), які беруть участь у організації та здійсненні перевезенні вантажів у прямому змішаному сполученні; 2) допоміжні, діяльність яких спрямована на забезпечення процесу перевезення (транспортні біржі, транспортні експедитори (транспортно-експедиторські організації), транспортні термінали, оператори транспортної інфраструктури тощо);

законодавчої основи перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні шляхом:

1) прийняття закону про змішані (мультимодальні) перевезення задля системного унормування цього виду господарської діяльності з конкретизацією основних розділів закону: а) загальні положення (визначення основних термінів), б) основи державного регулювання діяльності в галузі прямих змішаних перевезень, в) засади організації прямого змішаного сполучення, г) основи правового статусу учасників перевезення у прямому змішаному сполученні (оператору прямого змішаного перевезення, фактичних перевізників, вантажовідправників і вантажоодержувачів тощо), д) договори при організації та здійсненні таких перевезень (договір прямого змішаного перевезення вантажу, договір про організацію перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, істотні умови договору про організацію перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні), е) відповідальність учасників

перевезення у прямому змішаному сполученні, особливості пред'явлення претензій, позовів;

2) Правил перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, у яких мають бути конкретизовані особливості організації та здійснення різних видів прямих змішаних перевезень вантажів щодо всіх видів транспорту;

суб'єктів господарсько-правової відповідальності у сфері змішаного перевезення, а саме закріплення відповідальності за суб'єктом, який виконує функції оператора змішаного перевезення, 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.

Наведені результати дослідження є достатньо обгрунтованими, чому сприяли: використання загальних та галузевих методів і прийомів пізнання дійсності, ґрунтовний аналіз наукової юридичної літератури з господарського та суміжних галузей права, законодавства України та зарубіжних держав, міжнародних актів та законодавства ЄС; узагальнення матеріалів судової практики, статистичних даних, публікацій в періодичних виданнях тощо.

Практичне значення одержаних результатів. Сформульовані в дисертаційній роботі положення, висновки і пропозиції можуть бути використані в науково-дослідній роботі, в навчальному процесі і в практичній діяльності суб'єктів господарювання. Матеріали дисертаційного дослідження можуть також бути використані при подальшій розробці та вдосконаленні законодавства в сфері перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.

Окремі положення і висновки дисертаційного дослідження, які мають дискусійний характер, можуть бути основою подальших наукових розробок.

Результати дослідження використовуються при викладанні навчальних дисциплін «Господарське право», «Транспортне право» в Донецькому національному університеті імені Василя Стуса МОН України (Додаток Б).

Особистий внесок здобувача. У дисертаційній роботі викладені наукові результати, які отримані автором самостійно в ході науково-дослідних робіт на основі аналізу законодавства України про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні та практики його застосування. У розділі колективної монографії («Recent Developments in Multimodal Transportation of Goods: Legal Issues» [89]), опублікованому у співавторстві, особистий внесок здобувача полягає у розробці пропозицій щодо удосконалення правової основи розвитку мультимодальної транспортної системи на міжнародному рівні. У наукових статтях, опублікованих у співавторстві, особистий внесок здобувача полягає у: розробці пропозицій щодо вдосконалення законодавства про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, визначення структури закону про змішані перевезення («Актуальні питання правового регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні» [3]); розробці пропозицій щодо відповідальності при перевезенні вантажів у прямому змішаному сполученні при міжнародних та внутрішніх перевезеннях вантажів у прямому змішаному сполученні («International Law on the Multimodal Carriage of Goods: Recent Trends and Perspectives» [101]); розробці пропозицій щодо уніфікації правового регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, законодавчого визначення умов здійснення перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, правового статусу оператора змішаного перевезення, особливостей договірних відносин та відповідальності учасників такого перевезення («Транспортное законодательство Украины: состояние и перспективы развития в контексте европейского выбора» [23]). Решту праць автор виконав одноосібно. Для аргументації окремих положень роботи використано праці інших вчених, на які зроблено посилання.

Апробація результатів дисертації. Основні положення і висновки дисертації, отримані в ході дослідження, доповідалися і обговорювалися на міжнародній науково-практичній конференції «Актуальні проблеми правових наук в євроінтеграційному вимірі» (м. Харків, 2017); міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні наукові дослідження представників

юридичної науки – прогрес законодавства України майбутнього» (м. Дніпро, 2018); всеукраїнській науково-практичній конференції «Правове забезпечення інтеграції України в європейський політичний, економічний, безпековий, інтелектуальний простір» (м. Хмельницький, 2019).

Публікації. За результатами проведеного дослідження опубліковано 1 розділ колективної монографії; 2 статті у фахових наукових виданнях України, 2 статті в наукових періодичних виданнях зарубіжних держав (Польща, Казахстан), одна з яких входить до Організації економічного співробітництва та розвитку та ЄС (Польща).

Структура та обсяг дисертації обумовлені метою і завданнями дослідження. Дисертація складається із вступу, двох розділів, що поєднують сім підрозділів, висновків. Загальний обсяг дисертації становить 193 сторінки, містить список використаних джерел із 182 найменувань, додатки.

РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНОТЕОРЕТИЧНІ ПОЛОЖЕННЯ ЩОДО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ У ПРЯМОМУ ЗМІШАНОМУ СПОЛУЧЕННІ

1.1. Поняття та особливості перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні

Транспорт являє собою єдиний комплекс, що охоплює всі види суспільного виробництва, розподілу та обміну та є необхідною складовою економіки будь-якої держави. Особливість транспорту як галузі суспільного виробництва полягає в тому, що він не створює нових матеріальних цінностей, його продукція – діяльність з територіального переміщення вантажів або пасажирів. Всі види транспорту функціонують як єдиний механізм, взаємодіють один з одним та складають Єдину транспортну систему, до складу якої входять: транспорт загального користування, промисловий залізничний транспорт, відомчий транспорт, трубопровідний транспорт та шляхи сполучення загального користування (ст. 21 Закону України «Про транспорт») [7].

Господарська діяльність у сфері транспорту (далі – транспортна діяльність) здійснюється у сфері суспільного виробництва і спрямована на надання транспортних послуг з використанням транспортних засобів. Залежно від виду транспорту загального користування в літературі виділяють діяльність залізничного, автомобільного, морського, річкового, авіаційного та міського електротранспорту [8, с. 527].

Визначення транспортної діяльності відсутнє у вітчизняному законодавстві, проте у Модельному законі про транспортну діяльність передбачено, що транспортна діяльність – це діяльність, пов'язана з виконанням організаційних і технологічних операцій з переміщення вантажів, пасажирів і багажу автомобільним, залізничним, повітряним, водним (морським, річковим) та іншими видами транспорту або поєднанням цих видів

транспорту, в тому числі транспортно-експедиційна діяльність та інші пов'язані з перевезенням транспортні роботи і / або послуги, що виконуються на договірній основі або інших законних підставах (ст. 1) [9].

Транспортна діяльність включає послуги з перевезення, транспортного експедирування, агентування, подання та забирання вагонів, фрахтування та інших послуг, спрямованих на забезпечення перевезення вантажів, пасажирів, багажу. У юридичній літературі транспортну діяльність як вид господарської діяльності класифікують за різними критеріями. Зокрема, транспортна діяльність як вид господарської діяльності може здійснюватися для досягнення економічних та соціальних результатів як з метою одержання прибутку (комерційна транспортна діяльність), так і без такої мети (некомерційна транспортна діяльність). За предметною ознакою виділяють транспортну діяльність з перевезення (вантажів, пасажирів, багажу, пошти) та з надання інших транспортних послуг (подання та забирання вагонів, буксирування, транспортного експедирування, агентування тощо). За умовами здійснення транспортна діяльність може бути ліцензованою (перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським, автомобільним, залізничним та повітряним транспортом, міжнародні перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом) та не ліцензованою (транспортне експедирування, фрахтування морських суден). За критерієм суб'єкта здійснення транспортна діяльність може бути як така, що здійснюється суб'єктами державної та недержавної форм власності [8, с. 527–528]. Традиційним для вітчизняної юридичної літератури стала класифікація перевезень, що здійснюються в місцевому, прямому і прямому змішаному сполученні. При цьому місцевими називали такі перевезення, які здійснюються в межах одного транспортного підприємства (залізниці, морського пароплавства, річкового пароплавства тощо). Прямими називалися перевезення, у виконанні яких за одним і тим самим документом брали участь декілька транспортних підприємств одного виду транспорту. Прямим змішаним називали

перевезення, при якому на основі одного документа вантаж перевозився різними підприємствами різних видів транспорту [10, с. 564 – 565].

Слід підкреслити, що не будь-яке територіальне переміщення за допомогою транспортних засобів призводить до виникнення зобов'язання перевезення. Деякі автори виділяють ряд особливостей, характерних саме для перевезення: по-перше, переміщення повинно бути товарним і будуватися на еквівалентно-відплатних засадах. Технологічні перевезення, що виконуються власним транспортом тільки на території підприємств (переміщення зі складу в цех, готової продукції на склад) не породжують зобов'язання перевезення; по-друге, основна частина перевезень здійснюється так званими громадськими перевізниками, спеціально створеними для надання транспортних послуг всім, хто звернувся. Їх функції пояснюються місцем транспорту в системі поділу праці. Транспорт – одна з найбільш високомонополізованих галузей людської діяльності; по-третє, необхідно враховувати спосіб переміщення: перевезення характеризує просторове переміщення вантажів і осіб, які перебувають «на» або «в» самих транспортних засобах (в вагоні, на палубі, в каюті тощо). Якщо переміщення об'єкта здійснюється за допомогою тяги або штовхання (наприклад, баржі за допомогою буксира), виникають відносини буксирування, які близькі за своєю природою, але все ж відмінні від перевезення [11, с. 373–374].

Ст. 306 Господарського кодексу України (далі – ГК України) перевезення вантажу визначено як вид господарської діяльності, яка пов'язана з переміщенням продукції виробничо-технічного призначення і виробів народного споживання залізницями, автомобільними дорогами, водними та повітряними шляхами, а також транспортування продукції трубопроводами [12]. Зазначеною нормою ГК України передбачено, що перевезення вантажів здійснюють вантажний залізничний транспорт, автомобільний вантажний транспорт, морський вантажний транспорт та вантажний внутрішній флот,

авіаційний вантажний транспорт, трубопровідний транспорт, космічний транспорт, інші види транспорту.

Слід підтримати та взяти за основу цього дослідження доктринальне визначення перевезення вантажів як одного з видів господарської діяльності, що здійснюється суб'єктами господарювання, спрямована на надання послуг вартісного характеру, що мають цінову визначеність [13, с. 463]. Важливо зазначити, що саме завдяки ГК України створено правове підґрунтя для перевезення вантажів як виду господарської діяльності. ГК України містить спеціальні норми саме щодо перевезення вантажів, транспортного експедирування, врегулювання спорів та відповідальності суб'єктів перевезення (гл. 32). Цивільним кодексом України (далі – ЦК України) регламентовано лише договірні відносини учасників перевезення вантажів, пасажирів та вантажу та їх відповідальності (глава 64, 65) [14].

На жаль, наразі є непоодинокі спроби декодифікувати господарське законодавство, які спочатку були оприлюднені Міністерством юстиції України наприкінці 2015 – початку 2016 років без оцінки результативності дії кодексу, прогнозування наслідків для економіки, що передбачено Законом України «Про основні засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності». Згодом, у 2019 році утворено робочу групу щодо рекодифікації (оновлення) цивільного законодавства України [15], а також Комісію з питань правової реформи [16], у зв'язку з чим серед ініціаторів рекодифікації поновилося обговорення питання про визнання ГК України таким, що втратив чинність. Крім цього, у зареєстрованому у Верховній Раді України законопроекті «Про внесення змін і доповнень до деяких законів України з метою вдосконалення цивільного законодавства» (реєстр. № 2635 від 19 грудня 2019 р.), що покликаний рекодифікувати цивільне законодавство, з'явилася норма про скасування ГК України. За таких обставин перед представниками науки господарського права постало питання щодо способів реагування на нові виклики та пошуку компромісних варіантів подальшого співіснування

цивілістичної та господарсько-правової концепцій, що стало предметом активного обговорення в усіх наукових школах господарського права.

Академік В. К. Мамутов слушно зазначав, що сутність господарського права, полягає у тому, що воно є інструментом, засобом забезпечення порядку в господарському обороті, стабільних “правил гри” в економіці, адекватних економічним реаліям. Зміст господарського права як системи правового регулювання становлять юридичні норми – “правила гри”, різні комбінації норм, які утворюють юридичні конструкції, що забезпечують цілеспрямований вплив на поведінку суб’єктів господарювання [17, с. 20].

А. Г. Бобкова та А. М. Захарченко вважають, що чинна редакція Господарського кодексу України дійсно має багато суттєвих недоліків, серед яких можна назвати відставання правової визначеності основних засад господарської діяльності від сучасних економічних реалій, невпорядкованість і суперечливість підходів щодо визначення організаційно-правових форм господарювання, видів суб’єктів господарювання, порушення розумного балансу у визначенні ступеня і меж участі органів державної влади і органів місцевого самоврядування у господарських відносинах. Водночас треба визнати, що господарське законодавство являє собою складну, багаторівневу, взаємозалежну систему нормативно-правових актів з центральним місцем в ньому Господарського кодексу України, яка є віддзеркаленням певного етапу багаторічного досвіду практики господарювання, судової практики, практики відповідних органів державної влади і місцевого самоврядування та правового регулювання господарських (економічних) відносин. Дослідники акцентують увагу на доцільності оновлення правової парадигми організації і здійснення господарської (економічної) діяльності на основі комплексного перегляду наявного масиву законів, які регулюють відносини щодо сфери господарювання з подальшою підготовкою та прийняттям нового кодифікованого акта такого законодавства на заміну Господарському кодексу України, а саме – Економічного кодексу України, враховуючи, що визначення

поняття «економічна діяльність» присутнє в Угоді про асоціацію між Україною, з одного боку, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії та їхніми державами-членами, з іншого боку, чинному законодавстві України [18, с. 59–60].

О. А. Беяневич та О. П. Подцерковний, досліджуючи закордонний досвід кодифікації економічного законодавства, зазначають, що суперечність позиції Міністерства юстиції України проявляється передусім у тому, що більшість розвинутих країн Європи сьогодні мають окремі господарські або комерційні кодекси, зокрема у Бельгії у 2013 році прийнято Господарський кодекс Code de droit économique, що складається із 18 книг та включає загальні положення про господарську діяльність, загальний статус компаній, положення про конкуренцію, захист прав споживачів, безпеку продуктів та послуг, господарські контракти, електронну комерцію, банківську справу та фінанси, право промислової власності, провадження у спеціалізованих комерційних судах тощо. Нові комерційні (підприємницькі) кодекси прийнято у Французькій Республіці (2007), Туреччині (2012), Казахстані (2015). У ФРН постійно оновлюється та доповнюється комерційний кодекс 1900 року. Комерційні кодекси діють у США, Японії, Південній Кореї та багатьох інших країнах. Крім цього, у науці європейських країн та США розвивається концепція «економічного права» (в українському контексті – господарської права) завдяки комплексності сучасних законів у сфері бізнесу – поєднанні публічних та приватних норм. Декодіфікація господарського законодавства матиме негативні наслідки для правової системи, зокрема без поняття господарської діяльності та господарського договору ускладниться розмежування судової юрисдикції, що призведе до нових спорів щодо підвідомчості судових справ господарським судам; без законодавчих обмежень залишатимуться інструменти державного регулювання економіки, оскільки сьогодні лише ГК України упорядковує ці засоби, а також принципи взаємодії держави та

бізнесу; доведеться приймати окремий закон щодо поняття і засад підприємництва та некомерційного господарювання, поняття корпоративних відносин і видів підприємств; заново розмежовувати малі, середні та великі підприємства для диференціації державної економічної політики; скасовуватимуться публічні обмеження на свободу господарського договору, що спрямовано сьогодні проти монополістів; невизначеним ставатиме правовий режим майна державних підприємств та установ. Власність держави формально припиниться, а державні підприємства та установи стануть власниками майна, це призведе до нового поділу власності та тіньовим процесам приватизації; без правового статусу залишатимуться асоціації, корпорації, концерни, консорціуми, іноземні підприємства, колективні підприємства тощо [19].

Продовжуючи наукову дискусію, Б. В. Деревянко слушно зазначає, що представники шкіл цивільного права апелюють нібито до досвіду економічно розвинених європейських держав, посилаючись на досвід Італійської республіки, де кілька років тому було припинено дію Господарського кодексу, який був одним із перших у світі, тоді як досвід Королівства Бельгія, в якому 21 травня 2014 р. набув чинності Господарський кодекс, ігнорується [20, с. 80]. Проте господарська діяльність має свої особливості, господарські правовідносини формують власну систему, суб'єкти господарювання мають певний обсяг господарської компетенції та відповідають узагальненим вимогам, що формують їхній правовий статус. Сучасні відносини в економіці, спираючись на науково-технічний прогрес, свідчать про появу нових видів господарської діяльності (наприклад, регулярне транспортне сполучення із Місяцем та Марсом і видобутком та доставкою на Землю корисних копалин звідти, видобуток криптовалюти чи діяльність у сфері грального бізнесу, генерування енергії та використання у господарській діяльності засобів виробництва, що використовують енергію води та світла), і, відповідно, вказують на необхідність розширення як обсягу нормативних актів, так і сфери дії господарського законодавства. До того часу господарське законодавство

різних держав, зокрема й України, має бути розширене. На першому етапі може бути застосовано правило аналогії закону, проте пізніше має бути розширене різнорівневе та різногалузеве господарське законодавство. Слід підтримати позицію дослідника, що сьогодні не на часі говорити про декодифікацію господарського законодавства, навпаки, прогресом буде його рекодифікація у бік підвищення якості регулювання і збільшення обсягів та змісту [20, с. 81].

Досліджуючи перспективи модернізації господарського законодавства України на засадах сталого розвитку, В. А. Устименко та Р. А. Джабраїлов підкреслюють, що за останні роки система господарського законодавства не піддавалася істотному перегляду та вдосконаленню, особливо через призму концепції сталого розвитку. Часткові зміни, які вносилися до окремих актів господарського законодавства, у тому числі до ГК України, лише ускладнювали правове регулювання економічних відносин через непослідовність у реалізації правової політики та суперечливість законодавчих новел. виправити ситуацію на краще вбачається за можливе у разі модернізації господарського законодавства України з урахуванням концепції сталого розвитку та здобутків теорії господарського права як доктринальної основи правотворчого процесу. Правотворчий процес має кардинально змінитися та бути спрямованим на формування довершеної системи господарського законодавства, сприйнявши як кращі досягнення зарубіжних правових систем, так і вітчизняний науковий доробок у межах теорії господарського права [21, с. 8].

Слід підтримати позицію В. А. Устименка та Р. А. Джабраїлова щодо того, що модернізація господарського законодавства має відбуватися на базі ГК України. Крім цього, доцільність внесення змін до ГК України має визначатися не лише фактом підготовки окремого закону, який у інший спосіб регулюватиме господарські відносини, але і результатами попереднього аналізу його регуляторного впливу на відповідну сферу відносин [21, с. 272].

І. Ф. Коваль та Ю. М. Павлюченко слушно зазначають, що загальносвітові процеси інноваційних перетворень у суспільному виробництві, які останнім часом набирають швидких обертів і в Україні, призводять до ускладнення і

зміни господарських зв'язків у механізмі господарювання, що, зі свого боку, обумовлює необхідність якісної модернізації правового регулювання господарських відносин з метою забезпечення більш високого рівня їхнього розвитку. Успішна реалізація такого завдання значною мірою залежить від застосування відповідних засобів і прийомів правового впливу на ці відносини [22].

Враховуючи те, що ГК України та ЦК України прийняті та набули чинності одночасно, протягом тривалого часу існували проблеми щодо визначення загальної та спеціальної норми, зокрема у спорах щодо перевезення вантажів. Втім, інформаційний лист Вищого господарського суду України «Про деякі питання практики застосування норм Цивільного та Господарського кодексів України» від 7 квітня 2008 року частково сприяв вирішенню зазначених проблем конкуренції норм. Хоча норми ГК України щодо перевезення вантажів потребують доопрацювання (зокрема, ст. 315 ГК України, яка містить спеціальні норми щодо позовної давності у спорах щодо перевезення вантажів). Проблемним залишається питання про позовну давність, у випадках, коли претензія до перевізника не пред'являлася, про що неодноразово зверталася увага в науковій літературі [23, с. 90]. Так, за змістом ст. 315 ГК України, якщо претензію відхилено або відповідь на неї не одержано в строк, заявник має право звернутися до суду протягом 6 місяців з дня одержання відповіді або закінчення строку, встановленого для відповіді. Статутом залізниць передбачено інший порядок обчислення строку для подачі позову (ст. 136, 134 Статуту) в залежності від підстав його пред'явлення. У разі виникнення спорів, пов'язаних з перевезенням вантажів залізницею, при визначенні початку перебігу позовної давності не можуть застосовуватися приписи Статуту залізниць України, оскільки Статут затверджений не законом, а постановою Кабінету Міністрів України. Незважаючи на скасування обов'язковості досудового порядку врегулювання спорів, в судовій практиці позовна давність пов'язана з терміном для пред'явлення претензій [24]. З огляду на викладене, належного вирішення цього питання в літературі

висловлюються такі пропозиції: прийняти Статут залізниць України Верховною Радою України як закон, звернутися до Конституційного Суду України з метою вирішення питання про конституційність положень ст. 315 ГК України в частині обчислення початку перебігу позовної давності; або обчислювати позовну давність з дня видачі вантажу, але досі зазначене питання не було врегульовано на рівні законодавства [25].

Розбіжність між положеннями численних актів транспортного законодавства, зокрема ГК України та ЦК України, як слушно зазначає О. П. Подцерковний, призводять до численних спорів щодо перевезення вантажів. Ускладнює ситуацію і те, що положення ЦК та ГК України містять норми, загальні для всіх видів транспорту, а автомобільний, річковий, морський, залізничний, трубопровідний та повітряний види транспорту підпорядковуються у своїй діяльності самостійним спеціальним законам (кодексам, статутам) та розгалуженим підзаконним актам. Відсутність єдиного узагальнення у цій сфері, попри значимість цих питань, є показником складності тлумачення такої розбіжності. Руйнівну дію на цю сферу правозастосування чинить, серед іншого, те, що Статут залізниць України, а також Статут внутрішнього водного транспорту, Статут автомобільного транспорту відчутно застаріли, орієнтуються на радянську модель економіко-правового регулювання планового типу, за якої пріоритет має захист інтересів держави, монополістів-перевізників, забезпечення безперебійності перевезень та перевага інтересів виробника послуг над інтересами їх споживача. Цей дисбаланс особливо помітний на фоні положень ЦК та ГК України, які проголосили рівність суб'єктів господарювання, стимулювання економічної конкуренції та захист слабкої сторони за договорами, принципи розумності та справедливості. Усталені підходи для подолання таких дефектів у законодавстві у судовій практиці за рахунок, наприклад, застосування принципу розумності та справедливості, передбачених у ст. 3 ЦК України, аналогії закону чи права, на жаль, поки що не сформовані. Заважають цьому не лише правові традиції, а й відсильні

норми ЦК та ГК України: згідно з ч. 5 ст. 307 ГК України, яка кореспондується з ч. 4 ст. 909, ч. 1 ст. 920 ЦК України, умови перевезення вантажів окремими видами транспорту, а також відповідальність суб'єктів за цими перевезеннями визначаються транспортними статутами та іншими нормативно-правовими актами [26].

Показовим прикладом може бути справа за позовом ВАТ «Концерн Стирол» до ДП «Одеська залізниця» про стягнення збитків, заподіяних у результаті недостачі вантажу, виявленої при перевезенні. Верховний Суд України (постанова Верховного Суду України від 19 квітня 2012 р. у справі № 3-22гс12) співвіднесли положення Статуту залізниць України та ГК України на користь кодифікованого закону. Справді, ч. 4 ст. 315 ГК України передбачено окремий випадок розрахунку позовної давності у разі пред'явлення претензії до перевізника: «Якщо претензію відхилено або відповідь на неї не одержано в строк, зазначений у частині третій цієї статті, заявник має право звернутися до суду протягом шести місяців з дня одержання відповіді або закінчення строку, встановленого для відповіді». Але п. «а» ст. 134 Статуту залізниць України передбачено, що претензії можуть бути заявлені з дня видачі вантажу, багажу або вантажобагажу – для претензій про відшкодування за псування, пошкодження або недостачу вантажу, багажу та вантажобагажу. Верховний Суд України обґрунтовано вказав у своєму рішенні на вищу юридичну силу ГК України, а також на те, що «у прикінцевих положеннях ГК України законодавець зобов'язав Кабінет Міністрів України привести свої нормативні акти (в тому числі і Статут залізниць України, оскільки він суперечить ГК України) у відповідність до норм ГК України, а тоді вже застосовувати ці норми поряд з нормами ГК України, що Кабінетом Міністрів України зроблено не було». Однак в зазначеній справі вирішено лише одне із численних проблемних питань застосування позовної давності у відносинах з перевезення вантажів [26].

Переходячи до перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні як різновиду перевезення вантажів, то таке визначення відсутнє у законодавстві.

Як справедливо зазначає В. В. Кадала, визначення перевезення вантажів, що передбачено у ст. 306 ГК України, є універсальним – його можна застосувати до перевезення будь-якого вантажу будь-яким видом транспорту, як в межах країни, так і за кордон. Тим не менш, брати його за основу для визначення перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні не є доцільним, адже воно має загальний характер і не вказує на ознаки, притаманні перевезенню вантажів у прямому змішаному сполученні [27, с. 27].

У науковій літературі перевезення в прямому змішаному сполученні пропонується визначати як 1) перевезення декількома видами транспорту під відповідальністю одного перевізника за єдиним транспортним документом і наскрізної єдиної тарифної ставки, за єдиним транспортним документом – накладною [28, с. 283]; 2) доставка вантажу від відправника до одержувача принаймні двома різними видами транспорту під відповідальністю одного перевізника, за єдиним транспортним документом, що підтверджує укладення договору перевезення, і оплачується за єдиною наскрізною тарифною ставкою [29, с. 21]; 3) складний вид діяльності з об'єднання і впорядкування діяльності різнорідних транспортних підприємств і переміщення вантажу, пасажирів, багажу з пункту відправлення в пункт призначення за єдиним документом на весь шлях прямування. При цьому організація перевезення в прямому змішаному сполученні – вид діяльності з об'єднання і впорядкування діяльності різнорідних транспортних підприємств з переміщення вантажу, пасажирів, багажу з пункту відправлення в пункт призначення за єдиним документом на весь шлях прямування [30, с. 13–14].

Для визначення перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, спочатку доцільно роглянути властиві йому ознаки. Основною ознакою перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні є участь в ній не менше двох перевізників різних видів транспорту. При цьому вантажовідправник звільняється від обов'язку передавати вантаж з одного виду транспорту на інший і оформляти пов'язані з цим документи. В юридичній літературі існує

три основні точки зору щодо відносин співперевізників між собою при перевезеннях вантажів у прямому змішаному сполученні. Відповідно до першої з них, транспортні організації виступають як єдиний перевізник і співперевізники знаходяться в договірних відносинах з вантажовідправником (М. К. Александров–Дольник); згідно з другою – між співперевізниками і клієнтурою договірні відносини відсутні (Л. І. Рапопорт); відповідно до третьої точки зору транспортні організації є третіми особами, на які боржником (кредитором) покладено виконання зобов'язань, що випливають із договору перевезення (В. В. Витрянський) [31, с. 38–39].

В. А. Єгіазіров пропонує при аналізі договору на перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні розглядати два етапи перевезення. На першому етапі первісний перевізник, укладаючи договір перевезення в прямому змішаному сполученні, крім обов'язків доставити вантаж до пункту призначення, набуває право виступати у відносинах з співперевізниками як представник вантажовідправника. Це право знаходить свою реалізацію на другому етапі перевезення, коли початковий перевізник на підставі повноважень, наданих йому законом (транспортними статутами, кодексами тощо) щодо передачі вантажу, укладає від імені вантажовідправника (як його представник) договір з співперевізниками, передаючи йому одночасно права і обов'язки, якими його наділив вантажовідправник, укладаючи договір перевезення, тобто кожний наступний співперевізник, вступаючи в зобов'язальні відносини з попереднім перевізником, стає представником вантажовідправника. Отже, на думку дослідника, при перевезенні вантажів у прямому змішаному сполученні співперевізники виступають перед вантажовідправником як єдина транспортна організація, перебуваючи з ним у договірних відносинах [31, с. 38–39].

Контрагентами відправника та одержувача, як зазначає В. В. Кадала, є декілька перевізників (співперевізників), кожен з яких, приймаючи вантаж від попереднього перевізника, виконує свій обов'язок щодо перевезення вантажу

на певній ділянці шляху, що виникає з договору перевезення, укладеного первісним перевізником. Але договір перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні незважаючи на наявність співперевізників, не є багатостороннім [27, с. 38].

Н. Ю. Єрпильова зазначає, що головною особливістю прямого змішаного перевезення є наявність особи (так званого оператора змішаного перевезення вантажів), яка відповідає за збереження вантажу на всій відстані його транспортування і тим самим здійснює функції єдиного перевізника. Якщо особа не бере на себе відповідальність за збереження вантажу протягом всього перевезення, то така особа не оператор змішаного перевезення, а експедитор [32].

Ще однією необхідною ознакою будь-якого перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні є те, що таке перевезення здійснюється на підставі єдиного перевізного документа (транспортної накладної). За цією ознакою відносини з перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні відрізняються, зокрема, від правовідносин, що виникають під час транспортно-експедиційного обслуговування вантажовідправників та отримувачів вантажу. Як зазначає В. В. Кадала, крім того, що перевезення вантажів має здійснюватися за єдиним транспортним документом, суттєвою особливістю правовідносин, пов'язаних із перевезеннями вантажів у прямому змішаному сполученні, що виділяє їх у порівняно самостійну окрему галузь правового регулювання, є те, що у процесі переміщення вантажів і доставки їх у пункт призначення для видачі вантажоодержувачам беруть участь декілька перевізників (не менш ніж два), що належать до різних видів транспорту. Така обставина передбачає в усіх випадках перевантаження (хоча б одноразове) вантажів, що прямують у прямому змішаному сполученні, з одного виду транспорту на інший (наприклад, із залізничних вагонів на борт судна або кузов автомобіля), що, у свою чергу, потребує спеціального регулювання відносин, які створюються між транспортними організаціями різних видів транспорту [27, с. 38]. Дослідник погоджується з точкою зору Д. В. Зеркалова, який зазначає,

що у випадках, коли при міжнародному перевезенні вантажів послідовно використовуються два та більше видів транспорту, мають місце змішані (комбіновані) перевезення. Якщо таке перевезення оформлене одним (наскрізним) транспортним документом, воно є прямим змішаним [33, с. 387].

У зв'язку з зазначеним, В. В. Кадала пропонує на законодавчому рівні визначити, що перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні – перевезення вантажів від вантажовідправника до вантажоодержувача перевізниками різними видами транспорту (двома або більше) за єдиним перевізним документом під відповідальністю оператора змішаного перевезення або при відсутності такого – кожного з перевізників на своїй ділянці шляху прямування вантажу [27, с. 39–40]. В цілому погоджуючись з наведеним визначенням, слід підкреслити, що перевезення вантажу у змішаному сполученні як вид господарської діяльності включає різноманітні послуги, які пов'язані між собою, послідовні і складають єдиний транспортний процес (перевезення, зберігання, перевалку та інші послуги, пов'язані з організацією процесу перевезення вантажу двома та більше видами транспорту за єдиним перевізним документом). Тому і відповідальність за перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні має нести один суб'єкт господарювання – оператор такого перевезення, або, на практиці, його функції може виконувати транспортний експедитор, який організовує єдиний процес перевезення. Визначення перевізника, який має нести відповідальність на своїй ділянці шляху прямування вантажу у разі завдання шкоди вантажу, може ускладнити захист прав вантажовласника.

Визначення поняття «пряме змішане сполучення» можна знайти у Модельному законі про транспортну діяльність, зокрема воно розглядається як різновид мультимодального перевезення вантажів, пасажирів і багажу за єдиним перевізним документом, коли більша частина перевезення здійснюється одним видом транспорту (ст. 3). При цьому мультимодальне перевезення визначено як перевезення вантажів, коли особа, яка його організує, несе

відповідальність за вантаж на всьому шляху слідування незалежно від кількості видів транспорту, що беруть участь при перевезенні, з оформленням єдиного перевізного документа (ст. 3). Отже, наведене визначення мультимодального перевезення вбачається більш наближеним до змісту перевезення у прямому змішаному сполученні, передбаченим у вітчизняному законодавстві.

Що стосується визначення перевезень вантажів у міжнародному сполученні, то у науковій літературі деякі дослідники пропонують таке поняття – перевезення вантажів з пункту приймання вантажу в одній країні до визначеного пункту доставки в іншій країні [34, с. 519], при цьому уточнюючи, що таке перевезення здійснюється між двома або декількома державами. Такого підходу притримуються Г. О. Анцелевич [35, с. 8], В. М. Гайворонський, В. П. Жушман [36, с. 206]. Всі вони під міжнародним перевезенням розуміють перевезення вантажів між двома або декількома державами, що здійснюється на умовах, встановлених укладеними цими державами міжнародними угодами (транспортними конвенціями).

Г. С. Фединяк та Л. С. Фединяк вказують, що за договором міжнародного перевезення вантажу транспортна організація (перевізник) зобов'язується доставити вантаж в пункт призначення в іншій державі, видати вантаж уповноваженій особі (одержувачу), а відправник (одержувач) зобов'язаний оплатити таку послугу. Щодо поняття міжнародного змішаного перевезення вантажів, то В. В. Кадала пропонує визначити як перевезення вантажу, в якому доставка вантажу від відправника до одержувача відбувається між двома та більше державами та здійснюється різними видами транспорту, але не менш ніж двома, за єдиним транспортним документом [27, с. 36].

У Конвенції Організації Об'єднаних Націй про міжнародні змішані перевезення вантажів (Женева, 1980 р.) міжнародне змішане перевезення визначено як перевезення вантажів щонайменше двома різними видами транспорту на підставі договору змішаного перевезення з місця в одній країні, де вантажі надходять до відання оператора змішаного перевезення, до обумовленого місця доставки в іншій країні (ст. 1). Таким чином, серед

необхідних ознак такого перевезення вказуються наявність співперевізників, оператора змішаного перевезення, договору змішаного перевезення, перетин території держави [37].

Підводячи підсумки, перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні слід розглядати 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. При цьому перевезення вантажу у змішаному сполученні як вид господарської діяльності включає різноманітні послуги, які пов'язані між собою, послідовні і в цілому складають єдиний транспортний процес (перевезення, зберігання, перевалку та інші послуги, пов'язані з організацією процесу перевезення вантажу двома та більше видами транспорту за єдиним перевізним документом).

1.2. Види перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні

У прямому змішаному сполученні, що здійснюється декількома видами транспорту за єдиним перевізним документом, деякі вчені виділяють

інтермодальне, комбіноване, бімодальне, мультимодальне, сегментарне, унімодальне тощо, при цьому зміст наведених термінів, їх співвідношення на сьогоднішній день в правовій науці залишаються дискусійними питаннями. В літературі та міжнародних актах по-різному визначаються зазначені терміни, як і їх співвідношення. Зазначене питання набуває особливого значення у зв'язку з міжнародним розвитком контейнеризації.

Як зазначається в науковій літературі, терміни «змішане», «інтермодальне» (США), «мультимодальне» (Велика Британія), «комбіноване» (ФРН, Французька Республіка) перевезення, що використовуються при міжнародному перевезенні вантажів – практично синоніми. За кордоном вони отримали найменування «комбінованих» (від англ. дієслова to combine – змішувати) або «мультимодальних» (від словосполучення «multi-modal»; «багато» - multi; modal – вид, форма) на відміну від перевезень, що виконуються одним видом транспорту - «singlemodal», «unimodal» – «перевезення в прямому (залізничному, водному тощо) сполученні» [38].

На конференції ООН з торгівлі та розвитку UNCTAD (ЮНКТАД) з мультимодальних перевезень 1996 року було вироблено поняття для кожного з видів таких перевезень. До них відносяться: інтермодальні перевезення; мультимодальні перевезення; сегментарні перевезення; комбіновані перевезення. При цьому, як зазначають деякі вчені, поняття «змішане перевезення» ширше, і інші терміни є підвидами змішаного перевезення [38].

На думку Н. О. Бутакової, у правовій літературі терміни «пряме змішане перевезення» та «мультимодальне перевезення» використовуються еквівалентно, тобто аналогом поняття «мультимодальні перевезення» є поняття «прямі змішані перевезення» [39, с. 35]. При цьому дослідниця зазначає, що мультимодальне перевезення як вид підприємницької діяльності включає в себе кілька різнорідних елементів, зокрема: діяльність з переміщення з пункту відправлення в пункт призначення в прямому змішаному сполученні; діяльність щодо здійснення перевалки з одного виду транспорту на іншій; діяльність з

організації мультимодального перевезення. У зв'язку з цим, дослідниця робить висновок про те, що: мультимодальне перевезення – це складний вид підприємницької діяльності, пов'язаний з об'єднанням різнорідних транспортних організацій з метою переміщення вантажу з пункту відправлення в пункт призначення на різних видах транспорту за єдиним документом на весь шлях прямування.

С. В. Милославська і К. І. Плужников зазначають, що в зарубіжних країнах змішані перевезення отримали найменування «комбінованих» або «мультимодальних», наполягаючи на тому, що наявність єдиного транспортного документу є однією з основних ознак змішаного перевезення [29, с. 13].

О. В. Попова зазначає, що комбіноване перевезення – змішане перевезення, яке виконується без перевантаження вантажу. У цьому випадку вантаж перевозиться на всьому шляху слідування в одному і тому ж контейнері, кузові, що знімається. Авторка такого визначення погоджується з тим, що змішане та комбіноване перевезення – це одне і те саме, але із застереженням, що комбіноване перевезення – це лише приватний випадок змішаного перевезення. Якщо не відбувається перевантаження вантажу з контейнеру – перевезення комбіноване, як тільки вивантажили – змішане [40, с. 6].

Є. О. Харитонов інакше розглядає комбіноване перевезення, яке ототожнюється з інтермодальним перевезенням: комбіноване перевезення – це інтермодальне перевезення, в межах якого більша частина рейсу припадає на залізницю, внутрішній водний або морський транспорт [41, с. 47].

У свою чергу, В. М. Ніколашин та О. В. Попова дають наступне визначення інтермодальному перевезенню – послідовне перевезення вантажів двома або більше видами транспорту в одній і тій самій вантажній одиниці або автотранспортному засобі без перевантаження самого вантажу при зміні виду транспорту [42, с. 47].

Г. А. Левіков повністю ототожнює між собою комбіновані, мультимодальні та змішані перевезення, але при цьому вважає інтермодальні

перевезення лише їх частиною, тобто приватним випадком. Цьому відповідає поняття мультимодалізма або інтермодалізма, під яким мається на увазі перевезення вантажів на підставі договору перевезення вантажів з однієї країни в іншу за єдиною наскрізною ставкою та відповідальності за все перевезення [43, с. 33].

Як зазначає В. В. Кадала, пряме змішане сполучення не може бути різновидом мультимодального перевезення, адже комбіноване, інтермодальне та, у свою чергу, мультимодальне перевезення є різновидами прямого змішаного перевезення. Перевезення може бути прямим змішаним тільки коли використані як мінімум два різні види транспорту, причому не суттєво які саме, але суттєво, щоб таке перевезення здійснювалося за єдиним транспортним документом [27, с. 328].

В. А. Попов зазначає, що сьогодні розвиток транспортного процесу обумовлює поділ перевезень на такі види:

1) перевезення у прямому сполученні (пряме (одномодальне) перевезення); 2) перевезення у прямому змішаному сполученні (пряме змішане (мультимодальне) перевезення); 3) перевезення у прямому змішаному mode-on-mode сполученні (mode-on-mode перевезення), в якому один, навантажений транспортний засіб перевозиться на іншому; 4) перевезення у прямому змішаному комбінованому сполученні [44, с. 2–3].

Дослідник доводить, що mode-on-mode перевезення за критерієм кількості видів транспорту, що використовуються для перевезення навантаженого транспортного засобу, необхідно розділяти: 1) одномодальне mode-on-mode перевезення (один навантажений транспортний засіб, як правило, автомобіль, певний проміжок транспортного маршруту переміщується за допомогою іншого транспортного засобу); 2) мультимодальне mode-on-mode перевезення (навантажений транспортний засіб при подоланні певної частини маршруту переміщується двома чи більше іншими видами транспорту).

Отже, на основі вищезазначеного, найбільш обґрунтованою вбачається пропозиція Н. О. Бутакової щодо еквівалентності поняття «перевезення

вантажу у прямому змішаному сполученні» та «мультимодальне перевезення», у зв'язку з чим доцільним вбачається заміна у вітчизняному законодавстві першого поняття на друге, що дозволить наблизитися до термінології, яка використовується у відповідних міжнародних документах.

Так, з метою закріплення єдиної термінології в сфері транспорту та забезпечення однакового тлумачення і застосування правових норм національного законодавства, міжнародних угод у Модельному законі про транспортну діяльність розкривається зміст вищевказаних термінів. У зазначеному документі під інтермодальним перевезенням розуміється послідовне перевезення вантажів в одній і тій же вантажній одиниці (великотоннажному контейнері, найманому кузові, напівпричепі тощо з перевалкою його під час перевезення з одного виду транспорту на інший без перевантаження самого вантажу; а під комбінованим перевезенням – перевезення вантажів, при якому один (пасивний) транспортний засіб перевозиться на іншому (активному) транспортному засобі, що забезпечує тягу і споживає енергію (ст. 3). Крім цього, в Модельному законі, як вже зазначалося, пряме змішане сполучення розглядається як різновид мультимодального перевезення вантажів, пасажирів і багажу [9].

У законодавстві ЄС відповідні питання регламентовано Директивою Ради 92/106/ЄЕС від 7 грудня 1992 року про встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами, положення якої мають бути впроваджені в Україні до 2022 року [45], що передбачено в Угоді про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, у Додатку XXXII до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» [46].

У статті 1 Директиви 92/106/ЄЕС використовується лише термін «комбіноване перевезення», під яким розуміється транспортування товарів між державами-членами, при якому вантажівка, причіп, напівпричіп, з або без

тягача, змінним кузовом або контейнером 20 футів та більше, використовує автомобільний транспорт на початковому або кінцевому відрізку перевезення, а на іншій ділянці використовує послуги залізничного чи внутрішнього водного або морського транспорту, де ця ділянка перевищує 100 км та є початковим або кінцевим відрізком автомобільного перевезення; або між точкою завантаження товарів та найближчою відповідною завантажувальною станцією залізниці для початкової ділянки, та між найближчою відповідною розвантажувальною станцією залізниці та пунктом, де товари розвантажуються для кінцевого етапу; або в радіусі, що не перевищує 150 км від внутрішнього річкового або морського порту завантаження або розвантаження.

Вже неодноразово робилися спроби прийняти закон про мультимодальні перевезення, розроблялися та обговорювалися відповідні законопроекти. Дійсно, сьогодні транспортна система України має низький рівень розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, що знижує її конкурентоспроможність, гальмує вихід української продукції на світовий транспортний ринок, тому створення правового підґрунтя у досліджуваній сфері залишається вкрай актуальним. У Верховній Раді України обговорювався проект закону про мультимодальні перевезення (реєстр. № 2685 від 27 грудня 2019 року), в якому запропоновано визначення поняття мультимодального та комбінованого перевезення вантажів, мультимодального терміналу, документа мультимодального перевезення, оператора та замовника мультимодального перевезення, договору мультимодального перевезення, його істотних умов, прав та обов'язків його сторін, основних принципів державного регулювання та державної допомоги щодо такого виду перевезень. При цьому у проекті застосовується саме термін «мультимодальне перевезення» як еквівалент терміну «перевезення у прямому змішаному сполученні», зокрема: мультимодальне перевезення визначається як перевезення вантажів двома або більше видами транспорту на підставі договору мультимодального перевезення, що здійснюється за документом мультимодального перевезення, при чому внутрішнє мультимодальне перевезення здійснюється без перетину

державного кордону України, а міжнародне мультимодальне перевезення з перетином державного кордону України (ст. 1). До того ж, у законопроекті комбіноване перевезення вантажів розглядається як різновид мультимодального перевезення вантажів однією і тією самою транспортною одиницею без перевантаження вантажу під час зміни виду транспорту, де більша частина маршруту приходить на внутрішній водний, морський або залізничний шляхи, а відрізок маршруту автомобільними шляхами є максимально коротким (ст. 1) [47]. Відповідно до ст. 7 проекту, комбіноване перевезення вантажів передбачає здійснення мультимодального перевезення вантажів вантажним автомобілем, причепом, напівпричепом, з або без тягача, знімним кузовом або контейнером, що має відповідне маркування згідно з міжнародними стандартами, автомобільними шляхами на початковому та (або) кінцевому відрізку маршруту мультимодального перевезення та залізницею, внутрішніми водними, морськими шляхами на іншому відрізку маршруту мультимодального перевезення. При цьому відрізок маршруту автомобільними шляхами не повинен перевищувати: 150 кілометрів для маршрутів мультимодальних перевезень протяжністю до 750 кілометрів; 20 відсотків протяжності маршруту мультимодального перевезення для маршрутів понад 750 кілометрів. Отже, зміст комбінованого перевезення вантажів у зазначеному проекті в цілому відповідає положенням Директиви 92/106/ЄЕС з встановленням чітких параметрів щодо видів транспорту, довжини маршруту, особливостей взаємодії різних видів транспорту у такому перевезенні. При цьому термін «перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні» взагалі відсутній. Втім, зазначений проект 4 березня 2020 р. відкликано і жодного іншого на його заміну не зареєстровано.

При всьому різноманітті різних видів перевезень у прямому змішаному сполученні доцільно здійснити їх класифікацію на основі низки критеріїв, що визначають формування різних класифікаційних груп [48].

Залежно від видів транспорту, що беруть участь у перевезеннях вантажів у прямому змішаному сполученні, можна виділити перевезення вантажів у

прямому змішаному залізнично-водному сполученні, автомобільно-залізничному, автомобільно-водному, автомобільно-водно-залізничному, залізнично-водному, автомобільно-повітряному, залізнично-водно-автомобільному та інших видах сполучень.

Залежно від об'єкта транспортування можна виокремити перевезення у прямому змішаному сполученні вантажу, пасажирів, багажу, пошти. Загальні положення щодо договору перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні перевезення містяться у статті 312 Господарського кодексу України. Стаття 913 ЦК України регламентує не лише перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, а й пасажирів, багажу, пошти. Детальна регламентація здійснюється відповідно до транспортних статутів, кодексів (розділ V Статуту залізниць України, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 року [49]; розділ VII Статуту автомобільного транспорту УРСР, затверджений постановою Ради Міністрів УРСР від 27 червня 1969 року [50], розділ VIII Статуту внутрішнього водного транспорту СРСР, затверджений постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 року [51]), правил перевезення (розділ 16 Правил повітряних перевезень вантажів, затверджених наказом Державної служби по нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 14 березня 2006 року [52], Правила перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні (статті 79–99 Статуту), затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 28 травня 2002 року № 334 [53]), міжнародними договорами. Відносини організацій, підприємств транспорту, що здійснюють перевезення у прямому змішаному сполученні, визначаються на індивідуально-правовому рівні регулювання відповідно до договорів між учасниками перевезення. За об'єктом транспортування можна класифікувати перевезення у прямому змішаному сполученні наливних, сипких вантажів (руда, зерно, вугілля, нафта, нафтопродукти тощо).

Залежно від меж території переміщення перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні може бути здійснено межах території держави

(внутрішнє перевезення) і перевезення в міжнародному сполученні (міжнародне перевезення). Внутрішні перевезення у прямому змішаному сполученні регламентовано національним законодавством, а у міжнародному сполученні такі перевезення регламентовано двосторонніми міжнародними угодами. Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 р. (Женева), яка регулює перевезення в прямому змішаному міжнародному сполученні, не набула чинності [37].

Залежно від обсягу послуг, що надаються при перевезенні вантажів у прямому змішаному сполученні, виділяють: власне 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 (у широкому значенні). Слід підкреслити, що перевезення вантажу у змішаному сполученні – це господарська діяльність, що включає в себе різноманітні послуги (перевезення, зберігання, перевалку та інші послуги, пов'язані з організацією процесу перевезення вантажу двома та більше видами транспорту за єдиним документом. Всі ці послуги пов'язані між собою, послідовні і складають єдиний транспортний процес. Тому перевезення вантажу у змішаному сполученні є комплексним правовідношенням, а не сукупністю окремих послуг.

Залежно від змісту діяльності правовідносини з перевезення у прямому змішаному сполученні можна класифікувати на: правовідносини щодо здійснення перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні; правовідносини щодо організації перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні [48].

У зв'язку з запровадженням електронного документообігу у сфері транспорту, за порядком оформлення перевізних документів перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні може оформлюватися в паперовій або електронній формі.

Взявши за основу критерій транспортних засобів, за допомогою яких здійснюється така діяльність, перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні може здійснюватися у залізничних вагонах, контейнерах, на морських суднах, поромах, вантажних автомобілях, повітряному судні, трейлерах тощо.

Таким чином, на основі вищезазначеного, можна зробити висновок про можливість класифікації перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні на основі низки критеріїв, що визначають формування різних класифікаційних груп, зокрема: залежно від видів транспорту, що беруть участь у перевезеннях вантажів у прямому змішаному сполученні; залежно від об'єкта транспортування; залежно від меж території переміщення; залежно від обсягу послуг, що надаються при перевезенні; залежно від змісту діяльності; залежно від порядку оформлення перевізних документів та транспортних засобів, за допомогою яких здійснюється перевезення вантажів. При цьому вважається доцільним термін «мультимодальне перевезення вантажу» розглядати як родове поняття щодо всіх видів перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні шляхом закріплення відповідного положення в законі про змішані (мультимодальні) перевезення.

1.3. Правова основа перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні

У науці господарського права система транспортного законодавства визначається як вертикальна (згідно з юридичною силою нормативних актів) і горизонтальна (за видами господарської діяльності). В основу вертикальної системи транспортного законодавства покладено принцип ієрархічної побудови нормативних актів (тобто за їх юридичною силою). Основу горизонтальної системи транспортного законодавства становить предметний критерій

(визначається з огляду на структурні складові транспортної системи та види транспортної діяльності). Згідно з наведеним, О. В. Клепікова зазначає, що систему транспортного законодавства становлять дві категорії нормативно-правових актів, яким відповідають загальне та спеціальне транспортне законодавство [54, с. 372].

Загальне транспортне законодавство – це система нормативно-правових актів, що регулюють загальні питання організації та функціонування транспортної системи. З огляду на різноплановість предмета регулювання, загальне транспортне законодавство може бути представлено такими складовими: загальносистемне транспортне законодавство, яке визначає транспортну систему України, види транспорту та їх завдання, державну транспортну політику та її напрями, прогнозування і планування тощо; регуляторне транспортне законодавство, що регламентує ліцензування, сертифікацію, заходи контролю та нагляду у транспортній системі; інфраструктурне транспортне законодавство, що визначає статус об'єктів транспортної інфраструктури і порядок їх використання для забезпечення галузевого функціонування транспортної системи; законодавство про транспортну безпеку, яке регулює порядок здійснення заходів безпеки на всіх видах транспорту, що становлять транспортну систему [55, с. 337].

Спеціальне транспортне законодавство – система нормативно-правових актів, спрямована на галузеве функціонування транспортної системи шляхом регулювання різних видів транспортної діяльності. Зокрема, це: законодавство про перевезення (законодавство про перевезення вантажів, пасажирів, пошти, небезпечних вантажів тощо); законодавство про транспортне обслуговування (морепортова діяльність, транспортна експедиція, аеропортова діяльність тощо); законодавство про використання транспортних засобів (буксирування, фрахтування, лоцманське проведення суден тощо); предметне транспортне законодавство, що регулює інші види транспортної діяльності [55, с. 337–338].

Спеціальне транспортне законодавство засвідчує, наскільки різноплановим може бути функціонування транспортної системи. Це галузеве об'єднання нормативно-правових актів не у площині організації транспортної діяльності, а у площині функціонування транспортної системи, в якій основна роль відведена здійсненню транспортної діяльності. Ця система забезпечує поліфункціональність транспортної системи з огляду на самостійність окремих видів транспортної діяльності [55, с. 338].

Інша дослідниця, Є. В. Довженко, характеризує сучасне транспортне законодавство України, зазначає, що: 1) предметом правового регулювання транспортного законодавства є суспільні відносини, які виникають у зв'язку з організацією та здійсненням транспортної діяльності; 2) сукупність нормативно-правових актів, які регулюють функціонування транспортної системи України, є окремою галуззю законодавства, що має комплексний характер; 3) пропонує до переліку критеріїв, що характеризують певну сукупність нормативних правових актів як галузь законодавства, ввести додатково критерій наявності структурної організації та системних зв'язків всередині певної сукупності актів; 4) транспортне законодавство – це комплексна галузь законодавства, яка являє собою систему чинних нормативно-правових актів, прийнятих парламентом та виконавчими органами держави, виданих Президентом України в межах його повноважень, міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, а також підзаконних актів органів державного управління та місцевого самоврядування, котрими регулюються суспільні відносини, що пов'язані з організацією та виконанням транспортної діяльності [56, с. 14].

У науковій літературі виокремлюють три періоди розвитку законодавства з перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні: початковий (з кінця XIX сторіччя до 1917 року), радянський період (з 1921 року до 1991 року), сучасний період (з 1991 року по теперішній час). Як зазначає В. В. Кадала, відносини з перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні виникли ще у Російській імперії, що знайшло своє відображення у Загальному статуті

російських залізниць. Подальшого розвитку ці перевезення, і як наслідок, їх законодавче забезпечення дістали в СРСР. Проте система правового регулювання відносин з перевезення вантажів, коли основний пласт правовідносин регламентувався не законом, а підзаконними нормативними актами уряду та відомчими нормативними актами транспортних міністерств, створювала сприятливу підставу для реалізації суто відомчих інтересів на шкоду правам та законним інтересам вантажовідправників та вантажоодержувачів, що знайшло своє відображення в численних правилах, сформульованих з явною перевагою на користь транспортних організацій [27, с. 25].

Здійснюючи періодизацію розвитку правового регулювання змішаних перевезень, В. А. Попов зазначає, що договірна конструкція договору перевезення вантажів, хоча і пододала значний шлях у своєму юридичному розвитку, проте все одно потребує подальшого вдосконалення. Категорія «пряме сполучення» була визначена в нормативних документах наприкінці XIX ст. Це було пов'язано з розширенням залізничної мережі та розвитком товарних перевезень, що викликало потребу в встановленні на окремих групах залізниць прямого сполучення, яке усувало перевантаження товарів, пов'язаного з великими незручностями як для товаровласників, так і для залізниць. Першою виникла конструкція прямого перевезення, яка не вимагала залучення декількох видів транспорту, здійснення розподілу ризиків між різними перевізниками і не передбачала наявності складного процесу узгодження маршруту перевезення і перевантаження різними перевізниками, для чого були потрібні ефективні комунікаційні технології. Цим пояснюється й регулювання відносин перевезення між суб'єктами в Стародавньому Римі в межах конструкції *locatio-conductio*, яка поглинала декілька різнорідних (з нинішньої точки зору) видів відносин. Лише з розвитком транспортних мереж і появи точок їх перетину виникла можливість здійснювати перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні [44, с. 30].

Як зазначає В. В. Кадала, зацікавленість у правовому врегулюванні питань, пов'язаних з транспортною діяльністю з надання послуг змішаного перевезення вантажів виявилася наприкінці XIX ст., коли було укладено Бернську міжнародну конвенцію про залізничні перевезення вантажів 1890 р., у якій передбачалася спеціальна форма накладної для оформлення змішаного перевезення вантажу [27, с. 12].

У науковій літературі пропонують передвісткою появи сучасного прямого змішаного сполучення вважати відносини, опис яких наведено в ст. 10 Загального статуту російських залізниць 1885 р., згідно з якою залізниці мали право поширювати прямі сполучення за межі залізниць, укладаючи з цією метою угоди з пароплавними або транспортними товариствами [57, с. 63]. Визначення поняття «договір перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні» в законодавстві того часу не існувало, взагалі договір перевезення не розглядався в законодавстві як окремий договір, а як різновид договору підряду, що пояснювалося нерозвиненістю ринку транспортних послуг на той час. Разом з тим правова доктрина того часу виходила з самостійного характеру перевезення та необхідності забезпечення його детального регулювання. Так, Г. Ф. Шершеневич відводив договору перевезення самостійне місце в категорії договорів на надання користування чужими послугами, де, поряд з перевезенням, дослідник розглядав також особистий найм, підряд, комісію, поклажу та товариство. Відсутність законодавчого визнання самостійного характеру договору перевезення дослідник пояснював тим, що «подальші договори створюються з попередніх шляхом поєднання різних юридичних елементів. [58, с. 94]. Щодо місця договору перевезення вантажів в системі інших договорів, К.К. Яічков зазначав: «з'ясовуючи правову природу договору перевезення, треба йти не шляхом підведення цього договору під інші види договорів, відомих радянському цивільному праву, не шляхом відшукування в ньому елементів інших договорів, а слід в ньому самому знайти особливості, що його характеризують», чого можна досягнути, якщо звернутися до «економічного змісту відносин з перевезення, через те, що з особового

характеру економічних відносин з перевезення витікає ряд особливостей у правовій регламентації договору перевезення» [59, с. 68].

До революції 1917 р. договір перевезення у вигляді, в якому він існував у підготовленому проєкті Цивільного Уложення стосовно до всіх видів перевезення, розглядався в якості самостійного цивільно-правового договору, який був двостороннім, оплатним, реальним договором. Крім того, для цього договору, що укладався з транспортною організацією загального користування, характерні всі ознаки публічного договору, оскільки відповідна транспортна організація (загальний візник) не мала права, за винятком окремих випадків, передбачених законом, відмовити вантажовідправнику в укладенні договору перевезення. За порядком укладення договору з такими транспортними організаціями договір наближався до договорів приєднання, адже вантажовідправник укладав договір перевезення не інакше як приєднуючись до умов, що були розроблені перевізником та викладені у відповідних правилах перевезення. Перший період розвитку правового забезпечення перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні завершився внаслідок світової війни, революцій та громадянської війни, які зупинили процес законотворчості в цій галузі [27, с. 16–17].

Наступним кроком у розвитку правовідносин з перевезення вантажів є етап становлення за радянським цивільним законодавством. Після революції 1917 р. спостерігалися значні реформи як у політичній та економічній, так і в правовій сферах [60, с. 116], проте у період з 1917 р. по 1920 р. законодавча діяльність стосовно перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні не проводилася на українських землях [27, с. 16].

У 1922 р. для покращення організації змішаних перевезень було розроблено спеціальне Положення про прямі змішані залізнично-водні сполучення та Статут залізниць 1922 р., проте низка питань залишалась невирішеною, зокрема питання взаємодії різних видів транспорту при перевезенні вантажів, перелік вантажів, які приймаються до перевезення в

залізнично-водному сполученні, строки доставки вантажів у такому сполученні. У Статуті залізниць СРСР 1927 р. вводилося поняття перевезення у прямому сполученні як перевезення по пасажирських квитках, багажних квитанціях і накладних, складених на весь шлях слідування двома або декількома залізничними шляхами або за межі залізничних станцій, строків доставки водними шляхами вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні, правила зберігання цих вантажів на складах пароплавства. У цей час, на Стокгольмській конференції Міжнародної торговельної палати 1927 року, було поставлено питання щодо необхідності міжнародної уніфікації норм, що регулюють змішані перевезення вантажів [27, с. 16–17].

В Статуті залізниць СРСР від 10 листопада 1935 року вперше на нормативному рівні вже закріплено таке поняття, як «перевалка вантажу», поняття «вузлова угода», яке досі не отримало законодавчого визначення [27, с. 21]. У Статуті залізниць СРСР 1954 р. регулюванню перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні присвячувався розділ 5, проте основна увага приділялася перевезенням в залізнично-водному сполученні, залишаючи поза увагою інші види перевезень [61]. У 1956 році прийнято Правила перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні, затверджені постановою Міністерства шляхів сполучення СРСР, які розвивали положення Статуту залізниць СРСР 1954 р. та розділу VIII Статуту внутрішнього водного транспорту СРСР 1955 р. У новому Статуті залізниць СРСР 1964 р., у розділі V «Пряме змішане сполучення з участю іншого виду транспорту» передбачалося, що перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні здійснюється за єдиним транспортним документом, складеним на весь шлях слідування, що є максимально близьким до норм чинного законодавства України, а саме ст. 913 ЦК України, відповідно до якої перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти може здійснюватися декількома видами транспорту за єдиним транспортним документом (пряме змішане сполучення) [44, с. 23–24]. На відміну від попереднього, у Статуті залізниць 1964 р. містилися норми щодо

перевезення вантажів у контейнерах, системи прямих змішаних сполучень: залізнично-водних, залізнично-автомобільних, залізнично-водно-автомобільних та залізнично-повітряних та інших сполучень, а також більш детально було регламентовано порядок взаємодії різних видів транспорту. Проте, це не стосувалося залізнично-повітряного сполучення з тих причин, що не було можливості здійснювати такі перевезення на підставі єдиного документу, а також була відсутня можливість технічної взаємодії цих видів транспорту. Основну увагу щодо прямих змішаних сполучень у Статуті залізниць СРСР 1964 р. приділено залізнично-водному сполученню [27, с. 22].

У ході реформи управління транспортом в 50–60 р.р. ХХ століття, створювалися міністерства транспорту, які вже розробляли правове підґрунтя змішаного перевезення. Зокрема, в Основах цивільного законодавства Союзу РСР та союзних республік 1961 р. з'явилася окрема глава, присвячена договору перевезення (гл. 9 «Перевезення») [27, с. 20].

Наступним етапом розвитку правового регулювання перевізного процесу стало прийняття Цивільного кодексу Української РСР від 18 липня 1963 р., який діяв на території УРСР та сучасної України упродовж 40 років (1964–2003) як спеціалізований кодифікований цивільно-правовий нормативний акт. Але Основи цивільного законодавства 1961 року, як і Цивільний кодекс УРСР 1963 року, не містили правових норм, що стосувалися договору перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, та не визнавали його в якості самостійного [62]. У ЦК Української РСР законодавець ще не розмежував перевезення за видами, закріплюючи положення щодо договору перевезення як вантажу, так і пасажирів та багажу; не згадував про окремі види перевезень вантажу відповідно до видів транспорту, об'єднуючи їх одним терміном ст. 358 «Договір перевезення»). Проте у нормах зазначеної статті є посилання на статuti та кодекси окремих видів транспорту, що визначають умови таких перевезень та відповідальність сторін договору [44, с. 36].

Таким чином, командно-адміністративний спосіб регулювання відносин у сфері перевезень, що мав місце за радянської доби, не зміг повністю виключити договір із системи засобів правового регулювання. В сучасних економічних умовах договір є основним інструментом організації ринкових відносин, а договірне регулювання – самостійним правовим способом організації конкретних індивідуальних договірних зв'язків господарюючих суб'єктів, що існує поряд з нормативно-правовою регламентацією [63, с. 43].

Отже, в радянські часи, відбувався значний розвиток перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, проте свого відображення в законах ці відносини не отримали, обмежуючись підзаконними нормативними актами уряду та транспортних міністерств. Із завершенням існування Радянського Союзу закінчився другий період розвитку законодавства про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні [27, с. 25].

Сучасний, третій етап розвитку правовідносин з перевезення вантажу розпочався за часів незалежності України. У цей період було прийнято нормативно-правові акти, які регулюють перевізний процес різними видами транспорту, а саме: ГК України, ЦК України, Кодекс торгового мореплавства України від 23 травня 1995 р. [64], Повітряний кодекс України від 4 травня 1993 р. [65], а згодом новий Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. [66], транспортні статuti (Статут залізниць України, затв. постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998), правила перевезення вантажів (Правила повітряних перевезень вантажів, затверджених наказом Державної служби по нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 14.03.2006 р., Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затв. наказом Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 р., [67], Правила перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні (статті 79–99 Статуту), затверджені наказом Міністерства транспорту України від 28 травня 2002 р. тощо) [44, с. 27–28].

Взагалі перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, що здійснюється різними видами транспорту на підставі одного документа, наразі регламентуються низкою нормативно-правових актів загального і спеціального характеру.

До першої групи належать нормативно-правові акти, що регулюють різні 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 року [68], «Про технічні регламенти та оцінки відповідності» від 15 січня 2015 року [69], «Про електронні документи та електронний документообіг» від 22 травня 2003 року [70], «Про державно-приватне партнерство» від 1 липня 2010 року [71], «Про захист економічної конкуренції» від 11 січня 2001 року [72] та ін.).

До спеціальних нормативно-правових актів, 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 [73], «Про транзит вантажів» 20 жовтня 1999 року [74], «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 року [75], Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 року; транспортні статuti: Статут залізниць України, затв. постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 року, Статут автомобільного транспорту УРСР, затв. постановою Ради Міністрів УРСР від 27 червня 1969 року, Статут внутрішнього водного транспорту СРСР, затв. 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, затв. наказом Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 року; Правила

повітряних перевезень вантажів, затв. наказом державної служби по нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 14 березня 2006 року та ін.

Третю групу складають міжнародні договори, зокрема: 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.

Важливим етапом у розвитку транспортного законодавства стала проведена кодифікація господарського законодавства, прийняття ГК України, в якому закріплені основні положення про перевезення вантажів і транспортному експедируванні як виду господарської діяльності (гл. 32). Безумовно, залишається чимало запитань щодо транспортної діяльності, які вимагають подальшого доопрацювання на рівні законодавства. Характеризуючи транспортне законодавство, слід зазначити, що ГК України (гл. 32) і ЦК України (гл. 64) містять загальні положення про перевезення щодо всіх видів транспорту, зокрема про договори перевезення, транспортного

експедирування, договори про організацію перевезень вантажів, відповідальність перевізника, правила пред'явлення і розгляду претензій та позовів в цій сфері. Детальна регламентація перевезення вантажів окремими видами транспорту здійснюється транспортними кодексами, статутами, а також правилами перевезень вантажів, які розвивають положення транспортних кодексів і статутів (ч. 5 ст. 306, ч. 5 ст. 307 ГК України, ч. 2 ст. 908 ЦК України). Зокрема, морські і повітряні перевезення регулюються кодифікованими актами (Кодексом торговельного мореплавства України 23 травня 1995 р. і Повітряним кодексом України від 19 травня 2011 р.), а залізничні перевезення регламентовані Статутом залізниць України, що має силу підзаконного нормативно-правового акта. Такий підхід, коли основне навантаження щодо правового регулювання перевезення покладається на транспортні статuti і кодекси, з одного боку, дозволяє враховувати технологічні і правові особливості умов перевезень вантажів різними видами транспорту [76, с. 242]. З іншого боку, відсутність єдиного підходу до регулювання діяльності різних видів транспорту з боку законодавця перешкоджає розвитку транспортного законодавства, належному правовому регулюванню транспортної діяльності, відображенню її комерційної спрямованості. Так, відповідно до п. 5 ст. 92 Конституції України [77] основи організації та експлуатації транспорту визначаються виключно законами. В даний час досі діють в частині, що не суперечить законодавству України, Статут внутрішнього водного транспорту СРСР і Статут автомобільного транспорту УРСР, що регулюють перевезення автомобільним і річковим транспортом відповідно [23].

У статті 312 ГК України закріплено загальні положення щодо договору перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні перевезення; встановлюється правило застосування до договорів перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні загальних правил щодо договору перевезення вантажу (ст. 307 ГК України), якщо інше не передбачено транспортними кодексами чи статутами; міститься відсилення до транспортних кодексів та

статутів щодо регулювання відносин перевізників під час перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні та порядку укладання вузлових угод, які регулюють умови роботи перевалочних пунктів.

Стаття 913 ЦК України регламентує перевезення у прямому змішаному сполученні вантажу, пасажирів, багажу, пошти. При цьому ч. 2 зазначеної статті передбачає, що відносини організацій, підприємств транспорту, що здійснюють перевезення у прямому змішаному сполученні, визначаються за домовленістю між ними, тобто передбачає до індивідуальне-правове регулювання відповідно до договорів між учасниками перевезення.

Ст. 1 Закону України «Про залізничний транспорт» містить визначення прямого змішаного сполучення. Детальна регламентація перевезення вантажів, пасажирів, пошти і багажу у прямому змішаному сполученні за участю залізничного транспорту здійснюється відповідно до розділу V Статуту залізниць України. У ст. 6 Статуту пряме змішане сполучення визначено як перевезення, що здійснюється залізницями та іншими видами транспорту за єдиним транспортним документом протягом усього шляху прямування. При цьому для прямого змішаного сполучення відкриті усі залізничні станції, що здійснюють операції з вантажними перевезеннями, а також за переліком, встановленим Міністерством інфраструктури України, – морські і річкові порти. Статутом передбачено приймання вантажів до перевезення у прямому змішаному сполученні відповідно до плану, затвердженому у встановленому порядку на підставі замовлень та договорів на організацію перевезень. У разі порушення погодженого порядку виділення транспортних засобів залізниці, порти несуть відповідальність за невиконання плану, передбачену Статутом.

Відносини залізниці, річкових і морських перевізників при здійсненні перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні регламентовано Правилами перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні (статті 79–99 Статуту), затвердженими Міністерством транспорту України від 28 травня 2002 р.

До перевезень у прямому змішаному сполученні, що здійснюються за участю морського транспорту, застосовуються правила Кодексу торговельного мореплавства України в зазначених у ньому випадках, а також в частині, не передбаченій спеціальним законодавством, що регулює такі перевезення (в ст. 3 кодексу є посилання на правила перевезень у прямому змішаному сполученні, проте такі правила не прийнято).

Здійснення перевезень у прямому змішаному сполученні за участю автомобільного транспорту (автомобільно-залізничних, автомобільно-водних, автомобільно-водно-залізничних, автомобільно-повітряних та інших сполучень) регламентовано розділом VII Статуту автомобільного транспорту УРСР, де також є відсилання до Правил перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні, які не було прийнято в Україні. При цьому зазначені норми Статуту застосовуються лише в частині, що не суперечить чинному законодавству України.

При здійсненні перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні за участю внутрішнього водного транспорту застосовується положення розділу VIII Статуту внутрішнього водного транспорту СРСР, залізнично-водних, залізнично-водно-автомобільних, водно-автомобільних, а в необхідних випадках і водно-повітряних, і прямого водного сполучення (за участю річкових і морських пароплавств).

У Правилах повітряних перевезень вантажів, затверджених наказом Державної служби по нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 14 березня 2006 р., змішаним перевезенням присвячено розділ 16, крім цього у розділі 3 Правил закріплено визначення змішаного перевезення, договору та оператора змішаного перевезення. При здійсненні змішаних перевезень за участю повітряного транспорту повітряний перевізник виступає оператором змішаного перевезення. За загальним правилом передбачено застосування Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 р., якщо імперативні норми національного права не передбачають інше. Але у разі застосування заходів відповідальності до повітряного перевізника на визначеному етапі змішаного

перевезення застосовуються: Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреальська конвенція) [78], Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів CMR [79], Конвенція про міжнародні залізничні перевезення COTIF [80], Правила Hague-Visby [81] (на етапі змішаного перевезення, перевезення на якому здійснюється морським (річковим) транспортом) [3].

Слід зазначити, що транспортні статuti і кодекси містять різні рішення з аналогічних і практично важливих умов договору перевезення вантажів (відповідальності перевізника, обчислення термінів для подачі позовів тощо). Такого роду диференціація не повинна допускатися [82, с. 42]. Транспортні статuti потрібно приймати на рівні закону, що дозволить забезпечити єдність правового регулювання однорідних відносин, які складаються при перевезенні вантажів різними видами транспорту відповідно до положень, що містяться в ГК України і ЦК України. Більш того, транспортні статuti (кодекси) і ГК України, ЦК України по-різному регламентують окремі аспекти перевезення вантажів (це стосується можливості коригування обсягу відповідальності перевізника в договорі, порядку застосування порядку вирішення спорів та ін.). Неузгодженість спеціального транспортного законодавства з ЦК України та ГК України тягне за собою виникнення спорів з перевезення вантажів, неправильне застосування норм законодавства про транспорт [23].

У таких умовах актуалізується проблема уніфікації норм транспортного законодавства та його кодифікації. З огляду на різноманітність і специфічність суспільних відносин у транспортній сфері, а також відсутність єдиного методу їх правового регулювання, в науці пропонується розробка базового нормативного акту транспортної сфери – Основ транспортного законодавства або Транспортного кодексу, аргументується необхідність прийняття транспортних кодексів на автомобільному, внутрішньому водному, залізничному транспорті [56, с. 12, 17]. Наприклад, обґрунтовуючи доцільність

кодифікації законодавства про залізничний транспорт, М. Л. Шелухін пропонує загальні норми про процес перевезення закріпити в ГК України, а спеціальні норми – в Кодексі залізничного транспорту або Транспортному кодексі [83, с. 13]. При цьому деякі дослідники наполягають саме на прийнятті транспортного кодексу, а не статуту. Як зазначає професор А. І. Бобильов, Статут і за формою, і за змістом носить обмежений характер і містить загальні правила перевезення вантажів, пасажирів, багажу. Кодекс є найбільш поширеним видом кодифікованих актів, що діють в основних сферах життєдіяльності суспільства, в той час як статuti як вид кодифікації законодавства застарівають, вони були даниною часу і є формою установчих документів організованих товариств на транспорті [84, с. 11].

У даному контексті цікавим є досвід Республіки Казахстан з кодифікації транспортного законодавства. Так, Міністерством транспорту і комунікацій був підготовлений проєкт Транспортного кодексу, в якому мали знайти відображення питання правового регулювання відносин, що виникають в процесі здійснення діяльності на різних видах транспорту, і підлягали скасування спеціальні закони про залізничний транспорт, внутрішньому водному транспорті тощо. Проте згодом проєкт єдиного Транспортного кодексу був відкликаний. На думку проф. С. П. Мороз, відмінності між окремими видами транспорту настільки істотні, що будь-які спроби об'єднання норм, що регулюють транспортні відносини, в одному законодавчому акті приречені на провал (що і сталося при розробці Транспортного кодексу). Підкреслюється, що наразі більш важливим напрямком удосконалення транспортного законодавства Республіки Казахстан є його уніфікація з нормами країн ближнього і далекого зарубіжжя, а також приведення його у відповідність з міжнародними стандартами і правилами в галузі транспорту [85].

На необхідність створення належної правової основи перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні зверталася увага у науковій літературі. Слід підтримати позицію Т. О. Колянковської, що існуюча на сьогодні схема

правового регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні страждає неповнотою регламентації, застарілістю деяких правових норм і не може замінити собою єдиний закон про прямі змішані перевезення, який міг би упорядкувати взаємовідносини учасників перевізного процесу. Єдиним нормативним документом спеціальної спрямованості є Правила перевезень вантажів в прямому змішаному залізнично-водному сполученні, які не регулюють взаємин між залізницею, морським і річковим перевізником, з одного боку, і автомобільним транспортом, з іншого, який виконує значний об'єм перевезень при перевезеннях вантажів в прямому змішаному сполученні [86, с. 4].

На думку Н. О. Бутакової, для належного розвитку змішаних перевезень, необхідно створити правове поле, яке забезпечить інтеграцію різних видів транспорту. Тому питання про модернізацію правового режиму мультимодальних перевезень є найбільш актуальним. Без його рішення неможливий повноцінний розвиток інтеграційних транспортних процесів. Для підвищення ефективності мультимодальних перевезень вантажів необхідно гармонізувати режими відповідальності на транспорті, а також забезпечити юридичні рамки для створення і розвитку інституту єдиних операторів мультимодальних перевезень вантажів, що, безумовно, полегшить торгово-транспортні операції, виконувані двома і більше видами транспорту за одним договором мультимодального перевезення. [39, с. 3].

Як зазначає С. Ю. Морозов, наразі правовідносини при перевезенні вантажів у прямому змішаному сполученні формуються здебільшого під впливом договірної регулювання, при цьому законодавче регулювання відстає і на міжнародному, і на національному рівнях. В умовах відсутності внутрішнього закону і міжнародного акту, що регулюють змішані перевезення, саме договір залишається є підставою та єдиним регулятором відносин щодо перевезення вантажів у змішаному сполученні. При цьому С. Ю. Морозов вважає найкращою схемою юридичної взаємодії транспортних організацій при доставці вантажів «від дверей до дверей» угоду про організацію перевезень

вантажів в прямому змішаному сполученні. Охоплюючи всі стадії перевізного процесу, вона здатна замінити не тільки вузлову угоду, але і договори на централізоване завезення (вивезення) вантажів. В цьому випадку автомобільний перевізник-експедитор і перевізники інших видів транспорту організовуватимуть виконання своїх обов'язків з пред'явлення вантажу до перевезення і його видачі, укладаючи договір з оператором змішаного перевезення вантажів [87, с. 421].

Безумовно, уніфікація правового регулювання перевезень вантажів в прямому змішаному сполученні актуальна і необхідна, тому прийняття Закону про змішані (комбіновані) перевезення залишається одним із першочергових завдань. На рівні закону необхідно передбачити загальні положення (визначення основних термінів); основи державного регулювання діяльності в галузі прямих змішаних перевезень; засади організації прямого змішаного сполучення; правовий статус учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні (оператору перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні (мультиmodalного оператора), фактичних перевізників, вантажовідправників і вантажоодержувачів тощо), договори, що опосередковують перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні (договір про організацію перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні; договір перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні (мультиmodalний договір), що підтверджується складанням мультиmodalної накладної, в тому числі електронної; вузлові угоди); відповідальність учасників перевезення у прямому змішаному сполученні, особливості пред'явлення претензій, позовів, позовна давність у спрах щодо перевезення у прямому змішаному сполученні [23].

В контексті євроінтеграційних процесів, слід підкреслити, що транспорт є однією з пріоритетних галузей в законодавстві ЄС, основи якої були закладені в 1980 році. Згодом, у 1992 році, була прийнята перша Біла книга, в якій закладені основи єдиної транспортної політики і передбачено відкриття транспортного ринку. У 2001 році була прийнята друга Біла книга, і подальше

відкриття ринку відбулося в сфері авіації, дорожнього і частково залізничного транспорту. Третя Біла книга «Дорожня карта до єдиного європейського транспортного простору – до конкурентної та ресурсоефективної транспортної системи», представлена Комісією ЄС в 2011 році, формалізує бачення Комісії щодо майбутнього транспортної системи ЄС, вводить принципи розвитку європейської транспортної інфраструктури і передбачає 40 ініціатив, які планується здійснити до 2050 року для подальшого сприяння розвитку стійкого транспорту та вдосконалення послуг інтермодальної транспортної мережі [88]. Серед інших питань, ця книга, перш за все, передбачає створення інтегрованої транспортної системи, що зв'язує різні види транспорту. З цією метою в Білій книзі передбачено введення концепції «єдиного вікна» і «безперервного адміністративного магазину» шляхом створення єдиного транспортного документа в електронній формі (електронною накладної), введення «інтелектуальних» транспортних систем і «інтелектуальної» інфраструктури (наземної та повітряної) з метою забезпечення взаємодії різних видів транспорту, створення відповідної бази для відстеження товарів у режимі реального часу, забезпечення інтермодальної відповідальності. Зазначене потребує також впровадження інтелектуальних систем мобільності, таких як система управління повітряним рухом майбутнього (SESAR), європейська система управління залізничним рухом (ERTMS) та інформаційні системи залізничного транспорту, системи морського спостереження (SafeSeaNet), річкові інформаційні служби (RIS), інтелектуальні транспортні системи (ITC) та сумісні взаємопов'язані рішення для наступного покоління мультимодальних систем управління транспортними та інформаційними системами, визначення та розгортання відкритої стандартної електронної платформи для бортових пристроїв транспортних засобів, що виконують різні функції, включаючи перевізну оплату [89, с. 135].

Таким чином, основними пріоритетами транспортної політики ЄС є створення Єдиного європейського транспортного простору, заснованого на

поєднанні різних видів транспорту. У зв'язку з цим, змішані (інтермодальні, мультимодальні, комбіновані перевезення), які засновані на участі різних видів транспорту при здійсненні перевезення вантажів, набувають все більшої популярності, тому формування відповідної правової основи стає пріоритетним напрямком удосконалення транспортного законодавства. В цілому транспортне законодавство ЄС направлено на захист прав споживачів транспортних послуг, лібералізацію ринку перевезень і розвиток економічної конкуренції в сфері транспорту [23].

Важливим кроком у напрямку інтеграції України до ЄС стала ратифікація 16 вересня 2014 р. Угоди про асоціацію між Україною, з одного боку, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії та їхніми державами-членами, з іншого боку, що стало новим етапом розвитку договірних відносин Україна-ЄС, спрямованим на політичну асоціацію та економічну інтеграцію [6]. Загальні положення щодо транспорту містяться в IV і V розділах економічної частини Угоди про асоціацію і полягають в наступному:

1) положення про лібералізацію між членами Угоди надання транскордонних, в тому числі транспортних, послуг з використанням морського, автомобільного, залізничного, внутрішнього водного і повітряного транспорту (підрозділ 7 частини 5 глави 6 розділу IV Угоди);

2) положення про співробітництво в сфері транспорту, спрямовані на реструктуризацію та оновлення транспортного сектора України і поступову гармонізацію транспортного законодавства України до стандартів, що діють в ЄС (глава 7 розділу V) [90].

Глава 7 Угоди включає положення про транспортну співпрацю з метою сприяння ефективним, безпечним транспортним операціям, а також інтермодальності та сумісності транспортних систем. Згідно зі статтею 369 Угоди, ця співпраця охоплює розробку галузевих стратегій з урахуванням національної транспортної політики (включаючи законодавчі вимоги щодо модернізації технічного обладнання та транспортних засобів з метою

відповідності найвищим міжнародним стандартам) щодо автомобільних, залізничних, внутрішніх водних шляхів, авіації, морського транспорту; розвиток мультимодальної транспортної мережі, підключеної до трансєвропейської транспортної мережі (TEN-T), та вдосконалення інфраструктурної політики; сприяння використанню інтелектуальних транспортних систем та інформаційних технологій в управлінні та експлуатації всіх видів транспорту, а також підтримці інтермодальності тощо.

В Угоді про асоціацію щодо розвитку мультимодального транспорту передбачено наближення українських стандартів та політики до політики ЄС; поліпшення руху пасажирів та вантажів; підвищення плинності транспортних потоків між Україною, ЄС та третіми країнами; усунення адміністративних, технічних, транскордонних та інших перешкод; вдосконалення транспортних мереж та модернізація інфраструктури; лібералізацію транспортного ринку; розширення трансєвропейських транспортних мереж TEN-T. В останні роки Україна також почала орієнтуватися на розвиток комплексної транспортної системи, щоб переваги різних видів були однією системою. Відповідно до української транспортної політики розробка проекту закону про мультимодальний транспорт визначена як пріоритетна.

Вагомий вплив на вітчизняне транспортне законодавство мають також міжнародні нормативно-правові акти, що стосуються досліджуваної проблематики. Досить важким завданням стало створення правових рамок для регулювання міжнародних перевезень у прямому змішаному сполученні. Проблема полягає в тому, що не існує обов'язкової міжнародної конвенції, яка б регламентувала мультимодальні перевезення, міжнародні перевезення вантажів різними видами транспорту (повітряним, залізничним, автомобільним і водним) регулюється національним законодавством і міжнародними конвенціями, покликаними регулювати унімодальне перевезення, тобто перевезення вантажів одним конкретним видом транспорту [91]. Зокрема, перевезення автомобільним транспортом регулюється Конвенцією про договір

міжнародного автомобільного перевезення вантажів (CMR), повітряні перевезення регулюються Конвенцією про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних авіаперевезень, підписаною у Варшаві 12 жовтня 1929 р. (Варшавська конвенція) [92] та Конвенцією про уніфікацію деяких правил міжнародних авіаперевезень, підписана в Монреалі 28 травня 1999 р. (Монреальська конвенція); морські перевезення регулюються Гаазькими правилами [93] та Гамбурзькими правилами [94]; залізничні перевезення – Конвенцією про міжнародні залізничні перевезення (COTIF), а перевезення внутрішніми водними шляхами – Будапештською конвенцією про договір перевезення вантажів внутрішнім водними шляхами (CMNI) [95]. У зв'язку з зазначеним, у разі виникнення спорів, що виникають з договорів мультимодального перевезення, досить складно визначити, які правила застосовувати, особливо у випадку нелокалізованих збитків. Деякі з конвенцій про перевезення включають положення, які стосуються мультимодальних перевезень. Тому можливо, щоб за певних обставин одна з унімодальних конвенцій про перевезення застосовувалася до претензії, що випливає з мультимодального перевезення. Проте, якщо жодна з міжнародних конвенцій про перевезення не регулює відносини, що склалися, необхідно визначити застосований національний режим. На жаль, не всі національні системи передбачають конкретні правила щодо мультимодальних перевезень, тому наслідки, спричинені одним національним режимом, можуть бути зовсім іншими, ніж наслідки, викликані іншим. Матеріальне право країни, національний правовий режим включає в себе не тільки його національне законодавство, а й норми міжнародного права, міжнародного приватного права, договірної права, з яким сторона зв'язала себе [96, с. 89].

Слід зазначити, неодноразові спроби створити міжнародно-правовий інструмент для регулювання цього виду перевезень не мали успіху [97].

Так, під час своїх конференцій 1911 та 1913 рр. Міжнародний Морський Комітет (СМІ) приділяв деяку увагу темі перевезення. Це призвело до розробки Міжнародного зводу законів, що регулював мультимодальні перевезення.

Однак зазначена пропозиція була відхилена на підставі того, що, якщо останній перевізник буде притягатися до відповідальності за все перевезення, це призведе до плутанини. Після короткого періоду заспокоєння Міжнародний інститут з уніфікації приватного права УНІДРУА (UNIDROIT) почав роботу щодо розробки мультимодального режиму в 1930-ті роки ХХ ст., але законодавство в цій області не вважалося насправді пріоритетним, поки не відбулося масштабне введення контейнерних перевезень. В результаті роботи було розроблено низку проєктів конвенцій, які врешті-решт, представлено Генуезькою конвенцією 1967 р. та Токійськими правилами 1969 р. Зазначені документи багато в чому відрізнялися: проєкт УНІДРУА базувався на міжнародному договорі про перевезення автомобільним транспортом (CMR) та регулював комбіновані перевезення вантажів контейнерами, а Токійські правила дотримувались режиму морської відповідальності Гаазьких правил і регулювали лише комбіновані перевезення із морською ділянкою перевезення. Ще однією спробою врегулювати змішані перевезення стала Конвенція з комбінованих транспортних операцій (Конвенція ТСМ, Convention on combined transport operations) 1972 року. Незважаючи на довгі роки підготовчої роботи, цей проєкт зазнав тієї ж долі, що і його багато попередників, так і залишившись пропозицією. Цей провал був пов'язаний з тим, що проєкт ТСМ містив диспозитивні норми і не зміг висловити консенсус щодо того, який режим відповідальності повинен бути основою майбутньої конвенції, оскільки передбачалася як пропозиція щодо мережевого підходу, так і щодо єдиної системи відповідальності. Крім цього, найбільшою перешкодою стала протидія країн, що розвиваються, режиму ТСМ, що мало наслідком ще декілька років переговорів в рамках Міжнародної підготовчої групи, створеної ЮНКТАД. Після прийняття Гамбурзьких правил у 1978 році ситуація змінилася на краще, оскільки зазначені правила використовувались як шаблон, від якого мультимодальний режим відхилявся лише там, де потрібно було включити конкретні положення щодо мультимодального перевезення [96, с.16].

24 травня 1980 р. була прийнята Конвенція ООН про міжнародне мультимодальне перевезення вантажів (United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods (Женева), проте її ратифікували занадто мало держав для введення в дію. Хоча ця Конвенція – як і всі попередні – так і не набула чинності, принаймні наблизилася дуже близько до цього. Конвенція про міжнародне мультимодальне перевезення вантажів є важливою, оскільки вона містить набір типових правил, що можуть бути включені добровільно як частина стандартних умов торгівлі [96, с.17]. Відповідно до статті 1.1. Конвенції визначення мультимодального транспорту сформульовано так: «Міжнародний мультимодальне перевезення» означає перевезення вантажів принаймні двома різними видами транспорту на основі мультимодального транспортного договору з місця в одній країні, в якій оператор мультимодального транспорту приймає товар до місця, призначеного для доставки в іншу країну. Зі змісту Конвенції випливає, що поняття мультимодальне перевезення в англійському варіанті і змішане перевезення в українському варіанті є синонімами, проте питання співвідношення термінів «мультимодальне перевезення», «змішане перевезення», «інтермодальне перевезення», «комбіноване перевезення» залишаються дискусійними в науковій літературі, як зазначалося вже в роботі.

Слід також згадати про міжнародну конвенцію щодо операторів транспортних терміналів (Конвенція Організації Об'єднаних Націй про відповідальність операторів транспортних терміналів у міжнародній торгівлі (Відень, 1991 р., але вона ще не набула чинності [98]).

Найновішою у низці спроб регулювання мультимодальних перевезень є Конвенція ООН про договори міжнародних перевезень вантажів повністю або частково морем («Роттердамські правила», яка була прийнята Генеральною Асамблеєю 11 грудня 2008 р.) [99]. Конвенція встановлює єдиний та сучасний правовий режим, що регулює права та обов'язки вантажовідправників, перевізників та вантажоодержувачів за договором перевезення «від дверей до дверей», що включає міжнародну морську ділянку перевезення. Конвенція

надає сучасну альтернативу, зокрема, Міжнародній конвенції про уніфікацію деяких норм права, що стосуються коносаментів (Брюссель, 25 серпня 1924 р.) («Гаазькі правила»), та його Протоколам («Гаазько-Вісбійські Правила»), а також Конвенції Організації Об'єднаних Націй про морські перевезення вантажів (Гамбург, 31 березня 1978 р.) («Гамбургські правила»). Роттердамські правила забезпечують правову базу, яка враховує безліч технологічних та комерційних розробок, що відбулися на морському транспорті з моменту прийняття цих конвенцій, включаючи зростання контейнерної роботи, прагнення до перевезення «від дверей до дверей» за одним договором, та розробку електронних транспортних документів. Конвенція надає вантажовідправникам і перевізникам обов'язковий і збалансований універсальний режим для підтримки виконання морських договорів перевезення, які можуть залучати інші види транспорту. В спеціальній літературі зазначається, що з юридичної точки зору Роттердамські правила далеко є досить складними, залишають прогалини і не є універсальними щодо всіх видів мультимодального перевезення [96, с. 385].

Оскільки жодна міжнародна конвенція не застосовується до договорів на мультимодальні перевезення вантажів, такі договори, як правило, регулюються так званім «м'яким законодавством». Три набори модельних правил регулювання мультимодального перевезення встановлені міжнародною спільнотою з 1973 року. Міжнародна торгова палата (МТП) розробила перший суттєвий набір правил – Єдині правила для комбінованого транспортного документа, які були видані в редакції 1975 р. (Правила МТП 1975 р.), які не є обов'язковими, але є типовими умовами договору. Вони не можуть змінити чинні обов'язкові міжнародні договори, наприклад унімодальні конвенції в країнах, де вони застосовуються. МТП 1975 працює за добровільним включенням мультимодального оператора у свої стандартні умови торгівлі. Цей набір контрактних стандартних правил заснований на Токійських правилах та Конвенції ТСМ («Токійські правила»). Вони здобули всесвітнє визнання та були включені до кількох широко використовуваних стандартних транспортних

документів, таких як Міжнародна федерація асоціацій експедиторів (FIATA), комбінована транспортна накладна та FIATA/ INSA Combidos. У 1992 році вони були замінені іншим набором договірних положень щодо мультимодальних транспортних документів Правила ЮНКТАД/МТП [100], які базуються на Гаазьких правилах та Гаазько-Вісбійських правилах і не є обов'язковими. Правила застосовуються тоді, коли вони включені до договору перевезення, незалежно від того, в якій формі його складено, у письмовій формі, усно або іншим способом [96, с.19]. Цей стандартний набір правил договору був спробою заповнити прогалину в регулюванні мультимодальної транспортної відповідальності, яка мала бути заповнена Конвенцією ООН про міжнародні мультимодальні перевезення. Вони також були включені до широко використовуваних мультимодальних транспортних документів, серед яких FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (FBL 1992) та Балтійська та Міжнародна морська рада (BIMCO) Multidoc 95 [101, с. 270-271].

Хоча деякі з цих режимів базуються на Конвенції про міжнародні мультимодальні перевезення вантажів та Правилах Міжнародної торгової палати (МТП), існують значні відмінності між різними режимами щодо таких питань, як підстави відповідальності перевізника, строки та обмеження відповідальності, що має наслідком плутанину у застосованому режимі [96, с. 8].

Цікавим прикладом в досліджуваному аспекті є англійська справа, відома як Quantum (Quantum Corporation Inc. v Plane Trucking Ltd. And Air France, [2001] [102]. У знаковому рішенні Апеляційний суд, скасувавши рішення першої інстанції, постановив, що Конвенція про перевезення вантажів автомобільним транспортом (CMR) застосовується до дорожньої частини міжнародного договору мультимодального перевезення – у даному випадку повітряним транспортом з Сінгапуру до Парижа, а звідти автомобільним транспортом та судном Ro-Ro до Дубліна. Відповідно, умови авіаперевізника Air France були замінені – настільки, наскільки вони могли б обмежити його відповідальність. Отже, заявники мали право показати, згідно зі статтею 29

CMR, що мали місце умисні проступки чи еквівалентне невиконання зобов'язань, які позбавляють авіаперевізника Air France права обмежувати свою відповідальність за збитки, які сталися під час дорожнього транзиту. Розбіжності в поглядах між німецьким, голландським та англійським судами, навіть між судами цих країн, підкреслюють, що закон, який застосовується до мультимодального договору, з самого початку є невизначеним; це залежить від того, до якого суду звернулися та як інтерпретується зазначеним судом правила застосування потенційно застосовних режимів [96, с.28].

У зв'язку з відсутністю обов'язкової міжнародної конвенції про мультимодальні перевезення, складно визначити на початку мультимодального перевезення, які міжнародні акти та/або національний закон буде застосовуватися до договору в цілому або його частини. Який режим вважатиметься застосовним, залежить від безлічі факторів: характеру дії мультимодального договору, які види транспорту передбачені в договорі та яким чином, які документи були складені, поглядів суду щодо сфери можливих застосовних унімодальних конвенцій тощо [96, с.11]. Деякі юрисдикції також мають свої власні документи, які займаються вирішенням цього питання на регіональному рівні, наприклад, Рішення 331/1993 Андської громади, яке згодом було частково змінено Рішенням 393/1993 (разом – «Андський мультимодальний режим»(AMR)) [103].

Міжнародні перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні регламентуються також міжнародними двосторонніми угодами, що укладаються Україною з іншими країнами, наприклад, 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.

Підводячи підсумки, слід зазначити, що для розвитку сучасної транспортної системи, яка інтегрована до європейської та світової транспортної систем, необхідно створити правове поле, що забезпечить інтеграцію різних видів транспорту. Необхідна уніфікація правового регулювання перевезень вантажів в прямому змішаному сполученні, в зв'язку з чим прийняття Закону про змішані (мультиmodalні) перевезення та Правил здійснення перевезень у прямому змішаному сполученні залишається одним із першочергових завдань розвитку транспортного законодавства. Питання організації та здійснення перевезень вантажів у прямому змішаном сполученні регламентовано низкою нормативно-правових актів загального і спеціального характеру на рівні ГК України, ЦК України, транспортних статутів та правил перевезення у залізнично-водному сполученні, міжнародними договорами тощо.

З метою вдосконалення законодавства щодо перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні доцільно забезпечити трирівневе правове регулювання: загальні положення щодо змішаних перевезень, які містяться у Цивільному та Господарському кодексах України; правові основи регулювання відносин, що виникають між транспортними організаціями, відправниками та одержувачами при організації і здійсненні перевезень у прямому змішаному сполученні доцільно визначити у окремому Законі «Про змішані (мультиmodalні) перевезення», положення якого слід конкретизувати у Правилах перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. При цьому в Законі «Про змішані (мультиmodalні) перевезення» доцільно визначити поняття перевезень у прямому змішаному сполученні, основи державного регулювання діяльності в галузі прямих змішаних перевезень, засади організації прямого змішаного сполучення, основи правового статусу учасників перевезення у прямому змішаному сполученні, зокрема оператору прямого змішаного перевезення, договірні відносини при організації та здійсненні таких перевезень (договір прямого змішаного перевезення вантажу, договір про

організацію перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, істотні умови договору про організацію перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні), питання відповідальності оператора, перевізників, що беруть участь у перевезеннях у прямому змішаному сполученні, особливості пред'явлення претензій, позовів у цих відносинах. У Правилах перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні доцільно деталізувати положення закону «Про змішані (мультимодальні) перевезення», передбачивши особливості організації та здійснення різних видів прямих змішаних перевезень вантажів щодо всіх видів транспорту. Як вбачається, реалізація запропонованих заходів сприятиме системному вдосконаленню транспортного законодавства та розвитку прямих змішаних перевезень в Україні [3].

1.4. Правовий статус суб'єктів перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні

У науці господарського права правовий статус визначається як сукупність економічних, організаційних та юридичних ознак учасника відносин у сфері господарювання, встановлених в законодавстві (закріплених в іншій правовій формі), що дозволяють індивідуалізувати його шляхом виділення з-поміж інших осіб – суб'єктів правовідносин – і кваліфікувати як суб'єкта господарського права. Основною, визначальною ознакою, що характеризує правовий статус суб'єкта господарського права, є його господарська компетенція (господарська правосуб'єктність). Проте для повної характеристики правового статусу суб'єктів господарського права велике значення мають і інші ознаки, що справляють вплив на обсяг господарської компетенції та її характер, зокрема, до таких ознак (елементів правового статусу) суб'єкта господарського права відносяться наступні: 1) мету і завдання суб'єкта господарського права; 2) вид та організаційну (організаційно-правову) форму суб'єкта господарського права; 3) порядок утворення (набуття статусу) і

державної реєстрації суб'єкта господарського права; 4) правовий режим майна суб'єкта господарського права; 5) основний вид діяльності (безпосереднє здійснення господарської діяльності чи організація і управління господарською діяльністю); 6) характер прав і обов'язків (господарсько-виробничі) або повноважень (організаційно-господарські, організаційноустановчі); 7) юридичну відповідальність; 8) порядок припинення суб'єкта господарського права (чи його статусу) [104, с. 7–8].

Частина 1 ст. 55 ГК України визнає суб'єктами господарювання учасників господарських відносин, які здійснюють господарську діяльність, реалізуючи господарську компетенцію (сукупність господарських прав та обов'язків), мають відокремлене майно.

У науковій літературі зазначається, що суб'єкти транспортної діяльності є суб'єктами господарювання, які здійснюють транспортну діяльність і забезпечують функціонування транспортної системи [55, с. 157]. Визначення суб'єктів транспортної діяльності зумовлює звернення до ознак, напрацьованих наукою господарського права для суб'єктів господарювання. Відповідно до положень ст. 55 ГК України, ознаками суб'єкта господарювання є такі: цей суб'єкт є учасником господарських відносин, він безпосередньо здійснює господарську діяльність, наділений господарською компетенцією, має відокремлене від інших суб'єктів майно і несе відповідальність за своїми зобов'язаннями у межах закріпленого за ним майна [105, с. 86–89]. Разом із тим, як слушно зазначає В. В. Лаптев, окрім того, що суб'єкт господарського права повинен нести відповідальність, йому потрібно забезпечити можливість захисту своїх господарських прав у разі їх порушення [106, с. 137]. Узагальнюючи або виокремлюючи ті чи інші ознаки, ми звертаємося до питання індивідуалізації суб'єктів господарювання, визначаємо особливості їх правового становища.

Правове становище (правовий статус) суб'єкта господарського права можна визначити як сукупність економічних, організаційних та юридичних

ознак учасника відносин у сфері господарювання, передбачених законодавством (закріплених в іншій правовій формі), що дає змогу індивідуалізувати його, виділити з-поміж інших осіб – суб'єктів правовідносин і кваліфікувати як суб'єкта господарського права [104, с. 7]. Разом із тим, у теорії права, поряд із поняттям загального правового статусу, застосовується поняття спеціального правового статусу. Якщо стосовно загального правового статусу йдеться про рівні правові можливості, зокрема основні права та обов'язки, то щодо спеціального правового статусу – про особливі. Як синонім спеціального правового статусу в літературі запропоновано категорію «правовий модус», що дозволяє визначити міру специфічних прав та обов'язків. Однак специфічні права та обов'язки – це лише один з елементів змісту правового модусу, оскільки його доповнює категорія «спеціальна правоздатність» [55, с. 157–158].

Спеціальна правоздатність – це здатність виступати суб'єктом різних за галузевою належністю прав та обов'язків відповідно до мети діяльності та у межах, визначених законом. Отже, спеціальна правоздатність не може ототожнюватися з галузевою і набуває значення міжгалузевого поняття [107].

Як зазначає О. В. Клепікова, правовий статус суб'єктів транспортної діяльності передбачає правову регламентацію їх участі у процесі здійснення транспортної діяльності, детермінує їх роль у ньому через спеціальні (галузеві) права та обов'язки. Для визначення загальних характеристик і розмежування суб'єктів права, зокрема суб'єктів господарювання і суб'єктів транспортної діяльності, дослідниця застосовує загальноприйнятий поділ на загальну, галузеву та спеціальну правосуб'єктність. Адже галузева правосуб'єктність визначає здатність особи бути суб'єктом правовідносин тієї чи іншої галузі права, а спеціальна – здатність особи бути суб'єктом лише певних правовідносин, що складаються всередині окремої галузі права [55, с. 157–158].

Відповідно до ст. 306 ГК України до основних суб'єктів відносин щодо перевезення вантажів належать вантажовідправник, вантажоодержувач та

перевізник. Перевезення вантажів, надання інших транспортних послуг, експлуатація і ремонт шляхів сполучення здійснюються залізницями, пароплавствами, портами (пристанями), автомобільними, авіаційними, дорожніми підприємствами та організаціями (ч. 1 ст. 6 Закону України «Про транспорт»). Транспортна організація як збірна категорія, яка безпосередньо бере участь у транспортному процесі, охоплює коло суб'єктів транспортної діяльності щодо різного виду транспорту з урахуванням особливостей останнього [8, с. 528].

У науковій літературі зазначається, що суб'єктами відносин із перевезення вантажів є суб'єкти господарювання, які організовують вантажні перевезення або здійснюють їх безпосередньо. Відповідно до цього можна визначити прямих (сторони договору перевезення вантажу) і непрямих учасників процесу перевезення вантажів (наприклад, експедитори, залізничні станції тощо) [108, с. 488].

О. В. Клепікова, досліджуючи відповідні питання правового статусу суб'єктів транспортної діяльності, виокремлює такі його особливості: 1) суб'єкти транспортної діяльності є суб'єктами господарювання, учасниками транспортних правовідносин, вони вступають в урегульовані нормами права відносини, що виникають у зв'язку зі здійсненням транспортної діяльності; 2) предметом діяльності таких суб'єктів є окремий вид господарської діяльності – транспортна діяльність; 3) для таких суб'єктів характерним є те, що їх діяльність прямо або опосередковано пов'язана з використанням транспортної інфраструктури. Для здійснення такої діяльності можуть використовуватись власні транспортні засоби або залучатись транспортні засоби інших суб'єктів на законних підставах [55, с. 144–145].

Продовжуючи, дослідниця зазначає, що суб'єктами транспортної діяльності є суб'єкти господарювання різних форм власності та організаційно-правових форм. Їх участь у транспортній системі забезпечує новий рівень організації, відповідно до якого ці суб'єкти отримують право доступу до

транспортної інфраструктури, а здійснення ними транспортної діяльності протиставляється управлінню, яке забезпечуватиме центр транспортної системи та підпорядковані йому органи державної влади. Дослідниця вважає, що категорія «суб'єкти транспортної діяльності» є системоутворюючою, дає підстави об'єднати суб'єктів господарювання, які обрали різні види транспортної діяльності, дає змогу визначити їх галузеві права та обов'язки, функціональну роль у транспортній системі. Оскільки до транспортної системи належать підгалузі, яким відповідають господарські відносини на різних видах транспорту, категорія суб'єктів транспортної діяльності має галузеве змістовне значення. Для суб'єктів транспортної діяльності спільними є вид транспорту, вид транспортної діяльності, наявність спеціальної галузевої компетенції, а також загальна галузева мета функціонування транспортної системи [55, с. 201–202].

Як зазначають Р. Ф. Гринюк та Е. М. Деркач, в умовах нових викликів розвитку транспортної системи України, необхідності її модернізації, впровадження новітніх технологій, інтеграції до європейської транспортної системи змінюється вектор правового регулювання транспортної діяльності у напрямі розвитку конкуренції, роздержавлення та демонополізації, що має призвести до змін у колі суб'єктів транспортної діяльності та характері взаємодії між ними. Дослідники зазначають, що в умовах комерціалізації перевізного процесу державне та комунальне майно, що закріплювалося за транспортними організаціями, було приватизовано, а транспортні організації підлягали комерціалізації чи акціонуванню (корпоратизації). На базі державних транспортних організацій було створено приватні організації або акціонерні товариства державного сектору економіки, які здійснюють перевезення вантажів та пасажирів. Наразі на всіх видах транспорту транспортні організації переважно виступають підприємницькими суб'єктами. Система залізничного транспорту залишається державною, проте і Українська залізниця вимушена вступати в конкурентну боротьбу на ринку транспортних послуг, де діють

закони ринкової економіки. При цьому чинна нормативно-правова база, що регулює залізничну галузь, не відповідає сучасним умовам, формувалася переважно в часи, коли Українська залізниця була не корпоративним суб'єктом господарювання, а державною адміністрацією [109].

Різноманітність суб'єктів транспортної діяльності обумовлює необхідність виділення критеріїв для їх класифікації. Можна в цілому погодитися з запропонованою О. В. Клепиковою класифікацією, зокрема:

1) за предметною ознакою (залежно від виду транспортної діяльності):
а) суб'єкти, предметом діяльності яких є перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти (судноплавні компанії, авіакомпанії, залізниця); б) суб'єкти, предметом діяльності яких є найм транспортного засобу з екіпажем або без такого (фрахтівники і фрахтувальники, наймачі і наймодавці транспортних засобів); в) суб'єкти, які здійснюють транспортно-експедиторську діяльність або надають іншого роду посередницькі послуги (експедитори, морські агенти тощо); г) суб'єкти транспортної інфраструктури, предметом діяльності яких є обслуговування пасажирів, транспортних засобів, обробка вантажів (залізничні станції, автовокзали, морські порти, аеропорти, автопорти, термінали тощо); д) суб'єкти, які здійснюють інші види транспортної діяльності;

2) залежно від ринку, в межах якого суб'єкти здійснюють транспортну діяльність: а) суб'єкти внутрішньої транспортної діяльності, які здійснюють транспортну діяльність в межах території України, її повітряного простору та внутрішніх водах, у тому числі у відповідних національних транспортних коридорах; б) суб'єкти зовнішньої транспортної діяльності, у випадках коли здійснення транспортної діяльності пов'язано із перетинанням митного кордону України, до яких належать: учасники транзиту, міжнародні перевізники тощо [55, с. 168–169].

Втім, на практиці коло зазначених суб'єктів транспортної діяльності розширюється і з'являються нові суб'єкти господарювання – транспортні оператори, предметом діяльності яких є надання послуг з організації

перевезення у прямому змішаному сполученні, надання інших транспортних послуг. На жаль, правовий статус цих суб'єктів наразі не регламентовано в чинному законодавстві, хоча роль оператора змішаного перевезення є ключовою у такому виді перевезення. Слід підтримати висловлену в науковій літературі думку, що наразі вбачається доцільним регламентувати правовий статус транспортного оператора в законодавстві та розмежувати його з іншими суб'єктами господарювання, що організовують перевезення вантажів, зокрема транспортним експедитором, транспортним агентом та іншими особами, які виконують роботи (надають послуги) при перевезенні вантажів [109, с. 75].

Відповідно до ст. 1 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» транспортний експедитор є суб'єктом господарювання, який за дорученням клієнта та за його рахунок виконує або організовує виконання транспортно-експедиторських послуг, визначених договором транспортного експедирування. До таких послуг, які надаються клієнту при експорті, імпорті, транзиті територією України, внутрішніх перевезеннях, належать організація перевезення вантажів різними видами транспорту територією України та зарубіжних держав відповідно до договорів (контрактів); фрахтування національних, іноземних суден та залучення інших транспортних засобів, забезпечення їх подачі в порти, на залізничні станції, склади, термінали або інші об'єкти для своєчасного відправлення вантажів; оформлення товарно-транспортної документації; страхування вантажів, організація експертизи вантажів, охорони вантажів під час їх перевезення, перевалки та зберігання; розрахунки з портами, транспортними організаціями за перевезення, перевалку, зберігання вантажів; здійснення робіт, пов'язаних з прийманням, накопиченням, подрібненням, доробкою, сортуванням, складуванням, зберіганням, перевезенням вантажів; оформлення документів та організація роботи відповідно до митних, карантинних та санітарних вимог та інші допоміжні та супутні перевезенням транспортно-експедиторські послуги, що передбачені договором транспортного експедирування і не суперечать законодавству. Отже, на підставі аналізу транспортно-експедиторських послуг

необхідно з'ясувати питання, як розмежувати функції транспортного експедитора, який за дорученням клієнта та за його рахунок виконує або організовує виконання транспортно-експедиторських послуг, та функції транспортного оператора, діяльність якого спрямована на організацію перевезень. Особливо, коли мова йде про оператора змішаного (мультиmodalного) перевезення, предметом діяльності якого є організація перевезення різними видами транспорту за єдиним перевізним документом. На практиці функції транспортного оператора може виконувати транспортний експедитор (транспортно-експедиторська організація).

Спроба відповідної регламентації була зроблена у законопроекті «Про мультиmodalні перевезення» (№ 2685 від 27.12.2019 року). Серед учасників мультиmodalного перевезення вантажів було зазначено операторів мультиmodalного перевезення, замовників послуги мультиmodalного перевезення, фактичних перевізників, власників мультиmodalних терміналів або суб'єктів господарювання, у володінні та користуванні яких на законних підставах знаходяться мультиmodalні термінали, треті особи, залучені до надання послуги мультиmodalного перевезення. При цьому у ст. 1 проекту пропонувалося визначення оператора мультиmodalного перевезення як суб'єкта господарювання, який укладає договір мультиmodalного перевезення, приймає на час перевезення під свою відповідальність вантаж, оформлює документ мультиmodalного перевезення та здійснює чи забезпечує здійснення переміщення вантажу до місця призначення. До інших учасників віднесено фактичного перевізника (юридичну або фізичну особу, яка на добровільних засадах взяла на себе зобов'язання і відповідальність за доставку до пункту призначення довіреного їй вантажу та видачу уповноваженій на одержання вантажу особі, зазначеній у документі мультиmodalного перевезення вантажів або договорі перевезення вантажу), а також мультиmodalні термінали (виробничо-перевантажувальний комплекс будь-якої форми власності, що використовується під час мультиmodalного перевезення для зміни видів транспорту, виконання операцій навантаження, розвантаження, зберігання

вантажів тощо). Мультимодальні термінали можуть знаходитись на території залізничних станцій та інших об'єктів залізничного транспорту, аеропортів, морських та річкових портів. Відносини фактичних перевізників під час мультимодальних перевезень та умови роботи мультимодальних терміналів регулюються вузловими угодами.

У проєкті передбачалося, що мультимодальне перевезення вантажу здійснюється за одним перевізним документом (документ мультимодального перевезення), щодо якого сторони досягли згоди. При цьому відповідальність оператора мультимодального перевезення за вантаж перед замовником послуги охоплює період з моменту прийняття ним вантажу до мультимодального перевезення та до моменту видачі вантажу. Зазначена пропозиція є слушною, тому що для отримання відшкодування шкоди за втрачений (пошкоджений) вантаж замовнику послуги не потрібно встановлювати, на якому етапі перевезення сталися пошкодження чи втрата вантажу або хто із перевізників не виконав зобов'язання щодо вчасної доставки вантажу, як це здійснюється зараз відповідно до чинного законодавства [110]. Проєктом Закону передбачено також установлення граничного розміру відповідальності оператора мультимодального перевезення у спеціальних правах запозичення, що відповідає сучасній міжнародній практиці.

При перевезенні вантажу у прямому змішаному сполученні здійснюється перевалка вантажу, тому, розглядаючи суб'єктів такого перевезення, слід згадати ще й про перевалочний пункт. В. А. Попов розглядає перевалочний пункт одночасно у двох аспектах: юридичного: як суб'єкт правовідносин, яким виступає його власник або володілець; та економічного: як майно, об'єкт транспортної інфраструктури. Як об'єкт транспортної інфраструктури перевалочний пункт є технологічним комплексом, основною функцією якого є забезпечення перевалки вантажу між різними видами транспорту. При розгляді перевалочного пункту як учасника майнових відносин ним виступає власник або володілець комплексу, оператор перевезення, тобто суб'єкт

підприємницької діяльності, який укладає договір перевезення з первинним та усіма подальшими перевізниками від імені та за рахунок відправника [44, с. 5].

В. А. Попов, класифікуючи перевалку за критерієм кількості видів транспорту, що приймають участь у транспортуванні, виділяє одномодальну та мультимодальну перевалку. Прикладом одномодальної перевалки вантажу є перевалка вантажу на рейді морського транспорту, яка передбачає перевалку товарів в межах одного виду транспорту, однак різної вантажопідйомності. Наразі в Україні на початковому етапі становлення знаходиться проєкт так званого «хмарного порту», який пропонується розташувати в акваторії Чорного моря в Миколаївській області. Існування такого порту передбачатиме можливість здійснення перевалки вантажів з великотоннажних суден на судна меншої вантажопідйомності і навпаки. Практика функціонування такого способу перевалки вантажів, особливо за допомогою контейнерів, знаходить все більшого поширення в сучасному судноплавстві. Одним з перспективних напрямків перевалки такого виду є *hub-and-spoke system*, що є результатом удосконалення великотоннажних контейнерних морських перевезень [44, с. 24–26].

Мультимодальна перевалка є найбільш поширеною, оскільки має певні переваги. По-перше, за допомогою такого способу перевалки забезпечується перевезення відносно невеликих за обсягом вантажів, що відповідає потребам малого й середнього бізнесу. По-друге, вона може пов'язуватися з більш короткими строками перевезення, оскільки може виключати час на накопичення певного обсягу вантажу в пункті перевалки для відправки відповідним видом транспорту. Цей вид перевалки здійснюється між різними видами транспорту [44, с. 24–26].

Наразі, відповідно до чинного законодавства, у разі перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні відправнику та одержувачу протистоїть не один перевізник, а більше, які є співперевізниками, відносини між ними щодо перевалки вантажу регулюються вузловими угодами. Під час укладення

договору перевізник, поряд з обов'язком доставити вантаж до пункту призначення, набуває прав представника вантажовідправника і на підставі цього потім укладає від імені вантажовідправника договір із іншим перевізником. Таким чином, кожний наступний перевізник, вступаючи у зобов'язання з попереднім перевізником, стає представником вантажовідправника. Майнову відповідальність за незбереження вантажу, який перевозиться у прямому змішаному сполученні, несуть декілька перевізників (кожен окремо на своєму етапі перевезення). Якщо знищення, втрата, ушкодження чи затримка в доставці вантажу сталися на визначеному етапі змішаного перевезення, відповідальність перевізника обмежується відповідно до правил, установлених транспортними кодексами та статутами. При міжнародному перевезенні вантажів у прямому змішаному сполученні відповідальність перевізників обмежуються сумами, передбаченими унімодальними транспортними міжнародними конвенціями (Конвенцією CMR Конвенцією COTIF-CIV; Правилами Hague-Visby). Отже, для отримання відшкодування шкоди за втрачений (пошкоджений) вантаж необхідно чітко встановити етап, під час якого відбулося пошкодження (втрата) вантажу, що не завжди можливо здійснити.

Як зазначає Т. О. Колянковська, особливістю перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні є те, що в процесі транспортування беруть участь декілька перевізників (не менш двох), які належать до різних видів транспорту. При цьому правове положення транспортних організацій – співперевізників, пояснюється тим, що вони виступають в ролі третіх осіб, на яких боржником (первісним перевізником) покладається виконання зобов'язання, що витікає з укладеного ним з відправником вантажу договору перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні. Такий висновок дослідниця обґрунтовує положеннями ст. 528 ЦК України, згідно з якою виконання зобов'язання може бути покладено боржником на іншу особу, якщо з умов договору, вимог закону та інших актів цивільного законодавства або суті зобов'язання не впливає обов'язок боржника виконати зобов'язання особисто

[86, с. 9].

Слушною є позиція В. А. Єгіазірова, який, досліджуючи проблеми вдосконалення транспортного законодавства, зазначає, що співперевізники, які беруть участь у укладанні договорів при перевезенні вантажів у прямому змішаному сполученні, виступають перед вантажовідправником як єдина транспортна організація, перебуваючи з ним у договірних відносинах [111, с. 15–16].

Внаслідок реформування та створення конкурентного середовища у галузі залізничного транспорту передбачається поява ще й таких транспортних операторів, як оператор інфраструктури та оператор залізничного рухомого складу. Відповідно до Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р., передбачено заходи щодо забезпечення розвитку залізничного транспорту шляхом лібералізації ринку залізничних перевезень на основі рівноправного доступу до залізничної інфраструктури та справедливої конкуренції між перевізниками; нормативно-правове забезпечення функціонування ринку залізничних перевезень та прийняття нового Закону України «Про залізничний транспорт» та відповідних підзаконних актів; запровадження механізму допуску до ринку залізничних перевезень перевізників різних форм власності (ліцензування, сертифікація безпеки); структурна реформа АТ «Укрзалізниця» – фінансове та організаційне розділення оператора інфраструктури та перевізника; розмежування діяльності з питань управління інфраструктурою, вантажними та пасажирськими перевезеннями; створення прозорого конкурентного середовища на ринку надання транспортних послуг, зокрема для операторів пасажирських та вантажних перевезень; впровадження рівних правил діяльності для всіх суб'єктів ринку перевезень та механізму гарантування рівноправного доступу до ринку послуг транспортної інфраструктури; створення умов для конкуренції, включаючи перевізників недержавної форми власності на залізничному

транспорті; створення пасажирських та вантажно-логістичних інфраструктурних комплексів як складової частини мультимодальних кластерів із залізничним, автомобільним, авіаційним та водним транспортом, зокрема шляхом розбудови системи мультимодальних транспортно-логістичних кластерів та логістичних центрів на кордонах, в портах та аеропортах всередині країни тощо.

Наразі на залізничному транспорті перевізником відповідно до чинного законодавства може виступати лише залізниця, яка визначається в законодавстві як відокремлений підрозділ АТ «Укрзалізниця», що здійснює перевезення пасажирів та вантажів у визначеному регіоні залізничної мережі (ст. 1 Закону України «Про залізничний транспорт»). До реформи у сфері залізничного транспорту та утворення АТ «Укрзалізниця» функціонувало шість залізниць під централізованим управлінням Державної адміністрації залізничного транспорту (Укрзалізниця): Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна та Придніпровська залізниці, які мали статус юридичних осіб та виступали перевізниками згідно з договорами перевезення вантажів та пасажирів. Після утворення АТ «Укрзалізниця» на базі Державної адміністрації залізничного транспорту України, а також підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування, які було реорганізовано шляхом злиття, АТ «Укрзалізниця» стало правонаступником усіх прав і обов'язків Державної адміністрації залізничного транспорту України та підприємств залізничного транспорту. Залізниці вже стали відокремленими підрозділами у складі створеного акціонерного товариства, 100 відсотків акцій якого закріплено в державній власності. Отже, єдиним перевізником при здійсненні перевезення залізничним транспортом виступає АТ «Укрзалізниця», яке є монопольним суб'єктом господарювання державного сектору економіки. Як зазначає Л. М. Дорошенко, у зв'язку з тим, що в нормативних актах законодавець може мати на увазі реорганізацію, а називати це ліквідацією з правонаступництвом, слід розрізняти відносне і абсолютне припинення суб'єктів господарювання. Дослідниця вважає, що принциповою відмінністю

припинення юридичної особи при ліквідації від її припинення при реорганізації є відсутність правонаступництва. Відносно припинення має місце при збереженні для функціонування в господарському обороті його майнової маси і переході прав і обов'язків у порядку правонаступництва до інших осіб (реорганізація), а абсолютне – при відсутності переходу прав і обов'язків у порядку правонаступництва до інших осіб (ліквідація) [112, с. 143]. У випадку з залізницею Державна адміністрація залізничного транспорту України як державний орган управління залізничним транспортом загального користування при Міністерстві інфраструктури України припинила свою діяльність, а її правонаступником став корпоративний суб'єкт – АТ «Укрзалізниця», що здійснює централізоване управління процесом перевезення вантажів у внутрішньому сполученні, проте окремого органу державного регулювання залізничним транспортом загального користування за аналогією інших видів транспорту не створено. Є намагання створити Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, що видаватиме ліцензії на надання відповідних послуг у сфері транспорту, встановлюватиме тарифи на послуги суб'єктів у сфері транспорту, проте це залишається лише на рівні перспективного законодавства.

Чинною Стратегією АТ «Укрзалізниця» на 2019–2023 роки передбачено, що до моменту прийняття нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт» АТ «Українська залізниця» буде займати монопольне становище на цьому ринку [113]. Відтак, у разі дозволу законодавця на використання у залізничних перевезеннях приватної тяги буде створено правове поле для приватних перевізників з власною тягою, що у поєднанні з лібералізацією ціноутворення на залізничні послуги сприятиме ефективності перевізного процесу. В зареєстрованому Верховною Радою України законопроекті «Про залізничний транспорт» (реєстр. № 1196-1 від 06.09.2019) передбачається регламентувати правовий статус учасників залізничних перевезень, як вже відомих українському законодавству та практиці (перевізник, володілець

під'їзної колії, вантажовідправник, вантажоодержувач тощо), так і нових учасників, зокрема, оператора інфраструктури та оператора залізничного рухомого складу, залізничного логістичного центру [114]. Законопроект розроблений з урахуванням актів законодавства ЄС, передбачених у Додатку ХХХІІ до Угоди про асоціацію, необхідний для реформування залізничного транспорту України та виконання зобов'язань України за Угодою про асоціацію. У зазначеному проекті закону визначено таких суб'єктів господарювання у сфері транспорту, як: володілець під'їзної колії – суб'єкт господарювання, який на підставі права власності чи іншого речового права на під'їзну колію володіє та здійснює її експлуатацію; залізничний логістичний центр – виробничо-перевантажувальний комплекс суб'єкта господарювання будь-якої форми власності; оператор інфраструктури – суб'єкт господарювання, що створює, утримує та експлуатує інфраструктуру та надає послуги з доступу до неї; оператор залізничного рухомого складу – суб'єкт господарювання, який надає залізничний рухомий склад у користування на договірних умовах та/або використовує рухомий склад у своїй господарській діяльності; перевізник – суб'єкт господарювання будь-якої форми власності, який провадить діяльність щодо перевезення вантажів та/або пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом за умови, що послуги тягового залізничного рухомого складу забезпечуються цим суб'єктом, а також суб'єкт господарювання, який надає послуги тягового залізничного рухомого складу.

Законопроектом передбачається, що оператор інфраструктури має надавати перевізникам послуги з доступу до інфраструктури на недискримінаційній основі відповідно до договору про надання послуг з доступу до стратегічної інфраструктури та здійснення перевезень, що укладається в письмовій формі та є публічним. Оператор інфраструктури та перевізник зможуть укласти рамкову угоду про надання послуг з доступу до стратегічної інфраструктури, в якій визначити характеристики пропускнуої спроможності стратегічної інфраструктури, які вимагаються перевізником і

пропонуються перевізнику.

Отже, впровадження ринкових відносин в систему надання транспортних послуг, розвиток приватного підприємництва на транспорті створили необхідні передумови для появи нових суб'єктів господарювання у сфері транспорту, правовий статус яких потребує належної правової регламентації та відповідного дослідження.

Поряд із залізницею, у здійсненні та організації перевезень вантажів беруть участь власники залізничних під'їзних колій – суб'єкти господарювання, які на підставі права власності чи іншого речового права на під'їзну колію надають послуги з подання та забирання вагонів, здійснюють маневрові роботи, тобто початково-кінцеві операції при перевезенні вантажів; *залізничні станції*, які виконують операції з формування, розформування, приймання, відправлення, схрещення і обгону поїздів, операції з обслуговування пасажирів та приймання, видачі, навантаження, вивантаження вантажів, багажу, вантажобагажу, маневрові роботи, технічні операції з поїздами, а також підготовку залізничного рухомого складу, контейнерів до перевезення.

При повітряному перевезенні вантажів перевізником визнається *експлуатант*, під яким розуміється юридична або фізична особа, яка експлуатує чи пропонує послуги з експлуатації повітряних суден (п. 36 ст. 1 Повітряного кодексу України), тобто особа, яка володіє повітряним судном на законних підставах. Повітряним перевізником можуть бути суб'єкти господарювання незалежно від форми власності, національної належності (не лише українські, а й іноземні або змішані суб'єкти). До суб'єктів авіаційної діяльності належать також: експлуатанти аеродрому та аеропорту, провайдер аеронавігаційного обслуговування, який надає послуги з елементів (напрямів) аеронавігаційного обслуговування повітряних суден; суб'єкт наземного обслуговування; суб'єкт, що надає агентські послуги з продажу повітряних перевезень (діяльність за дорученням авіаперевізника або генерального агента на підставі договору).

У системі автомобільного транспорту основною ланкою є автотранспортне підприємство (організація), що становить єдиний виробничо-господарський комплекс, до складу якого входять автотранспортні, авторемонтні та інші внутрішні підрозділи.

На морському транспорті перевізником виступає судновласник, під яким розуміється юридична або фізична особа, яка експлуатує судно від свого імені, незалежно від того, чи є вона власником судна чи використовує на інших законних підставах (ст. 20 Кодексу торговельного мореплавства України). Судновласником визнається також фрахтувальник, який експлуатує судно на підставі договорів чартеру (фрахтування) суден та від свого імені укладає договори морського перевезення з відправниками вантажів. Учасниками відносин, пов'язаних з перевезенням, можуть бути організації, які перебувають у морських портах, метою діяльності яких є обслуговування суден, пасажирів і вантажів (агентські організації (морські агенти) та портові оператори). Основними суб'єктами у сфері водного транспорту є пароплавство (судноплавна компанія) та порт [8, с. 530].

Однією із актуальних тенденцій розвитку вантажних перевезень є діджиталізація та платформізація (наприклад, платформа trans.eu, della.ua, degruz.com, larsi-trans.com та інші) та уберізація (Uber Freight). У зв'язку з розвитком транспортно-експедиторської діяльності з'являються такі учасники транспортної діяльності, як транспортні біржі, діяльність яких спрямована на організацію перевезення вантажів та оптимізацію перевізного процесу, зокрема «Контейнер Трекер» на водному транспорті, «Вагон Інфо» на залізничному транспорті, на автомобільному – «Ларді-Транс», DELLA, DeGruz, АТІ, Transinfo та інші, які допомагають узгодити інтереси вантажовідправників, перевізників та вантажоодержувачів. Наразі поняття «транспортна біржа» в законодавстві відсутнє. На практиці ж під транспортною біржею розуміють інструмент спрощення обміном інформацією між вантажовідправниками і вантажоодержувачами про перевезення вантажів, що супроводжується супутніми послугами (страхування, фінансування тощо) і представлений у

вигляді онлайн ресурсів [115]. Основними користувачами послуг транспортних бірж є транспортно-експедиторські організації. Діяльність транспортних бірж опосередковується договорами про надання доступу до логістичної платформи, проте зазначені договори, так само як і правовий статус таких суб'єктів, потребує належної уваги з боку законодавця [109, 68].

Отже, поява нових учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, зокрема транспортних операторів, транспортних бірж тощо, зумовлює необхідність регламентації їх правового статусу на рівні вітчизняного законодавства, шляхом визначення особливостей умов здійснення ними відповідної діяльності, переліку транспортних послуг, що можуть надаватись зазначеними суб'єктами, господарсько-правової відповідальності у разі порушення законодавства у Господарському кодексі України, законі про змішані (мультимодальні) перевезення.

Учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні умовно можна умовно поділити на основних учасників (оператора змішаного (мультимодального) 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).

Висновки до розділу 1.

Підсумовуючи дослідження загальнотеоретичних положень щодо перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, можна зробити такі узагальнення та пропозиції.

1. Перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні – це 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.

Доведено доцільність нормативного закріплення визначення «мультимодальне перевезення вантажу» як родового поняття щодо всіх видів перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні шляхом закріплення в законі про змішані (мультимодальні) перевезення відповідного положення.

2. 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).

3. 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 статути: 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 шляхом прийняття закону про змішані (мультиmodalьні) перевезення та Правил здійснення перевезень у прямому змішаному сполученні. Аргументовано доцільність запровадження трирівневого правового регулювання перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні: 1) Господарський кодекс України/ Цивільний кодекс України (які містять загальні положення щодо перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні та створюють правове підґрунтя для перевезень будь-якими видами транспорту; 2) Закон про змішані (мультиmodalьні) 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 (мультиmodalьні) перевезення»: загальні положення (визначення основних термінів); основи державного регулювання діяльності в галузі прямих змішаних перевезень; засади організації прямого змішаного сполучення; правовий статус учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні (оператору перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні (мультиmodalьного оператора), фактичних перевізників, вантажовідправників і вантажоодержувачів тощо), договори, що опосередковують перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні (договір про організацію перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні; договір перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні (мультиmodalьний договір), що підтверджується складанням мультиmodalьної накладної, в тому числі електронної; вузлові угоди); відповідальність учасників перевезення у прямому

змішаному сполученні, особливості пред'явлення претензій, позовів, позовна давність у спорах щодо перевезення у прямому змішаному сполученні.

4. З'ясовано, що поява нових учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, зокрема транспортних операторів, транспортних бірж тощо, зумовлює необхідність регламентації їх правового статусу на рівні вітчизняного законодавства, шляхом визначення особливостей умов здійснення ними відповідної діяльності, переліку транспортних послуг, що можуть надаватись зазначеними суб'єктами, господарсько-правової відповідальності у разі порушення законодавства у Господарському кодексі України, законі про змішані (мультимодальні) перевезення.

Дістали подальший розвиток положення щодо класифікації учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні на основних учасників (оператора змішаного (мультимодального) 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).

РОЗДІЛ 2. ПРАВОВА ОРГАНІЗАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ У ПРЯМОМУ ЗМІШАНОМУ СПОЛУЧЕННІ

2.1. Державне регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні

Дослідження питань державного впливу на такий вид господарської діяльності, як перевезення вантажів, насамперед, ставить проблему співвідношення державного і правового регулювання.

Як зазначає В. І. Гойман, держава є безпосереднім фактором створення правових встановлень і головною силою їх здійснення. Державна влада присутня в праві і як би проникає в саму суть права. Держава опікується правом, використовує його потенціал для досягнення цілей державної політики [116, с. 79–80]. З огляду на соціально-економічні потреби, політичну ситуацію в суспільстві, держава значно впливає на вибір типів, методів правового регулювання, державно-юридичних засобів забезпечення правомірної поведінки. У цьому сенсі держава управляє правовим середовищем суспільства, забезпечує його оновлення відповідно духу часу [116, с. 81].

Доцільно підтримати існуючу точку зору про те, що державне регулювання можна визначити як функцію державного управління, зокрема, транспортною системою. Його пропонується визначити як частину управлінської діяльності держави, яка здійснюється на основі закону або іншого правового акту органами виконавчої влади у межах повноважень притаманними їм методами для виконання завдань державного управління транспортною системою [117, с. 442–443].

Суб'єктів державного регулювання транспортної системи В. Й. Развадовський пропонує визначити як організаційно відокремлену складову систему органів виконавчої влади (їх посадових та службових осіб), що має державно-владні, розпорядчі, організаційні повноваження щодо

здійснення завдань та реалізації функцій державної політики у галузі транспорту, із врегулюванням діяльності нормами, переважно, адміністративного права. До ознак суб'єктів державного регулювання дослідник пропонує віднести: наявність певної організаційно-правової форми, в якій здійснюється управлінська діяльність; зовнішня відокремленість, наявність державно-владних повноважень; є складовою і, у той же час, організаційно-уособленою та самостійною частиною державного механізму; здійснює завдання та функції у встановленому державою порядку відповідно державної політики [117, с. 442–443].

Державне регулювання перевезення вантажів в цілому здійснюється через систему державних органів та за допомогою засобів державного регулювання, перелік яких встановлено ст. 12 Господарського кодексу України.

За змістом повноважень В. Й. Развадовський пропонує розрізнити інституційні, звичайні та спеціальні суб'єкти державного регулювання. Інституційними є суб'єкти регулювання, що визначають умови та межі діяльності транспортної системи: Кабінет Міністрів України, органи місцевого самоврядування з питань реалізації делегованих повноважень. До звичайних віднесені ті суб'єкти, виключно до повноважень яких належить регулювання транспортної системи в цілому та її окремих складових: Міністерство інфраструктури України та його органи, міністерства, комітети, інспекції, місцеві органи виконавчої влади. До спеціальних суб'єктів державного регулювання віднесені ті, які мають повноваження у окремих сферах діяльності транспорту або окремі повноваження, що не є їх основними: Державна спеціальна служба транспорту, громадські формування [117, с. 443–444].

Наразі система органів державного регулювання транспортної діяльності представлена таким чином.

1) Кабінет Міністрів України, до повноважень якого належить визначення умов і порядку організації діяльності залізничного транспорту загального користування, сприяння його пріоритетного розвитку, підтримка в задоволенні

потреб залізниць в рухомому складі, ресурсах з метою забезпечення державних і громадських інтересів, свободи підприємництва і формування ринку транспортних послуг, безпеки перевезень та ін. [118].

2) Міністерство інфраструктури України – центральний орган державного регулювання в сфері всіх видів транспорту, діяльність якого регламентована Положенням про Міністерство інфраструктури України, затв. постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 р. [119].

Мінінфраструктури є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах автомобільного, залізничного, морського та річкового транспорту, надання послуг поштового зв'язку, а також забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України, розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури авіаційного, морського та річкового транспорту, дорожнього господарства, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства, з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті, а також державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості). Діяльність Мінінфраструктури спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України. До повноважень Мінінфраструктури належить:

– визначення пріоритетів та здійснення заходів щодо забезпечення формування та реалізації державної політики у сферах авіаційного, автомобільного, залізничного, морського та річкового, міського електричного транспорту, розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури авіаційного, морського та річкового транспорту та у сферах використання повітряного простору України, метрополітенів, дорожнього

господарства, надання послуг поштового зв'язку, забезпечення безпеки руху, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства;

– перевірка, перегляд та скасування стандартів в галузі транспорту, забезпечення населення об'єктами інфраструктури транспорту; стандартів у сфері автомобільного транспорту; стандартів щодо берегових систем забезпечення і контролю безпеки судноплавства в територіальному морі та на внутрішніх водних шляхах;

– участь у міжнародному співробітництві та забезпечення виконання зобов'язань України, що випливають із членства у міжнародних організаціях, об'єднаннях та інституціях, укладення міжнародних договорів;

– в межах повноважень, визначених законом, виконання функцій Адміністрації залізничного транспорту України;

– затвердження положення про систему управління безпекою на транспорті та відповідних видах транспорту, а також галузевих програм у сфері безпеки; про сертифікаційну діяльність на залізничному транспорті; про технічне обслуговування і ремонт транспортних засобів; про підготовку та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення; про ведення єдиного державного реєстру документів моряків; про морських лоцманів; про національного координатора навігаційних попереджень; про навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах; про капітана морського порту та службу капітана морського порту тощо;

– затвердження тарифів на: перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України і пов'язані з ним послуги; перевезення залізничним транспортом вантажів транзитом через територію України; спеціалізовані послуги, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, за переліком, визначеним Кабінетом Міністрів України, та послуги, які оплачуються у складі портових зборів; встановлення розмірів ставок портових зборів у морських портах та на внутрішніх водних шляхах;

– затвердження методики розрахунку: розмірів ставок портових зборів, які справляються у морських портах; тарифів на перевезення пасажирів автомобільним транспортом;

– затвердження: переліку морських портів, капітани яких мають право видавати посвідчення особи моряка; ставок плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування повітряних суден у повітряному просторі районів польотної інформації України; аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України;

– затвердження правил: перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу і вантажу, а також тварин, птиці та інших вантажів, що підлягають державному ветеринарно-санітарному контролю, залізничним транспортом; перевезення швидкопсувних вантажів і пошти залізничним транспортом; технічної експлуатації залізниць, міжгалузевого промислового залізничного транспорту, метрополітенів; експлуатації трамваїв і тролейбусів; перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні; оформлення вантажних перевізних документів на перевезення морським транспортом; перевезення вантажів, пасажирів, пошти і багажу морським та річковим транспортом; судноплавства на внутрішніх водних шляхах; перевезення небезпечних вантажів на морському транспорті; перевезення небезпечних вантажів на внутрішніх водних шляхах; перевезення небезпечних вантажів у контейнерах; надання послуг у морських портах; супроводження матеріальних цінностей і пасажирів у контрольованих зонах авіапідприємств (аеропортах) [119].

3) Інші центральні органи виконавчої влади, що здійснюють державне регулювання окремих видів транспорту.

Центральним органом виконавчої влади, який реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, є Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), діяльність якої спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури, і діє відповідно до Положення про Державну службу України з безпеки на

транспорті, затв. постановою Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року [120]. До повноважень Укртрансбезпеки належить:

- здійснення державного нагляду (контролю) за додержанням вимог законодавства на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті;

- здійснення ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу автомобільним, залізничним транспортом; здійснення контролю за додержанням ліцензійних умов під час провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу автомобільним, залізничним транспортом;

- видача свідоцтва про атестацію автостанцій, ведення переліку атестованих автостанцій та розміщення зазначеного переліку на своєму офіційному веб-сайті;

- проведення перевірки транспортно-експедиційної документації на здійснення перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом;

- визначення переліку стратегічних об'єктів транспортної інфраструктури (крім об'єктів морського та річкового транспорту) за погодженням з Мінінфраструктури для подальшого його подання відповідним правоохоронним органам та військовим формуванням з метою забезпечення у разі потреби додаткової охорони таких об'єктів;

- здійснення управління об'єктами державної власності, які належать до сфери управління Укртрансбезпеки та ін. [120].

Ще одним центральним органом державної виконавчої влади, який реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами загального користування державного значення, є Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор), що діє на підставі Положення про Державне агентство автомобільних доріг України, затв. постановою Кабінету Міністрів України від 10 вересня 2014 р. [121]. Діяльність

зазначеного органу спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури. До основних повноважень належить:

- забезпечення організації будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг за встановленими для них будівельними нормами, державними стандартами і нормами;

- розробка державної стратегії та програми розвитку дорожнього господарства, забезпечення їх фінансування та виконання;

- забезпечення в межах повноважень, передбачених законом, проведення заходів з підготовки єдиної транспортної системи України до сталого функціонування в особливий період;

- здійснення в межах повноважень, передбачених законом, міжнародного співробітництва, участь відповідно до законодавства у діяльності міжнародних організацій з питань, що належать до його компетенції;

- забезпечення проведення концесійного конкурсу, укладення концесійного договору та виконання зобов'язань, що випливають з нього, щодо будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг;

- участь у розробці проектів технічних регламентів та інших нормативно-правових актів у сфері дорожнього господарства тощо [121].

На морському та річковому транспорті функції органу державного регулювання виконує Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація), яка є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, а також у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, діє відповідно до Положення про Державну службу морського та річкового транспорту України, затв. постановою Кабінету Міністрів України від 6 вересня 2017 р. № 1095 [122]. На Морську адміністрацію покладено здійснення таких повноважень:

– забезпечення підготовки пропозицій Мінінфраструктури щодо укладення, припинення чи зупинення дії, денонсації та приєднання до міжнародних договорів України з питань морського та річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, розробка проєктів відповідних документів; укладення міжнародних договорів України міжвідомчого характеру;

– підготовка пропозицій щодо забезпечення інтеграції національної системи морського та річкового транспорту до європейської та світової транспортних систем і в установленому порядку забезпечення такої інтеграції;

– забезпечення здійснення державного нагляду (контролю) за торговельним мореплавством, судноплавством на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічним забезпеченням мореплавства, за безпекою на морському та річковому транспорті (крім суден флоту рибної промисловості);

– контроль і нагляд за дотриманням правил користування засобами морського та річкового транспорту, охорони порядку і безпеки руху на морському та річковому транспорті, утримання та експлуатації баз (споруд) для стоянки маломірних (малих) суден, а також за дотриманням правил щодо забезпечення безпеки експлуатації річкових суден на внутрішніх водних шляхах і щодо забезпечення збереження вантажів на морському та річковому транспорті; контроль за навігаційно-гідрографічним забезпеченням судноплавства в територіальному морі, внутрішніх морських водах і на внутрішніх водних шляхах;

– ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, небезпечних відходів морським і річковим транспортом; контроль за додержанням ліцензійних умов під час провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, небезпечних відходів морським і річковим транспортом;

– реєстрація суден у Державному судовому реєстрі України та Судновій книзі України, ведення журналу їх обліку (крім суден флоту рибної

промисловості), видача відповідно до законодавства свідоцтва про право плавання під Державним Прапором України (судновий патент), судновий білет, свідоцтва про виключення відповідних суден із зазначених Реєстру та Суднової книги (крім суден флоту рибної промисловості), свідоцтва про мінімальний склад екіпажу судна, інші суднові документи відповідно до законодавства;

– огляд річкових суден перед початком навігації або входом на річкові внутрішні водні шляхи, а також перед виходом у рейс після завантаження з метою проведення оцінки їх придатності до плавання на річкових внутрішніх водних шляхах;

– реєстрація лінії закордонного плавання;

– пропозиції Мінінфраструктури щодо переліку стратегічних об'єктів транспортної інфраструктури морського та річкового транспорту;

– підготовка подання Мінінфраструктури щодо призначення та звільнення капітанів морських портів;

– управління об'єктами державної власності, які належать до сфери управління Морської адміністрації [122].

На повітряному транспорті центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України та є уповноваженим органом з питань цивільної авіації, є Державна авіаційна служба (Державіаслужба), діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури, діє на підставі Положення про Державну авіаційну службу України, затв. постановою Кабінету Міністрів України від 8 жовтня 2014 р. № 520 [123]. Державіаслужба:

– здійснює комплексні заходи щодо забезпечення безпеки польотів, авіаційної, екологічної, економічної та інформаційної безпеки;

– здійснює розроблення, прийняття та впровадження авіаційних правил України; забезпечує розроблення державної стратегії, програм розвитку цивільної авіації та використання повітряного простору України; розробляє,

затверджує та впроваджує технічні нормативи та стандарти у галузі цивільної авіації;

– забезпечує створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств цивільної авіації усіх форм власності;

– здійснює сертифікацію, схвалення та реєстрацію об'єктів і суб'єктів авіаційної діяльності та ліцензування їх діяльності;

– здійснює нагляд за безпекою польотів повітряних суден, льотною придатністю суден, внесених до Державного реєстру цивільних повітряних суден України, придатністю до експлуатації аеродромів, наземних засобів зв'язку, навігації та спостереження (радіотехнічного забезпечення), інших об'єктів цивільної авіації;

– здійснює представництво України в Міжнародній організації цивільної авіації (ІКАО), міжнародних авіаційних організаціях та у міжнародних відносинах з питань цивільної авіації; вживає у межах своїх повноважень заходів до співробітництва України з ЄС у галузі цивільної авіації, забезпечує виконання Українською Стороною зобов'язань за Угодою про партнерство та співробітництво між Україною та ЄС, адаптацію національного законодавства з питань цивільної авіації до законодавства ЄС, здійснює інші заходи щодо інтеграції України до Європейської авіатранспортної системи та системи організації повітряного руху (Єдиного європейського неба);

– здійснює ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезень пасажирів та/або вантажу повітряним транспортом; здійснює реєстрацію і виключення з реєстру цивільних повітряних суден та аеродромів України;

– надає дозволи на виліт цивільних повітряних суден з аеродромів України, приліт повітряних суден до аеродромів України або на проліт територією України та погоджує дозволи на виконання польотів за Договором відкритого неба;

- надає право на експлуатацію повітряних ліній і призначень авіаперевізникам; визначає перелік держав та аеропортів, до яких тимчасово заборонено чи обмежено польоти цивільних повітряних суден експлуатантів;
 - здійснює оформлення і видачу посвідчення члена екіпажу;
 - здійснює в межах повноважень, передбачених законом, заходи щодо забезпечення розвитку та захисту конкуренції в галузі цивільної авіації та ін.
- [123].

Підсумовуючи вищезазначене, слід підкреслити, що в жодному положенні щодо органів державного регулювання транспорту не зазначено повноваження щодо державного регулювання змішаних перевезень за участю різних видів транспорту. Отже, уповноваженого органу, що здійснює державного регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні наразі не створено, тому таке регулювання здійснюється окремо щодо кожного виду транспорту, що бере участь у змішаному перевезенні, уповноваженим органом в межах передбачених законодавством повноважень.

Як зазначає В. Й. Развадовський, аналіз світового досвіду державного регулювання транспортної системи дозволив дістатись висновку про те, що управління транспортною системою має бути здійснене так, щоб діяльність уповноважених державних органів була спрямована на створення передумов щодо задоволення потреб споживачів транспортних послуг, реалізацію національних інтересів України, зокрема, забезпечення національної безпеки. Кожен з видів транспорту доцільно поділити на дві частини: природну монополію та конкурентне середовище. Інфраструктуру транспортної системи доцільно залишити під контролем держави, або держава повинна володіти контрольним пакетом акцій господарських товариств, які будуть створені на базі державних шляхом роздержавлення та приватизації, а також, у подальшому – акціонування [117, с. 447]. Зазначені процеси поділу ринку транспортних послуг на монопольний та конкурентний сектори наразі можна спостерігати і в Україні.

У зв'язку з тим, що ринок транспортних послуг характеризується високою монополізацією цього ринку, висловлювалася ідея щодо створення Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту. Таку необхідність передбачено абз. 1 ч.1 статті 4 Закону України «Про природні монополії», якою встановлено, що державне регулювання діяльності суб'єктів природних монополій у сферах, визначених у статті 5 Закону, здійснюється національними комісіями регулювання природних монополій [124]. Ч.1 статті 5 Закону до сфер діяльності суб'єктів природних монополій віднесено, зокрема, користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування, управління повітряним рухом, спеціалізовані послуги у річкових, морських портах, морських рибних портах та аеропортах відповідно до переліку, визначеного Кабінетом Міністрів України. Крім того, статтею 6 Закону встановлено, що до суміжних ринків, що регулюються відповідно до зазначеного Закону, належать внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів та вантажів залізничним, повітряним, річковим та морським транспортом. На ефективне державне регулювання діяльності на ринках природних монополій та суміжних ринках у галузі транспорту, зокрема з питань формування цінової (тарифної) політики, спрямовано законопроект про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту» (№ 2699 від 28 грудня 2019 року) [125]. Проектом передбачалося створення Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту як постійно діючого державного колегіального органу, метою діяльності якого є державне регулювання, моніторинг та контроль у сфері транспорту. До повноважень Національної комісії пропонувалося віднести регулювання діяльності суб'єктів природних монополій на ринках транспортних послуг та суміжних ринках, а також вирішення в межах компетенції спірних питань між споживачами та суб'єктами господарювання, які здійснюють діяльність на ринках транспортних послуг. Втім, зазначений проект, як вже зазначалося в роботі, у березні 2020 р.

відкликано. Як зазначає І. О. Анохіна, якщо в цілому для економіки характерним є використання конкурентного механізму, а в якості додаткового – механізму державного регулювання, то для природних монополій, навпаки, визначальною є система державного регулювання, що не виключає можливості використання системи конкурентних відносин для тих видів діяльності (сегментів ринку), де конкуренція можлива і ефективна [126, с. 8].

Наразі монопольний ринок послуг залишається в сфері залізничного транспорту, проте невірно зробити висновок про відсутність конкурентного ринку послуг у цій сфері. Інша справа, що ця частина ринку досить слабо розвинена через відсутність правової бази, необхідної для забезпечення умов розвитку конкуренції між суб'єктами залізничного транспорту. У зв'язку з цим, в досліджуваному аспекті слід ще раз згадати про реформи, що відбулися у галузі залізничного транспорту. Законодавством ЄС передбачено вимоги щодо обов'язкового розподілу функцій управління і здійснення перевезень з метою забезпечення рівного доступу суб'єктів господарювання до інфраструктури, причому країни-члени ЄС повинні гарантувати, що функції управління інфраструктурою будуть передані у відання незалежного підрозділу (Директива 2001/12/ЄС [127]), а Директива 2001/13/ЄС [128] містить вимогу кожній країні-члену ЄС створити адміністрацію, відповідальну за видачу ліцензій, яка не може займатися перевезеннями [129]. Відповідно до вимог директив ЄС в Україні було відділено функції регулювання від виконання господарських функцій і створено ПАТ «Українська залізниця» на базі Державної адміністрації залізничного транспорту України («Укрзалізниця») з метою підвищення ефективності державного регулювання в сфері залізничного транспорту, на створення умов для підвищення якості послуг, забезпечення безпеки, розвитку конкуренції. Як було зазначено вище, наразі функції Державної адміністрації залізничного транспорту України («Укрзалізниця») здійснює Міністерство інфраструктури відповідно до Положення про нього. А управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученнях

віднесено до компетенції Акціонерного товариства «Українська залізниця». Проте, відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 18 січня 2017 року «Про внесення змін до Статуту публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» низку повноважень Міністерства інфраструктури України як провідного органу державного управління у галузі транспорту було скасовано, зокрема виключено права держави, як єдиного акціонера товариства, щодо передачі Міністерству інфраструктури України окремих повноважень Кабінету Міністрів України з управління корпоративними правами держави щодо ПАТ «Українська залізниця»; виключено з компетенції Міністерства інфраструктури України повноваження щодо розроблення та подання проєктів актів Кабінету Міністрів України з питань, віднесених до виключної компетенції вищого органу товариства, а вказані повноваження передані до компетенції Міністерства економічного розвитку і торгівлі України (наразі – Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України). У зв'язку з цим, зазначену постанову КМУ було оскаржено і визнано незаконною та нечинною (відповідно до постанови Окружного адміністративного суду міста Києва від 3 серпня 2017 р. у справі № 826/3706/17 [130]); а дії Міністерства економічного розвитку і торгівлі України в частині підготовки та внесення на розгляд Кабінету Міністрів України проєкту постанови «Про внесення змін до Статуту публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»» визнано протиправними [129, с. 50]. Зазначену постанову залишено без змін згідно з ухвалою Київського апеляційного адміністративного суду від 18 жовтня 2017 р. [131].

Отже, Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України (Мінекономіки) відповідно до Положення, що затв. постановою Кабінету Міністрів України від 20 серпня 2014 р. (в ред. постанови Кабінету Міністрів України від 11 вересня 2019 р. № 838) [132] як головний орган у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує державну промислову, інвестиційну, зовнішньоекономічну політику, державну політику у

сфері технічного регулювання, стандартизації, метрології та метрологічної діяльності, управління об'єктами державної власності, реалізації майна (майнових прав, інших активів) або прав на нього на конкурентних засадах у формі аукціонів, у тому числі електронних аукціонів, та здійснення контролю за її реалізацією, розвитку підприємництва, державно-приватного партнерства, державних та публічних закупівель, у галузі транспорту здійснює повноваження щодо:

- забезпечення нормативно-правового регулювання у сфері технічного регулювання; затверджує перелік національних стандартів, відповідність яким надає презумпцію відповідності органів з оцінки відповідності спеціальним вимогам до призначених органів з оцінки відповідності; здійснює визначені законом функції органу, що призначає органи з оцінки відповідності (зокрема визнані незалежні організації); забезпечує нормативно-правове регулювання у сфері стандартизації;

- проводить у випадках, передбачених законодавством, корпоратизацію державних підприємств, які належать до сфери його управління; визначає повноважних представників держави в органах управління господарських товариств, корпоративні права держави яких перебувають в його управлінні, забезпечує їх обрання (призначення), надає доручення для голосування з питань порядку денного загальних зборів та засідань наглядових рад; приймає рішення про подальше використання державного майна, що належить до сфери його управління та не увійшло до статутного капіталу господарських товариств, утворених у процесі корпоратизації;

- здійснює методологічне та в межах повноважень, передбачених законом, нормативно-правове забезпечення з питань управління об'єктами державної власності, зокрема щодо управління корпоративними правами держави, зокрема забезпечення її представництва в органах управління господарських товариств, у статутному капіталі яких є корпоративні права держави; оцінки ефективності управління об'єктами державної власності; єдиного моніторингу

ефективності управління об'єктами державної власності, у тому числі корпоративними правами держави;

– формує за пропозицією суб'єктів управління перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації; формує за пропозицією уповноважених органів управління переліки державних підприємств, що підлягають корпоратизації, та затверджує графіки її проведення [132].

Як зазначає С. А. Матійко, в основу транспортної політики держави покладено принцип розділення завдань державного регулювання галузі і виконання господарських функцій. При цьому держава, обмежуючи свої функції як господарюючого суб'єкта, підвищує ефективність державного регулювання на транспорті, скеровує його на підвищення якості обслуговування і зниження суспільних витрат, пов'язаних з транспортною діяльністю. При цьому транспорт розглядається як єдиний об'єкт управління, а узгоджений розвиток і організація взаємодії різних видів транспорту роблять транспорт єдиним комплексом, що забезпечує додатковий системний синергетичний ефект [133, с. 4–5]. Місію державного регулювання у сфері функціонування і розвитку транспортної системи України дослідник визначає як сприяння економічному зростанню і підвищенню добробуту населення через доступ до безпечних та якісних транспортних послуг і перетворення географічних особливостей України в її конкурентну перевагу. Відповідно до цієї мети критеріями ефективного державного регулювання транспортної системи С. А. Матійко пропонує вважати забезпечення динамічності розвитку галузі, зняття перешкод на шляху цього розвитку; забезпечення балансу між інтересами виробників і споживачів, що відповідає потребам розвитку суспільства; економічна ефективність, що означає прибуткову роботу підприємств галузі, мінімізацію марнотратства у використанні ресурсів транспортного господарства та його послуг; забезпечення суспільно прийняттого рівня безпеки функціонування транспортних систем для життя і здоров'я людей; задоволення потреб держави в транспортних послугах при

здійсненні ними функцій по забезпеченню суспільної безпеки; стабільність у реалізації п'яти попередніх критеріїв [133, с. 6].

Розглядаючи питання про державне регулювання транспортної діяльності, слід охарактеризувати також засоби державного впливу на цей вид господарської діяльності, зокрема до них, відповідно до статті 12 ГК України, відносяться регулювання цін і тарифів, ліцензування, технічне регулювання (сертифікація) та ін.

В. С. Мілаш звертає увагу на вирішальний вплив засобів державного регулювання підприємницької діяльності на господарсько-договірні відносини суб'єктів цієї діяльності, який здійснюється через встановлення: а) передумов законної участі суб'єктів у комерційних договорах (державна реєстрація; ліцензування; додаткові імперативні вимоги до учасників оптового (виробничого) ринку; б) змісту договорів (типові та примірні договори; нормативне закріплення переліку істотних умов, державне регулювання цін і тарифів тощо); в) якісних (стандартизація, сертифікація, державні випробування та ін.) і кількісних (механізм квотування) параметрів об'єктів договорів, які набувають товарної форми тощо [134, с. 5–6].

Характеризуючи методи регулювання транспортної діяльності, В. Й. Развадовський слушно зазначає, що імперативний метод регулювання застосовується до залізничного транспорту та відповідної інфраструктури, оскільки є тим видом транспорту, підприємства якого знаходяться, переважно, у державній власності, що обумовлено особливим значенням цього виду транспорту на цей час для забезпечення розвитку економіки України, її національної безпеки. Що стосується непрямих методів регулювання – серед них перевага надана тарифній політиці, яка здійснюється уповноваженими на те органами державного регулювання залізничного транспорту. Суспільні відносини у сфері діяльності інших видів транспорту характеризуються тим, що імперативне і диспозитивне регулювання використовується залежно від того, якою є форма власності на певні об'єкти транспортної інфраструктури.

Морський та річковий транспорт є тим видом транспорту, об'єкти якого перебувають, в основному, у недержавній формі власності. Органи державного регулювання серед методів прямого впливу надають перевагу реєстрації, сертифікації тощо. Імперативного регулювання потребують ті конкретні суспільні відносини у транспортній сфері, які, насамперед, стосуються безпеки перевезень, національної, громадської безпеки, контролю, адміністративної відповідальності за порушення загальнообов'язкових правил у сфері діяльності транспорту [117, с. 446].

Надання послуг з перевезення вантажів здійснюється на платній основі. Основа правового регулювання ціни і її освіти в сфері господарювання, в тому числі і в сфері перевезення вантажів, закладена в главі 21 ГК України. Під ціною (тарифом) в ГК України розуміється форма грошового визначення вартості продукції (робіт, послуг), яку реалізують суб'єкти господарювання (ст. 189). До того ж ціна, поряд з предметом і строком дії договору, належить до істотних умов будь-якого господарського договору (ч. 2 ст. 189, ч. 3 ст. 180 ГК України). Причому суб'єкти господарювання можуть використовувати у господарській діяльності вільні та державні регульовані ціни, які запроваджуються Кабінетом Міністрів України, органами виконавчої влади, державними колегіальними органами та органами місцевого самоврядування відповідно до їх повноважень (ч. 3 ст. 189, ч. 1 ст. 191 ГК України).

За загальним правилом суб'єкти господарювання встановлюють вільні ціни на продукцію (роботи, послуги) в договорі. Виняток становить лише та продукція (роботи, послуги), на яку встановлені державні регульовані ціни. Ч. 2 статті 191 ГК України відсилає до спеціального закону «Про ціни і ціноутворення» при здійсненні державного регулювання цін [135]. Відповідно до Закону України «Про транспорт» рівень тарифів на транспорті визначається відповідно до нормативних витрат на одиницю транспортної роботи, рівня рентабельності та оплати податків (ч. 2 ст. 7).

Принцип ціноутворення, відзначають деякі автори, залежить від того, що є предметом договору – товар або послуга: якщо предметом договору є товар, то ціна договору визначається з розрахунку ціни за одиницю товару; якщо послуга – подібне визначення ціни є неможливим у зв'язку з нематеріальної природою послуги. В цьому випадку грошовий вираз вартості послуги відображається в тарифі. На підставі цього у науковій літературі зазначається: якщо послуга є різновидом товару, то і тариф можна вважати різновидом ціни [136, с. 14].

Тарифи і збори у сфері транспорту оформлюються у вигляді збірників (тарифних керівництв, прейскурантів) і доводяться до відома вантажовідправників, вантажоодержувачів шляхом опублікування в установленому порядку. Державою регулюються тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги. Тарифи на інші транспортні послуги, які не регулюються державою, формуються вільно відповідно до чинного законодавства.

Особливе становище залізниці як суб'єкта господарювання – природного монополіста зумовило ряд особливостей в порядку встановлення і застосування тарифів при перевезенні вантажів залізничним транспортом, а також надання інших, пов'язаних з перевезенням, послуг. Ще Г. Ф. Шершеневич, досліджуючи питання про тарифи на залізничному транспорті, відзначав, що те важливе значення, яке має користування залізницею для торгівлі і промисловості, змушує державу втрутитися в цю справу [137, с. 618–620]. Переважним способом визначення вартості транспортних послуг у сфері перевезення вантажів залізничним транспортом, як і раніше, залишається державне регулювання тарифів. Наразі тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом регулюється державою відповідно до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, затв. наказом Міністерства транспорту та зв'язку України (Тарифне керівництво № 1) від 23.03.2009 р. [138].

На морському транспорті державою регулюються на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України, які затверджено наказом Міністерства інфраструктури України від 18 грудня 2015 [139].

Ще одним засобом державного регулювання перевезення вантажів є ліцензування. Цей правовий інститут відіграє особливу роль в упорядкуванні правовідносин, оскільки інакше неможливо законне входження і функціонування підприємців в господарському обороті. При виконанні функцій державного контролю ліцензування направлено, перш за все, на попередження виникнення сумнівних в економіко-правовому відношенні господарюючих суб'єктів і, отже, можливих порушень прав потенційних контрагентів і споживачів [140, с. 76–77].

Ліцензування окремих видів діяльності безпосередньо пов'язано з придбанням правового статусу суб'єктами господарювання. Чинним Законом України «Про ліцензування видів господарської діяльності» від 2 березня 2015 р. встановлено перелік видів транспортної діяльності, що підлягають ліцензуванню, зокрема: перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським, автомобільним, залізничним та повітряним транспортом, міжнародні перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом (п. 24 ст. 7 Закону). Тобто, отримання ліцензії для здійснення перевезення вантажів у внутрішньому сполученні (за винятком перевезення небезпечних вантажів).

Проте державне регулювання перевезень вантажів здійснюється за допомогою інших засобів державного регулювання, зокрема технічного регулювання, сертифікації транспортних засобів. Підтвердження відповідності вимогам технічних регламентів, стандартів у сфері транспорту може здійснюватися у формі сертифікації та декларування відповідності. Обов'язкова сертифікація застосовується у сфері залізничного та повітряного транспорту. Сертифікація послуг на залізничному та повітряному транспорті є

обов'язковою частиною процедури обґрунтування можливості здійснення суб'єктами перевезень [8, с. 528].

Як зазначає Деркач Е.М., технічне регулювання прийшло на зміну системі державних стандартів, зокрема, на залізничному транспорті прийнято три технічні регламенти (Технічний регламент надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів залізничним транспортом, затв. постановою Кабінету Міністрів України від 1 березня 2010 р. [141], Технічний регламент безпеки інфраструктури залізничного транспорту, затв. постановою Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. [142] та Технічний регламент безпеки рухомого складу залізничного транспорту, затв. постановою Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2015 р.) [143]. Впровадження технічних регламентів у сфері перевезення вантажів і скасування ліцензування надання послуг з перевезення вантажів обумовлено дерегуляцією господарської діяльності (відповідно до Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо обмеження державного регулювання господарської діяльності» від 19 жовтня 2010 р. [144]. Наразі підтвердження відповідності надання послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом здійснюється шляхом декларування відповідності надання послуг з складанням декларації про відповідність або шляхом сертифікації уповноваженим органом та видачею сертифікату відповідності із застосуванням процедур оцінки відповідності [23].

Отже, законодавство України динамічно розвивається та наразі правове підґрунтя складає Закони України: «Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності» від 6 вересня 2005 р. [145], «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» від 5 квітня 2007 р. [146], «Про технічні регламенти та оцінку відповідності» від 15 січня 2015 р. Закон «Про технічні регламенти та оцінку відповідності» визначає технічний регламент як нормативно-правовий акт, в якому визначено характеристики продукції або пов'язані з ними процеси та методи виробництва, включаючи відповідні адміністративні положення, дотримання яких є обов'язковим. Він може також включати або виключно стосуватися вимог до

термінології, позначень, пакування, маркування чи етикетування в тій мірі, в якій вони застосовуються до продукції, процесу або методу виробництва (абз. 39 ч. 1 ст. 1).

Крім цього, законодавством передбачено спеціальні вимоги до транспортних засобів: 1) реєстрація автотранспорту, повітряних та морських суден; 2) сертифікація транспортних засобів та їх відповідності вимогам безпеки, охорони праці та екології, державним стандартам (ст. 10 Закону України «Про транспорт»).

Як слушно зазначає С. А. Матійко, державне регулювання транспортних послуг має бути спрямоване на формування і підтримку конкурентних переваг транспортних організацій України на внутрішньому і міжнародному ринках, на забезпечення споживачів високоякісними конкурентоздатними транспортними послугами, а також на введення законодавчих норм прямої дії і механізмів, що гарантують досягнення підприємствами транспорту якісних показників. Державне регулювання діяльності морського і внутрішнього водного транспорту має бути спрямоване на захист інтересів держави і суспільства за умови збереження господарської самостійності підприємств галузі. У зв'язку з цим, у механізм державного регулювання зв'язків у транспортній системі має бути впроваджено такі елементи, як: доступ транспортних операторів до транспортної інфраструктури; створення конкурентних відносин; система допуску до транспортної діяльності [133, с. 6].

У зв'язку з тим, що наразі законодавством не встановлено вимоги до операторів змішаного перевезення, відсутні норми щодо спеціальних засобів державного регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, до перевізників, які беруть участь у такому перевезенні, застосовуються загальні вимоги та засоби державного регулювання, передбачені законодавством щодо перевезення вантажів окремими видами транспорту, зокрема ліцензування окремих видів перевезення (зокрема, перевезення небезпечних вантажів), тарифне регулювання та технічне регулювання (сертифікація).

Підсумовуючи, слід зазначити, що наразі в системі органів державного регулювання транспортної діяльності не створено спеціального органу державного регулювання змішаних перевезень; у положеннях, що регламентують правовий статус органів державного регулювання транспорту, не передбачено спеціальні повноваження щодо регулювання перевезень за участю різних видів транспорту. Отже, 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 наразі 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 (Укртрансбезпека), Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор), Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація), Державна авіаційна служба (Державіаслужба) та ін.

Доцільним вбачається регламентація на рівні окремого закону про мультимодальні (змішані) перевезення засад державної політики регулювання таких перевезень, доповнення Положення про Міністерство інфраструктури повноваженнями щодо державного регулювання змішаних перевезень. Оскільки учасники перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні функціонують в умовах конкурентного ринку, доцільно передбачити застосування 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.

2.2. Договори, що опосередковують перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні

Сучасний етап розвитку економіки вимагає нових оптимальних способів організації перевізного процесу за допомогою правових засобів, в якості яких виступають транспортні договори. В умовах пошуку нових логістичних підходів до доставки вантажів, забезпечення оптимальної взаємодії різних видів транспорту при здійсненні перевезень вантажів дослідження договірних відносин між учасниками перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні стають все більш актуальними [147, с. 54].

Незважаючи на достатньо значний потенціал України для розвитку перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні, наразі, як вже зазначалося в роботі, відсутній єдиний акт внутрішнього законодавства, що присвячений перевезенням у прямому змішаному сполученні, а норми, що регламентують відповідні відносини учасників такого перевезення, «розпорошені» у транспортних кодексах, статутах та правилах перевезень. Про це неодноразово зверталася увага в науковій юридичній літературі [3, 27, 86]. У таких умовах договори при здійсненні змішаних перевезень вантажів відіграють величезну роль. Положення щодо договору перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні містяться у нормативно-правових актах різної юридичної сили. У статтях 307, 312 ГК України закріплено загальні положення щодо договору перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні. Стаття 913 ЦК України містить загальні положення щодо перевезення у прямому змішаному сполученні не лише вантажу, а й пасажирів, багажу, пошти, відсилаючи до індивідуально-договірного регулювання відповідних відносин їх учасниками [148, с. 31].

Відповідно до частини 1 статті 312 ГК України, за договором перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні перевезення здійснюється від вантажовідправника до вантажоодержувача двома або більше перевізниками

різних видів транспорту за єдиним перевізним документом. Відповідно до частини 2 зазначеної статті, загальні правила, передбачені статтею 307 ГК України, застосовуються до договору перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні з особливостями, якщо інше не передбачено транспортними кодексами чи статутами. Отже, договір перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні є різновидом договору перевезення, тому до цього договору застосовуються загальні правила щодо договору перевезення (укладення договору перевезення вантажу підтверджується складенням перевізного документа (транспортної накладної, коносаменту тощо) відповідно до вимог законодавства). Водночас специфіка укладення договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні обумовлена особливостями цього виду перевезення щодо термінів доставки вантажу [148, с. 32]. Так, особливістю перевезень вантажів в прямому змішаному сполученні є те, що це перевезення здійснюється за єдиним перевізним документом, складеним на весь шлях прямування, хоча в ньому беруть участь кілька видів транспорту. Це означає, що правовідносини, учасниками якого є різні види транспорту, виникає на підставі єдиного договору перевезення, який укладає вантажовідправник з перевізником в пункті відправлення [31, с. 67]. Крім цього, такий договір вирізняється особливим змістом щодо строку доставки вантажу, що збільшується на час, необхідний для перевалювання перевезеного вантажу з одного виду транспорту на інший; забезпечення збереження вантажу з урахуванням того, що цей обов'язок розподіляється між усіма транспортними організаціями, які беруть участь у процесі перевезення; про сплату провізної плати та всіх належних транспортним організаціям платежів. Ретельно регулюється відповідальність транспортних організацій, що беруть участь у транспортуванні вантажу, збільшується також сфера відповідальності відправника вантажу, зокрема за рахунок додаткової відповідальності за ті порушення вимог законодавства щодо оформлення транспортних документів і навантаження вантажів у транспортні засоби, що спричинили негативні наслідки у зв'язку з перевезенням вантажів у прямому змішаному сполученні

(наприклад, наднормативний простій транспортних засобів у пункті перевалювання вантажів з одного виду транспорту на інший) [27, с. 80].

Аналіз статей 312 та 307 ГК України дає підстави зробити висновок, що при перевезенні вантажів у прямому змішаному сполученні може укладатися, у разі необхідності здійснення систематичних перевезень вантажів, довгостроковий договір, за яким перевізник зобов'язується у встановлені строки приймати, а вантажовідправник – подавати до перевезення вантажі у погодженому сторонами обсязі; разовий договір перевезення конкретної партії вантажу, укладення якого підтверджується складенням перевізного документа відповідно до вимог законодавства; та вузлові угоди, порядок укладення яких встановлюється транспортними кодексами та статутами. Згідно зі ст. 39 Закону України «Про транспорт» відносини підприємств різних видів транспорту під час перевезень пасажирів, вантажів, багажу, пошти визначаються кодексами (статутами) окремих видів транспорту, а також укладеними на їх основі договорами (вузловими угодами). Розроблення та укладення вузлових угод здійснюється в порядку, який встановлюється Кабінетом Міністрів України. Такого порядку досі не розроблено, доцільно передбачити ці питання в Правилах перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.

Крім зазначених основних договорів, що опосередковують перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні, можуть укладатися допоміжні договори (зберігання, подання та забирання вагонів тощо), що спрямовані на забезпечення реалізації кінцевої мети – доставки вантажу [86, с. 5].

Більш детальна регламентація договірних відносин щодо перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні здійснюється відповідно до спеціального транспортного законодавства. У Статуті залізниць України, затв. постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р., перевезенню вантажів у прямому змішаному сполученні за участю залізниць присвячено розділ V. Так, п. 81 Статуту передбачає, що вантажі у прямому змішаному сполученні за участю залізничного транспорту приймаються до перевезення

згідно з планом, затвердженим у встановленому порядку на підставі замовлень та договорів на організацію перевезень. Умови роботи перевалочних пунктів визначаються договорами, що укладаються залізницею або відповідним підприємством залізниці з портом (п. 92 Статуту). Відносини залізниці, річкових і морських перевізників при здійсненні перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні регламентовано Правилами перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні (статті 79-99 Статуту).

У Статуті автомобільного транспорту УРСР, затв. постановою Ради Міністрів УРСР від 27 червня 1969 р., містяться положення щодо договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні, зокрема передбачено застосування договору на централізоване завезення (вивезення) вантажів у разі централізованих перевезень вантажів з промислових підприємств, баз, складів, залізничних станцій, портів (пристаней) і аеропортів (п. 38 Статуту). П. 38 Статуту містить посилання на Правила централізованого заводу (вивозу) вантажів автомобільним транспортом, які відсутні у сучасному вітчизняному законодавстві. Згідно з п. 116 Статуту автомобільного транспорту, умови роботи перевалочних пунктів визначаються вузловою угодою, що укладається автотранспортним підприємством або організацією з залізницею, пароплаванням (портом), аеропортом.

При здійсненні перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні за участю внутрішнього водного транспорту застосовується положення розділу VIII Статуту внутрішнього водного транспорту СРСР, затв. постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 р. При цьому зазначені норми Статуту, так само як і Статуту автомобільного транспорту УРСР, застосовуються лише в частині, що не суперечить чинному законодавству України.

До перевезень у прямому змішаному сполученні, що здійснюються за участю морського транспорту, застосовуються правила Кодексу торговельного мореплавання України від 23 травня 1995 р. в зазначених у ньому випадках, а також в частині, не передбаченій спеціальним законодавством, що регулює такі

перевезення (в ст. 3 кодексу є посилання на правила перевезень у прямому змішаному сполученні, проте такі правила не прийнято).

У розділі 3 Правил повітряних перевезень вантажів, затв. наказом Державної служби по нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 14 березня 2006 року, закріплено визначення договору змішаного перевезення як договору, згідно з яким оператор змішаного перевезення за умови оплати платежів за транспортування зобов'язується здійснити або забезпечити здійснення змішаного перевезення вантажу. При здійсненні змішаних перевезень за участю повітряного транспорту повітряний перевізник виступає оператором змішаного перевезення. Крім цього, у Правилах передбачено застосування Конвенції ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 р. (Женевської конвенції), якщо імперативні норми національного права не передбачають інше. Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів містить визначення договору змішаного перевезення – це договір, на підставі якого оператор змішаного перевезення за сплату провізних платежів зобов'язується здійснити або забезпечити здійснення міжнародного змішаного перевезення.

Таким чином, в умовах відсутності належної правової регламентації змішаних перевезень, саме договір залишається основним регулятором відносин щодо перевезення вантажів у змішаному сполученні. В цілому, укладення договору про змішане перевезення вантажу надає вантажовласникові ряд переваг. Зокрема, вантажовласник звільняється від необхідності укладати договори, вступати у юридичні відносини з різними перевізниками.

В. А. Попов, досліджуючи правовідносини у сфері перевезення вантажів у прямому і прямому змішаному сполученні, пропонує поділяти договори перевезення вантажів на основні й допоміжні. При цьому основними договорами автор пропонує вважати такі, що безпосередньо забезпечують переміщення вантажів, в тому числі договори перевезення останніх окремими видами транспорту, договір чартеру (фрахтування) тощо. Допоміжні ж спрямовані на забезпечення технологічного процесу транспортування вантажів. Їх допоміжний характер по відношенню до основних договорів полягає не в їх

додатковому характері, оскільки ці договори є самостійними договірними конструкціями, а в тому, що виникнення й реалізація відповідних правовідносин покликані забезпечити технологічний процес навантаження, транспортування, перевалки, розвантаження й видачі вантажу. До вказаних конструкцій належать договори на експлуатацію залізничної колії, договір на подачу й забирання вагонів, на управління аеродромом, про договір аеропортне обслуговування та ін. [44, с. 176].

Дійсно, транспортний процес при перевезеннях вантажів складається з трьох основних стадій: 1) пред'явлення вантажу і подачі транспортних засобів під навантаження; 2) перевезення вантажу; 3) видача вантажу. Дана система характеризується єдністю та послідовністю, яка передбачає з'єднання цих елементів транспортного процесу у внутрішню організовану структуру. Транспортні операції і роботи, відокремлені від цієї єдиної системи, не в змозі забезпечити доставку вантажу. Лише в єдності з іншими стадіями перевізного процесу досягається його кінцева мета – доставка в пункт призначення.

До правових ознак договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні у літературі відносять такі: це господарський договір, сторонами якого є вантажовідправник та перевізник; договір визначає майново-господарські зобов'язання, що виникають при здійсненні одного з видів господарської діяльності – перевезення вантажів; оплатність договору, тобто цей вид транспортної послуги надається за плату за перевезення вантажів; за способом укладення вказаний договір є реальним, тому що момент його укладення збігається з моментом прийняття вантажу до перевезення; це строковий господарський договір, оскільки пов'язаний з виконанням зобов'язань його сторін у встановлений законодавством чи договором строк [27, с. 87].

Правилами перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні передбачено, що у прямому змішаному залізнично-водному сполученні вантаж приймається до перевезення за накладною, яка

супроводжує його до пункту призначення і видається одержувачу. Юридичне значення накладної в тому, що вона є товаросупровідним документом і письмовим доказом як факту укладення договору перевезення в прямому змішаному сполученні, так і його змісту [31, с. 68]. Передача вантажів з водного транспорту на залізничний і навпаки здійснюється за передавальними відомостями, які складаються стороною, що здає вантаж. Передавальна відомість являє собою правовий документ, що відображає рух вантажу в процесі його перевалки: час пред'явлення до передачі кожної партії вантажу, послідовне нарахування належних водному і залізничному транспорту зборів і платежів, час фактичного прийому вантажу. Крім того, передавальна відомість є документом, відповідно до якого кожний наступний співперевізник, підписуючи її, укладає договір перевезення з вантажовідправником і попереднім співперевізником і тим самим покладає на себе обов'язок щодо подальшої доставки вантажу на адресу одержувача вантажу. Передавальні відомості, що свідчать про фактичну передачу вантажу, мають велике значення для розмежування відповідальності транспортних організацій за збереження вантажів, тому що саме з моменту підписання передавальній відомості відповідальність за збереження вантажу покладається на транспортну організацію, що приймає вантаж у пункті перевалки [31, с. 68–69].

Відповідно до Правил перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні до перевезення в прямому змішаному сполученні вантаж може бути прийнятий від будь-якого і до будь-якого пункту, відкритого для вантажних операцій. Включеними же до цього виду сполучення вважаються тільки морські порти, пристані, залізничні станції, внесені в список перевалочних пунктів, які здійснюють передачу вантажів прямого змішаного сполучення. У Статуті залізниць України передбачено, що для прямого змішаного сполучення відкриті усі залізничні станції, що здійснюють операції з вантажними перевезеннями, а також за переліком, встановленим Мінтрансом (наразі Міністерством інфраструктури), – морські і річкові порти (п. 80). У

Правилах перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні встановлено, що для прямого змішаного сполучення відкриті всі залізничні станції, що здійснюють операції з перевезень вантажів, річкові порти і пристані, зареєстровані як суб'єкти підприємницької діяльності, і які відповідно до своїх статутних положень та технічних і технологічних можливостей здійснюють операції з перевезення та перевалки вантажів. Пункти перевалки вантажів визначаються за узгодженням між усіма учасниками транспортного процесу при плануванні перевезень (п. 1.2 Правил). Усі підприємства й організації транспорту (залізниці, річкові порти, судноплавні компанії), які задіяні в перевезенні, є рівноправними учасниками транспортного процесу і не розглядаються як «клієнт» якого-небудь виду транспорту (якщо вантаж не йде на їхню адресу для господарських потреб) (п. 1.1 Правил).

Важливе значення при перевезеннях вантажів у прямому змішаному сполученні мають терміни початку прийому вантажів у перевалочних пунктах при відкритті навігації і терміни припинення прийому вантажів перед закриттям навігації. Так, відповідно до Правил перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні, терміни початку приймання вантажів у пунктах перевалки портами з відкриттям навігації і терміни закінчення приймання вантажів перед закриттям навігації порти та річкові транспортні підприємства, яким належать перевалочні пункти, повідомляють відповідним залізницям, річковим пароплавствам та судноплавним компаніям не пізніше 20 діб до настання цих термінів (п. 1.6).

Слід зазначити, що планування, яке є обов'язковим при перевезенні вантажів залізничним транспортом, застосовується також і для перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні за участю залізниці. Відповідно до п. 81 Статуту залізниць України, вантажі у прямому змішаному сполученні приймаються до перевезення згідно з планом, затвердженим у встановленому порядку на підставі замовлень та договорів на організацію перевезень. Відповідно до Правил перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні, вантажі в прямому змішаному сполученні приймаються до

перевезення згідно з погодженим між залізницею і портом та затвердженим у встановленому порядку місячним планом, який складається на підставі замовлень відправників (п. 1.4).

Слід зауважити, законодавством передбачено обмеження щодо перевезення окремих вантажів у прямому змішаному сполученні, зокрема, наливні вантажі, вибухові і сильнодійні отруйні речовини. Перелік окремих швидкопсувних і небезпечних вантажів, які дозволяється перевозити в прямому змішаному сполученні, наведено в додатку 1 до Правил перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні, зокрема:

1) швидкопсувні вантажі (консерви всіх видів; сир, бринза; рибні продукти солоні, сушені і в'ялені; жири риб і морських тварин; риба та оселедці солоні; ковбаси і окости сирокочені, смалець в осінній (вересень – листопад) і весняний (квітень – травень) періоди з терміном перевезення не більше 15 діб; овочі і гриби солоні, мариновані, мочені, квашені, томатпаста, томат-пюре; вина фруктові, ягідні, виноградні, шампанське; напої безалкогольні, води мінеральні натуральні; картопля, буряк, морква, ріпа й інші бульбові овочі в тарі, фрукти (яблука, крім ранніх); шкіра, шкури і хутро у невиробленому стані (крім мокросолоних і заморожених); кондитерські вироби (цукерки, печиво, вафлі тощо).

2) легкозаймисті та вогнебезпечні вантажі (бавовна у пресованих кипах; льон, коноплі і джут у кипах; одеколон, парфуми та інша спиртова парфумерія; сажа в тарі; текстиль і трикотаж усіх видів; вугілля деревне в тарі; тирса і стружка металеві (у пресованому або упакованому вигляді); сірники; спирт у металевих бочках; вата в кипах і ящиках; лаки, фарби в тарі; оліфа в тарі).

Безперервна перевалка вантажу з одного виду транспорту на інший можлива тільки при злагодженій роботі всіх транспортних організацій в пунктах, де стикуються залізничні, автомобільні і водні шляхи, – в транспортних вузлах. Юридичною формою, що регулює відносини перевізників

в прямому змішаному сполученні з перевалки вантажів, є вузлова угода, яка укладається між транспортними організаціями між дорогою і портом, автотранспортними перевізниками, а при прямому водному сполученні – між морськими і річковими портами [31, с. 69].

Чинне законодавство не розкриває визначення поняття вузлової угоди. Правова природа вузлових угод в юридичній літературі визначається неоднозначно. Вона обумовлена правовідносинами, що виникають з договору прямого змішаного перевезення вантажів, що здійснюється за участю перевізників різними видами транспорту. Множинність осіб на стороні виконавця зобов'язання з перевезення зумовила проблему правової кваліфікації відповідних договірних відносин [87, с. 358]. В науковій літературі вузлова угода розглядається як один з організаційних договорів або як договір особливого роду. Так, В. В. Кадала вузлові угоди, що укладаються між транспортними організаціями різних видів транспорту, відносить до організаційних договорів. Дослідник зазначає, що вузлова угода виступає у вигляді не єдиного документа, а як сукупність нормативних документів (ЄТП, договір, Правила користування вагонами та контейнерами та ін.), які доповнюють один одного. У зв'язку з відсутністю у законодавчого визначення терміну «вузлова угода», пропонується під цим терміном розуміти сукупність договорів, які носять організаційний характер і визначають взаємні відносини транспортних організацій, які беруть участь у прямому змішаному сполученні, згідно з якими вони зобов'язуються за плату переміщувати вантажі з одного виду транспорту на інший з метою продовження процесу доставки [27, с. 184–185].

У науковій літературі обґрунтовано пропозиції щодо застосування концепції «єдиного перевізника» до перевізників різних видів транспорту, які беруть участь у змішаному перевезенні вантажів. Деякі дослідники вважають, що до договору перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні концепція «єдиного перевізника» непридатна, тут мова йде про виконання

обов'язку з доставки вантажу першим перевізником, який уклав договір, та залучає до виконання свого обов'язку третіх осіб [87, с. 361]. В. В. Вітрянський справедливо зазначає: «Транспортні організації є юридичними особами, які самостійно вступають в договірні відносини, і ні за яких умов не можуть утворювати якийсь фантом «єдиного перевізника»...Учасники зазначених угод, природно, діють від свого імені і не набувають ніяких прав і обов'язків щодо вантажовідправників і вантажоодержувачів». Вузлові угоди пов'язані тільки з організацією виконання обов'язків перевізника з доставки вантажу в пункт призначення, причому тільки в частині передачі вантажу з одного виду транспорту на інший [149]. Крім того, дані договори більшість вчених, які спеціалізуються на проблематиці транспортного права, відносять до організаційних, оскільки спрямовані вони на організацію правовідносин за договором перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.

В. А. Єгіазаров, досліджуючи правову природу вузлової угоди, зазначає, що у таких угодах зазвичай передбачаються: порядок спільного змінного і добового планування роботи пункту перевалки; місця передачі вантажів; терміни навантаження та вивантаження окремих вагонів, груп вагонів, маршрутів, автомобілів, судів; порядок подачі, розстановки і прибирання залізницями завантажених і порожніх вагонів; фронти навантаження і вивантаження вагонів; у разі необхідності – розклад подачі залізницею в порти (пристані) вагонів під навантаження і під вивантаження, розклад підходу автомобілів, судів; порядок прийому, здачі і зважування вантажів, а також порядок і терміни взаємної інформації про підхід вантажів до пункту перевалки та про прибуття завантажених вагонів, судів, автомобілів, про подачу вагонів, їх готовності до збирання тощо [31, с. 69]. У зв'язку з цим, дослідник робить висновок про те, що в одному документі (вузловій угоді) містяться умови та визначено технічний порядок узгодженої експлуатаційної роботи при перевалці вантажу з одного виду транспорту на інший. При цьому В. А. Єгіазаров, порівнюючи вузлові угоди з організаційними, зазначає, що немає достатніх

підстав для того, щоб віднести вузлову угоду до числа організаційних договорів, однак немає підстав вважати вузлову угоду договором особливого роду [31, с. 70].

Особливістю вузлових угод, є те, що вони укладаються тільки між транспортними організаціями. Вузлові угоди не регулюють відносин транспортних організацій з вантажовідправниками і вантажоодержувачами, що відправляють і отримують вантажі в прямому змішаному сполученні. Ця обставина має істотне значення при порівнянні вузлової угоди з видами організаційних договорів, якими є довгострокові договори про організацію перевезень. Ще однією характерною рисою вузлової угоди є те, що якщо організаційні договори регулюють відносини, пов'язані з передачею вантажів вантажовідправниками перевізнику або навпаки, то вузлова угода регулює тільки відносини, пов'язані з перевалкою вантажів з одного виду транспорту на інший [31, с. 69].

Однак в юридичній літературі зустрічаються думки, коли перевалку вантажів з одного виду транспорту на інший в пункті перевалки прирівнюють до передачі вантажів. Так, наприклад, Г. Б. Астановський вважає, що, укладаючи між собою вузлові угоди, транспортні організації, які беруть участь у прямому змішаному сполученні, забезпечують цим виконання найбільш специфічного з обов'язків, покладених на них договором перевезення вантажів в даному виді сполучення, передачу вантажів з одного виду транспорту на інший [150, с. 194]. Вважаючи помилковим зазначене твердження, В. А. Єгізаров зазначає, що перевалку вантажів, яка здійснюється відповідно до вузлової угоди, не можна ототожнювати з передачею вантажів. Передача вантажу є елементом перевізного зобов'язання і полягає в діях з оформлення передавальних документів, які свідчать про перехід права володіння вантажів від перевізника до перевізника. Вузлова угода регулює такі відносини перевалочного пункту, які спрямовані на прискорення процесу перевалки вантажів від одного співперевізника до іншого і всього транспортного процесу

в цілому. Отже, на думку зазначеного вченого, вузлова угода – це цивільно-правовий договір, відповідно до якого перевалочні пункти (залізничні станції, порти, пристані) зобов'язуються за плату переміщувати вантажі з одного виду транспорту на інший на підставі обов'язкових технологічних правил з метою продовження процесу доставки вантажу [31, с. 70].

Як вбачається, вузлову угоду слід віднести до господарських договорів, що укладаються між суб'єктами господарювання – транспортними організаціями, які беруть участь у перевезенні вантажів у прямому змішаному сполученні. В досліджуваному аспекті слід зазначити, що у сучасній доктрині відсутня єдина наукова позиція щодо правової природи господарського договору. Представники цивілістичної концепції майже однотайно заперечують самостійне (галузеве) значення господарського договору [151, с. 15–19]. Так, В. В. Луць вважає договір цивільно-правовою категорією, хоча визнає, що сама договірна форма використовується й у інших галузях права, набуваючи там певних специфічних рис [152, с.103]. Водночас дослідник зазначає, що в підприємницькому договорі поєднуються як загальні ознаки, властиві будь-якому цивільно-правовому договору, так і особливості суб'єктного складу (його сторонами є суб'єкти підприємницької діяльності) та змісту, а також особливого порядку укладання певних договорів (реєстрація та ін.) та умов відповідальності їх сторін (за загальними правилами відповідальність підприємця настає незалежно від його вини у порушенні договірного зобов'язання) [153, с. 25–26]. А. В. Луць також кваліфікує господарські (комерційні) договори як цивільно-правові, оскільки вони за своєю економічною та правовою суттю є аналогічними загальноцивільним [154, с.163].

У господарсько-правовій концепції також висловлюються різні погляди щодо визначення правової природи господарського договору. Так, В. С. Щербина та А. Я. Пилипенко розглядають господарський договір як самостійну господарсько-правову категорію, що співвідноситься з категорією

«договір» як загальне і часткове. Особливими ознаками, притаманними господарському договору, вчені називають господарські цілі (якими є реалізація продукції, виконання робіт, надання платних послуг), дію щодо господарських договорів окремих правил стосовно їх укладання і змісту господарських договірних зобов'язань, законодавче обмеження кола можливих суб'єктів господарських договорів [155, с. 133–134]. Н. М. Пархоменко [156, с.44], Р. Ю. Ханік-Посполітак [157, с.79–81], О. О. Коломієць [158, с.120] співвідносять господарський договір із цивільним, як видове поняття з родовим. На переконання О. А. Беяневич, господарський договір є збірним поняттям, що об'єднує різні договірні типи, які мають схожі принципи нормативної регламентації. Господарський договір є правовою формою господарських зв'язків, специфічним правовим засобом, у якому поєднуються публічні інтереси суспільства в цілому та приватні інтереси окремих суб'єктів господарювання [159, с. 10–12]. Специфіку господарського договору О. А. Беяневич вбачає насамперед у його особливому суб'єктному складі та обмеженні договірної свободи. Господарський договір, на переконання дослідниці, є правовою формою і засобом організації господарських зв'язків, відносин, які формуються між суб'єктами господарювання з приводу руху матеріальних благ незалежно від того, чи перебувають їхні учасники у відносинах диспозитивності, чи субординації [159, с. 14–15]. О. М. Вінник відносить до кваліфікаційних ознак господарського договору такі: особливий суб'єктний склад (суб'єкти господарювання) органи/організації господарського керівництва, зокрема під час укладання державних контрактів; негосподарські організації для задоволення своїх господарських потреб; громадяни для забезпечення здійснення ними спільної діяльності щодо заснування суб'єктів господарювання); спрямованість договору на матеріально-технічне забезпечення діяльності учасників договірних відносин; реалізацію виробленої ними продукції (робіт, послуг); спільну діяльність щодо створення нового суб'єкта господарювання (господарської організації); спільне інвестування;

координацію господарської діяльності тощо; тісний зв'язок з плановим процесом, насамперед внутрішньофірмовим плануванням учасників господарських відносин, а також державним; поєднання в господарському договорі майнових та організаційних елементів; обмеження договірної свободи з метою захисту інтересів споживачів і загальногосподарських інтересів; можливість відступу від принципу рівності сторін (державні контракти, договори приєднання, договори, що укладаються у межах рамкових контрактів [160, с. 217–218]. Майже ті самі ознаки господарського договору виділяє і В. П. Жушман. Однак сторонами господарського договору він називає юридичних осіб та підприємців, які здійснюють господарську діяльність. Р. Б. Шишка визнає підприємницькі договори як дозволені цивільно-правові вольові акти суб'єктів підприємництва, у яких виражене їхнє прагнення до досягнення бажаних наслідків [161, с. 61]. При моделюванні поняття «підприємницький договір», зазначає дослідник, слід виходити із загального поняття договору та його ознак, до яких належать наступні: суб'єктний склад (обома сторонами договору або принаймні хоча б однією із них є підприємці); мета договору (нею є реалізація підприємницького товару (послуги), що не призначений для сімейного чи домашнього споживання); чітко регламентований порядок укладання договорів; форма договорів (лише письмова чи максимально наближена до письмової); супроводження бухгалтерськими проводками; обговорений наперед порядок виконання таких договорів і відповідальність за їх невиконання чи неналежне виконання; особливості механізму ціноутворення (будується відповідно до ринкової кон'юнктури) [161, с.346]. На думку В. С. Белих, категорія «підприємницький договір» вимагає окремої (автономної) легітимації тому, що правовий режим означеного договору має досить особливу специфіку, яка дає змогу протиставляти його іншим договорам. Основними критеріями віднесення договору до групи підприємницьких вчених вважає сферу опосередкування (відносини, що складаються у сфері підприємницької діяльності), суб'єктний

склад (обидві сторони такого договору є суб'єктами підприємницької діяльності) і підприємницьку мету використання майна (у широкому значенні слова), яке передається за договором [162, с. 129–132].

Як зазначає В. С. Мілаш, комерційний договір входить до механізму господарсько-правового регулювання ринкових відносин: а) на рівні нормативно-правового регулювання – як субінститут правового інституту господарського договору (сукупність юридичних норм, призначених для врегулювання відносин, що виникають під час укладення та виконання комерційних договорів); б) на рівні автономного (індивідуального) регулювання) – як акт автономного індивідуального) регулювання суб'єктів господарського права щодо умов і порядку здійснення ринкового обміну; в) на рівні реалізації права – як юридичний факт, що породжує правовідносини [134, с. 6].

С. Ю. Морозов пропонує поряд з вузловими угодами, які вже не здатні в повній мірі задовольнити потреби учасників перевезень вантажів в прямому змішаному сполученні, застосовувати договір про організацію прямих змішаних перевезень вантажів, під яким розуміється двох або багатосторонній договір між оператором змішаного перевезення і транспортною організацією або транспортними організаціями і регламентує порядок організації та здійснення обов'язків перевізника (перевізників) з доставки вантажу в прямому змішаному сполученні. Охоплюючи всі стадії перевізного процесу, цей договір здатний замінити не тільки вузлову угоду, але і договори на централізоване ввезення (вивезення) вантажів. При цьому договір про організацію перевезень вантажів в прямому змішаному сполученні в цій частині буде рамковим організаційним договором, який регулює взаємовідносини з організації виконання разових (локальних) договорів (договору перевезення вантажів і договору про пред'явлення вантажу до перевезення). Договір про організацію прямих змішаних перевезень вантажів пропонується визначити як дво- або багатосторонній договір, між оператором змішаного перевезення і транспортної

організацією або транспортними організаціями, що визначає порядок організації та здійснення обов'язки перевізника (перевізників) з доставки вантажу в прямому змішаному сполученні. При цьому, участь в договорах про організацію прямих змішаних перевезень вантажів в якості сторони оператора змішаного перевезення вантажів, на думку С. Ю. Морозова, не перетворює даний договір на договір транспортного експедирування, так само як укладення експедитором договору з перевізником не перетворює договір перевезення в транспортно-експедиторський договір. З одного боку, оператор вступає у відносини з вантажовідправником, укладаючи з ним договір транспортного експедирування, який передбачає обов'язок організувати перевезення вантажів. З іншого боку, виконання цього обов'язку передбачає укладання оператором договорів з перевізниками, які беруть участь у перевезенні вантажу в прямому змішаному сполученні [87, с. 378].

Підсумовуючи викладене, слід зазначити, 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. Дослідження проблемних питань організації та здійснення перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні дає підстави поставити питання щодо доцільності єдиного правового регулювання транспортних організаційних договорів різними видами транспорту, розширення видів таких договорів новими договірними конструкціями, зокрема договором про організацію прямих змішаних перевезень, закріплення на рівні законодавства особливостей укладення договорів, що опосередковують перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, в електронній формі, зокрема єдиного електронного перевізного документу, що підтверджує укладення зазначених договорів [147, с. 61].

На підставі вищезазначеного, доцільно доповнити ГК України та ЦК України загальними нормами щодо договорів мультимодального

перевезення, з деталізацією зазначених норм у окремому законі про змішані (мультимодальні) перевезення.

2.3. Господарсько-правова відповідальність за порушення законодавства щодо перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні

Господарсько-правова відповідальність учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні регламентується загальними нормами ГК України щодо відповідальності перевізника за прострочення доставки вантажу (ст. 313), відповідальності перевізника за втрату, нестачу, пошкодження вантажу (ст. 314), ЦК України щодо відповідальності перевізника за ненадання транспортного засобу і відповідальність відправника за невикористання наданого транспортного засобу (ст. 921); відповідальність перевізника за прострочення доставки вантажу (ст. 923); відповідальність перевізника за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу (ст. 924). Правила обмеженої відповідальності перевізника у розмірі фактично завданої шкоди вантажу та презумпція вини перевізника у разі втрати, псування, пошкодження та нестачі вантажу поширюються і на випадки перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні.

Проте, слід відмітити певні особливості господарсько-правової відповідальності учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, які передбачаються транспортними кодексами, статутами, правилами перевезення та вузловими угодами. Як вже зазначалося, основними учасниками перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні є відправник вантажу, перевізник та одержувач, проте модель відповідальності учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні ускладнюється наявністю декількох перевізників різних видів транспорту, що

беруть участь у перевезенні. При цьому перший перевізник бере участь у укладенні договору перевезенні вантажу з відправником, а останній перевізник має видати вантаж одержувачу вантажу [163, с. 179].

Проблемні питання виникають з притягненням до відповідальності перевізників, що беруть участь у такому перевезенні, у разі прострочення доставки вантажу, його псування, пошкодження, нестачі чи втраті. Вже зверталася увага у роботі, що у науці питання, чи можна застосовувати до всіх перевізників, що беруть участь у прямому змішаному сполученні, концепції «єдиного перевізника», є дискусійним.

В. В. Кадала, досліджуючи відповідні питання, зазначає, що у різні часи, в залежності від чинного на той час законодавства, вченими-правниками виділялися такі види відповідальності: спільна відповідальність; змішана відповідальність; солідарна відповідальність; дольова відповідальність. На цей час, при встановленні вини транспортних організацій декількох видів транспорту кожний з них несе відповідальність в тій частині, яка створилася з його вини. У разі якщо кожний з боржників відповідає перед кредитором тільки за свою частину боргу і тоді відповідальність є пайовою, або хоча б один з боржників відповідає перед кредитором не тільки за свою частину боргу, але і за інших боржників і тоді відповідальність є солідарною [27, с. 161].

В. А. Попов зазначає, що у цілому відповідальність осіб за договором перевезення вантажу у прямому та прямому змішаному сполученні розглядається в межах конструкції традиційної договірної відповідальності, оскільки суб'єктний склад цих правовідносин становлять особи відправника і перевізника. У той же час при мультимодальних перевезеннях згаданий суб'єктний склад доповнюється додатковими учасниками на стороні перевізника – фактичними перевізниками [44, с. 92].

Тому господарсько-правова відповідальність при здійсненні перевезення у прямому змішаному сполученні залежить від наступних умов: чи заподіяна шкода вчинена з вини одного перевізника або двох; чи заподіяна шкода з вини вантажовідправника чи вантажоодержувача; чи можна встановити ступінь вини

кожного з учасників однієї або кількох правовідносин [27, с. 149–150]. Як зазначав М. К. Александров-Дольник, характеристика відповідальності транспортних організацій за невиконання зобов'язань, що витікають з договорів перевезення вантажів в прямому змішаному сполученні, викликала спори щодо того, визнати її солідарною чи дольовою, чи вона не може бути визнана ні солідарною, ні дольовою [164, с. 33]. Вже у дореволюційні часи з'явився погляд на відповідальність перевізників при перевезеннях в прямому змішаному сполученні як на відповідальність солідарну. Його прихильники обґрунтовують свою точку зору тим, що предмет договору перевезення неподільний. Так, ще І. М. Рабинович зазначав: «Предмет договору перевезення по суті своїй нерозділений (доставка вантажу в цілості до місця призначення). Тому, кожний з перевізників, що є контрагентами за цим договором, вважається зобов'язаним виконати весь договір, а це означає, що всі вони відповідають один за іншого солідарно» [165, с. 395]. Вже у радянські часи такого ж висновку дійшов А. Г. Гусаков [166, с. 290]. Вбачаючи підставу для визнання відповідальності перевізників солідарною в неподільності предмету зобов'язання, ці автори, разом з тим, відмічали, що солідарна відповідальність перевізників в силу закону носить обмежений характер. Обмеження солідарної відповідальності перевізників визнавалося в тому, що клієнт міг пред'явити свої вимоги не до будь-якої з перевізників, а тільки до тих, які були вказані в законі. У подальшому до думки про солідарний характер відповідальності перевізників, що беруть участь у прямому змішаному сполученні, приєднався М. А. Тарасов, який зазначав, що «договір перевезення за самою природою в силу нероздільності свого предмету, встановлює солідарну відповідальність учасників перевезення» [167, с. 61].

Прихильником визнання відповідальності перевізників при перевезеннях вантажів у прямому змішаному сполученні пайовою є К. К. Яічков. Негативне відношення до визнання солідарного характеру цього зобов'язання дослідник обґрунтовує, по-перше, можливістю пред'явлення вимог тільки до транспортної

організації призначення вантажу, а по-друге, запереченням неподільності предмету зобов'язання при перевезенні вантажу [168, с. 126]. К. К. Яічков дійшов висновку, що «в відносинах з перевезення вантажів у прямому та прямому змішаному сполученні не може бути солідарності на боці транспортних підприємств і що відповідальність їх, як правило, є пайовою» [168, с. 128].

Але, як зазначає В. В. Кадала, в силу того, що чинне законодавство не надає клієнту змоги «обирати винних», а також вести дискусію про солідарну відповідальність, немає підстав погодитися з М. К. Александровим-Дольником [27, с. 152]. В. В. Кадала справедливо зазначає, що при перевезеннях вантажів у прямому сполученні, у здійсненні яких беруть участь транспортні організації одного виду транспорту, не дивлячись на відсутність підстав для визнання неподільності предмету зобов'язання перевізників, оскільки кожна транспортна організація здійснює перевезення тільки на своїй ділянці шляху, відповідальність транспортних організацій є солідарною. Солідарний характер відповідальності обмежений тим, що вимогу може бути пред'явлено тільки до транспортної організації призначення, яка несе відповідальність перед заявником претензії та позову за всі транспортні організації, що беруть участь у перевезенні. Таким чином, відповідальність усіх транспортних організацій, що беруть участь у цих видах сполучень, оснований на принципі вини та є пайовою [27, с. 153–155].

У літературі зустрічається термін «спільна відповідальність», який запропонував Х. І. Шварц замість терміну «змішана відповідальність» [169, с. 95–97]. Дослідник не робив різниці у застосуванні цих термінів, а в подальшій роботі відмовився від терміну «спільна відповідальність» [170, с. 199 – 203]. А. М. Рубін [171, с. 144], Б. Б. Черепакін [172, с. 484 – 485], Б. Л. Хаскельберг [173, с. 80 – 81], С. А. Тихоненко та А. Н. Романович та інші дослідники також використовували термін «спільна відповідальність» замість терміну «змішана відповідальність». Зокрема, А. М. Рубін зазначав, що

«встановлений в літературі та судово-арбітражній практиці термін «змішана відповідальність» носить умовний характер і ...є невдалим, оскільки відповідальність, зрозуміло, ні за яких умов не може змішуватися. З цієї точки зору більш вдалим є термін «спільна відповідальність» [171, с. 144]. У той самий час зазначені дослідники визнавали можливим застосування «спільної відповідальності» не тільки до випадку відшкодування збитків боржником з урахуванням ступеня вини кредитора (потерпілого), але і до випадку розподілення збитків між декількома боржниками, що спільно завдали збитків кредитору. Є. А. Тихоненко і А. Н. Романович також вважають, що «в спорі про відшкодування збитків, завданих одержувачу, перевізник та відправник виступають один перед одним не як кредитор та боржник, а тільки як боржники перед вантажоодержувачем. Тому тут ... немає змішаної відповідальності, а є самостійна відповідальність перевізника та вантажовідправника. Але обсяг відповідальності кожної з цих організацій повинен визначатися відповідно ступеню вини» [174, с. 96].

З цього приводу К. К. Яічков зазначає: «У літературі зустрічається ще термін «спільна відповідальність», який застосовується до випадків, коли має місце покладення відповідальності на двох та більше боржників згідно з тягарем вини кожного з них. Так, вказується, що якщо шкода вантажу завдана і його відправником і залізницею, то ... два відповідача повинні нести спільну відповідальність перед вантажоодержувачем» [175, с. 59].

В одних випадках спільна відповідальність задовольняє всім ознакам дольової відповідальності боржників при множинності осіб у зобов'язанні. В інших же випадках, коли немає множинності осіб у зобов'язанні, а має місце відповідальність кількох боржників, пов'язаних з кредитором різними зобов'язаннями, вона є особливим видом відповідальності, лише близьким за характером до пайової [27, с. 158–159]. В. Т. Смирнов застосовує термін «спільна відповідальність» у більш широкому сенсі, вважаючи, що «спільна відповідальність може бути як солідарною (якщо збитки стали єдиним

нероздільним результатом винної поведінки перевізника та вантажовідправника), так і дольової (якщо характер порушень дозволяє встановити, які збитки завдані винною поведінкою кожного з них)» [176, с. 32].

Слід підтримати позицію В. В. Кадали, який зазначає, що сфера застосування терміну «спільна відповідальність» потребує уточнення. За загальним правилом боржники, спільними діями яких завдано шкоду кредитору, несуть перед ним солідарну відповідальність. Сума, що виплачена кредитору, в подальшому може бути розподілена між боржниками. Спеціальне значення терміна «спільна відповідальність» у тому, що він застосовується, коли солідарна відповідальність боржників, що спільно завдали шкоди, в силу закону не настає, а кожний з боржників відповідає безпосередньо перед кредитором відповідно до ступеня своєї вини [27, с. 157]. Втім, слід додати, що застосування спільної відповідальності, передбаченої чинним законодавством, на практиці призводить до затягування стягнення збитків у зв'язку з необхідністю визначення перевізника, який має відповідати за завдання шкоди у випадку нелокалізованих збитків. Більш оптимальним варіантом вбачається модель відповідальності єдиної особи за перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні – оператора змішаного перевезення.

У сучасній світовій практиці у сфері відповідальності за договорами перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні склалось дві основні моделі відповідальності: уніфікована відповідальність першого перевізника й відповідальність перевізника відповідної ланки. Система першої моделі – уніфікованої відповідальності – ґрунтується на правовому режимі відповідальності, що застосовується незалежно від виду транспорту, при транспортуванні вантажу, яким було завдано шкоду. Згідно з системою другої моделі – відповідальності представника ланки – порядок відшкодування визначається на підставі правил, що властиві різним видам транспорту, тобто в залежності від виду транспорту, яким здійснювалось перевезення під час завдання шкоди. Кожна система має свої переваги і недоліки. Перевагами

системи уніфікованої відповідальності є те, що вона є простою і прозорою для всіх учасників, залучених у процес транспортування. Недоліком для перевізника є те, що його право вступати у відносини із субперевізниками варіюється залежно від застосованого мультимодального режиму. У той же час перевагами системи відповідальності перевізника ланки для мультимодального транспортного оператора є те, що його відповідальність перед відправником не може перевищувати відповідальність такого перевізника. Однак, навіть при встановленні місця завдання шкоди існує ймовірність того, що така шкода завдалась поступово або на перетині перевезення двома видами транспорту. Тому жодна система відповідальності перевізника ланки не повинна запроваджуватись загальними правилами, оскільки в такому разі може виникнути суперечність між відповідними положеннями й унімодальними конвенціями [44, с. 106; 177].

Як зазначає Н. О. Бутакова, ключовим аспектом в контексті встановлення відповідальності оператора за втрату, пошкодження або затримку вантажу є вибір між єдиною та мережевою системою відповідальності. Відповідно до єдиної системи відповідальності, однаковий режим відповідальності застосовується до всього мультимодального перевезення, незалежно від стадії, на якій втрата, пошкодження або затримка доставки вантажу відбулися. При мережевій системі відповідальності відповідальність оператора мультимодального перевезення залежить від локалізації збитку, тобто від того, на якій стадії перевезення і на якому виді транспорту сталося заподіяння збитку, визначається на підставі міжнародних конвенцій або національного закону, що застосовується до певних видів транспорту, на якому заподіяно шкоду [39, с. 300].

Мультимодальне перевезення передбачає перевезення вантажу «від дверей до дверей» і кожен ділянку перевезення, що здійснюється певним видом транспорту, оформляється видачею фактичним перевізником накладної або коносаменту. Таким чином, у разі, якщо можливо точно встановити коли, в якому місці і на якому виді транспорту сталося пошкодження, втрата або

затримка вантажу, застосовується так звана мережева модель відповідальності, тобто відповідальність оператора визначається так, як якщо б він уклав окремий договір на відповідний етап перевезення на певному виді транспорту. Оператор також матиме право регресу до фактичного перевізника, який безпосередньо заподіяв шкоду. Однак, якщо не вдасться встановити точний час і місце заподіяння шкоди, діятиме договір мультимодального перевезення і відповідальність оператора визначатиметься в цілому за договором, згідно з яким оператор приймає на себе відповідальність за здійснення мультимодального перевезення вантажу, а також несе відповідальність за втрату або пошкодження вантажу і за прострочення в його доставці протягом всього мультимодального перевезення [39, с. 307].

У вітчизняному законодавстві, відповідно до ст. 131 Статуту залізниць України, претензії, що виникли з приводу перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, заявляються: а) залізниці призначення, якщо кінцевим пунктом перевезення є залізнична станція; б) іншому транспортному органу, якщо кінцевим пунктом перевезення є порт. Відповідно до Правил перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні, відповідальність перевізників за перевезення вантажів, якщо за пред'явленою порту претензією відповідальною є залізниця, то порт направляє претензію залізниці, якій належить станція перевалки вантажу; якщо претензія пред'явлена залізниці призначення, а відповідальним за неї є порт, то залізниця направляє претензію порту перевалки. Залізниця і порт при передачі претензії зобов'язані додати до неї результати розгляду в частині своєї відповідальності і повідомити заявника про пересилку претензії (п. 4.5).

У Правилах повітряних перевезень вантажів передбачено, що оператор змішаного перевезення від власного імені або через іншу уповноважену особу укладає договір змішаного перевезення як сторона договору та бере на себе зобов'язання за виконання договору і не є агентом відправника чи перевізника (розд. 3). Відповідальність повітряного перевізника за шкоду, заподіяну в разі знищення, втрати, ушкодження чи затримки доставки вантажу, якщо випадок,

що призвів до шкоди, стався в період часу змішаного перевезення, обмежується сумами, установленими Конвенцією ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 р. (Женевською конвенцією). У разі, якщо знищення, втрата, ушкодження чи затримка в доставці вантажу сталися на визначеному етапі змішаного перевезення, відповідальність повітряного перевізника обмежується сумами, установленими міжнародними конвенціями, зокрема: Монреальською конвенцією (на етапі змішаного перевезення, перевезення на якому здійснюється повітряним транспортом); Конвенцією CMR (на етапі змішаного перевезення, перевезення на якому здійснюється автомобільним транспортом; Конвенцією COTIF-CIV (на етапі змішаного перевезення, перевезення на якому здійснюється залізничним транспортом); Правилами Hague-Visby (на етапі змішаного перевезення, перевезення на якому здійснюється морським (річковим) транспортом).

Відповідно до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) від 9 травня 1980 року згідно з текстом Протоколу змін від 3 червня 1999 року (Україна приєдналася відповідно до Закону від 05 червня 2003 року) у разі, якщо перевезення здійснювалось згідно з єдиним договором перевезення кількома подальшими перевізниками, то кожний з перевізників, що прийняв вантаж разом з накладною, бере участь в договорі перевезення згідно з вказівками накладної і виконує зобов'язання, що випливають із цього. У цьому випадку кожний перевізник відповідає за перевезення на всьому шляху до видачі (ст. 26) [178, 179].

Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (Женева, 19 травня 1956 року) зі змінами відповідно до Протоколу від 5 липня 1978 року (Україна приєдналася відповідно до Закону від 1 серпня 2006 року) встановлює, що якщо буде доведено, що будь-яка втрата вантажу, його пошкодження чи затримка доставки, що мали місце під час перевезення, яке було здійснене іншим видом транспорту, і не були викликані дією чи неоглядом автомобільного перевізника, а викликані подією, що могла мати місце лише під час і з причини перевезення, здійсненого цим іншим видом

транспорту, відповідальність автомобільного перевізника визначається не цією Конвенцією, а таким чином, як визначалась би відповідальність перевізника іншим видом транспорту, якщо б договір перевезення вантажу був би укладений відправником виключно з перевізником іншим видом транспорту згідно з умовами, визначеними законодавством про перевезення вантажу цим видом транспорту [180, 181]. Однак, якщо такі умови відсутні, то відповідальність автомобільного перевізника визначається цією Конвенцією (ст. 2).

Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, прийнята 28 травня 1999 р. (Україна приєдналася до Конвенції Законом України від 17 грудня 2008 року) також передбачає відповідальність перевізника у випадку знищення, утрати, пошкодження, затримки в перевезенні вантажу, що обмежується сумою 17 спеціальних прав запозичення за кілограм, за винятком окремих випадків. Втім, ст. 25 Конвенції передбачає можливість встановлення меж відповідальності, зокрема перевізник може обумовити, що стосовно договору перевезення застосовуються межі відповідальності, розмір яких перевищує розмір меж відповідальності, передбачених Конвенцією, або відповідальність є не обмеженою. Глава IV, що регламентує змішані перевезення, передбачає, що перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну у випадку знищення, утрати або пошкодження вантажу, тільки за умови, що подія, яка стала причиною такої шкоди, мала місце під час повітряного перевезення (ст. 18) [182]. Як вбачається, можливість зміни правила щодо обмеженої відповідальності перевізника є позитивним прикладом для запозичення у вітчизняному законодавстві, оскільки в українському законодавстві щодо всіх видів транспорту передбачено обмежену відповідальність перевізника, яка обмежується реальними збитками, які завдано вантажу.

Конвенція ООН 1980 р. застосовується до всіх договорів мультимодального перевезення з одного місця в інше, які розташовані в двох державах, якщо: а) вказане в договорі змішаного перевезення місце, в якому

вантаж приймається оператором змішаного перевезення до свого відання, знаходиться в одній з Договірних держав; або б) зазначене в договорі змішаного перевезення місце доставки вантажу оператором змішаного перевезення знаходиться в одній з Договірних Держав (ст. 2 Конвенції). При цьому вантажовідправник має право обирати між змішаним перевезенням та перевезенням, що здійснюється на окремих етапах різними видами транспорту (ст. 3 Конвенції).

Частина III Женевської конвенції регламентує відповідальність оператора мультимодального перевезення, якою встановлено правило, що відповідальність оператора змішаного перевезення за вантаж охоплює період з моменту прийняття їм вантажу до свого відання до моменту видачі вантажу (ст. 14). Вважається, що вантаж знаходиться у веденні оператора змішаного перевезення: 1) з моменту, коли він прийняв вантаж від: а) вантажовідправника або особи, що діє від його імені, або б) будь-якого органу або іншої третьої особи, яким в силу закону або правил, що підлягають застосуванню в місці прийняття вантажу до його відання, вантаж повинен бути переданий для перевезення; 2) до моменту, коли оператор видав вантаж: а) шляхом вручення вантажу вантажоодержувачу, або б) у разі, коли вантажоодержувач не приймає вантаж від оператора змішаного перевезення, – шляхом надання його в розпорядження вантажоодержувача відповідно до договору змішаного перевезення або з законом або звичаєм цієї галузі торгівлі, що застосовуються в місці видачі вантажу, або в) шляхом передачі вантажу будь-якому органу чи іншій третій особі, яким в силу закону або правил, застосовуваних в місці видачі вантажу, повинен бути переданий вантаж.

Відповідальність оператора змішаного перевезення за втрату або пошкодження вантажу, а також затримку в доставці ґрунтується відповідно до Конвенції на принципі «презумпції вини». Це означає, що оператор змішаного перевезення несе відповідальність за збиток, що є результатом втрати або пошкодження вантажу, а також затримки в доставці, якщо обставини, що їх

викликали, мали місце в той час, коли вантаж перебував у його віданні, якщо тільки оператор змішаного перевезення не доведе, що він, його службовці або агенти або будь-яка особа, вжили всіх заходів, які могли розумно вимагатися, щоб уникнути таких обставин і їх наслідків (ч. 1 ст. 16 Конвенції ООН 1980 р.).

У випадках, коли вина оператора змішаного перевезення, його службовців або агентів є змішаною, оператор змішаного перевезення несе відповідальність лише в тій мірі, в якій втрата, пошкодження або затримка в доставці обумовлені такою виною або недбалістю, за умови, що оператор змішаного перевезення доведе розмір втрати, ступінь пошкодження або затримки в доставці, що необумовлені виною з його боку. Межі відповідальності передбачено ст. 18 Конвенції, що обмежується сумою, яка не перевищує 920 розрахункових одиниць за місце чи іншу одиницю відвантаження, або 2,75 розрахункової одиниці за один кілограм ваги брутто втраченого або пошкодженого вантажу в залежності від того, яка сума вище. Якщо міжнародне змішане перевезення не включає відповідно до договору перевезення вантажу морем або внутрішніми водними шляхами, відповідальність оператора змішаного перевезення обмежується сумою, що не перевищує 8,33 розрахункової одиниці за кілограм ваги брутто втраченого або пошкодженого вантажу. Відповідальність оператора змішаного перевезення за шкodu, що є результатом затримки в доставці, обмежується сумою, що дорівнює сумі, яка в два з половиною рази перевищує провізні платежі, що підлягають сплаті за доставлений з затримкою вантаж, але не перевищує загальної суми провізних платежів, що підлягають сплаті відповідно до договору змішаного перевезення.

Втім, Женевською конвенцією передбачено можливість змінити межі відповідальності оператора, зокрема за угодою між оператором змішаного перевезення і вантажовідправником в документі змішаного перевезення можуть бути встановлені межі відповідальності, що перевищують межі відповідальності, передбачені в Конвенції. Конвенцією дозволено у тих випадках, коли втрата або пошкодження вантажу сталися на певному етапі

змішаного перевезення, щодо якої підлягає застосуванню міжнародна конвенція або імперативна норма національного права, яка передбачає більш високу межу відповідальності, визначати межу відповідальності оператора змішаного перевезення за таку втрату або пошкодження відповідно до положень такої конвенції або імперативної норми національного права. Правило щодо обмеженої відповідальності також не застосовується, якщо доведено, що втрата, пошкодження або затримка в доставці з'явилися результатом дій або упущень такого службовця, агента або іншої особи, вчинених або з наміром заподіяти таку втрату, пошкодження або затримку в доставці, або безвідповідально і з розумінням ймовірності виникнення такої втрати, пошкодження або затримки в доставці.

Конвенція ООН 1980 р. передбачає єдину систему відповідальності оператора за локалізований і не локалізований збиток (ст. 16), за винятком випадків, коли шкода була локалізована на певному етапі мультимодального перевезення, щодо якої підлягає застосуванню міжнародна конвенція або імперативна норма національного права, що передбачає більш високу межу відповідальності оператора за таку втрату або пошкодження (ст. 19 Конвенції ООН 1980 р.). Цей підхід відомий як «модифікована мережева відповідальність» [39, с. 301].

Відповідальність оператора в рамках Правил ЮНКТАД/МТП також заснована на принципі презумпції вини. Так, оператор мультимодального перевезення несе відповідальність за втрату, пошкодження або затримку в доставці вантажу, якщо обставини, які призвели до втрати, пошкодження або затримки в доставці сталися, коли товари були в його розпорядженні, якщо не доведе, що він сам, його службовці або агенти або будь-яка інша особа, чіїми послугами він скористався для виконання договору, не допустили ніяких помилок або недбалість, які б завдали або сприяли заподіяння збитку, призвели до затримки в доставці вантажу (п. 5.1 Правил).

Хоча підстави відповідальності оператора відповідно до Правил аналогічні підставам відповідальності, передбаченим в Конвенції ООН 1980 р.,

існують значні відмінності між ними. По-перше, на відміну від Конвенції ООН 1980 р., згідно з п. 5.1 Правил оператор мультимодального перевезення не несе відповідальність за шкоду, заподіяну затримкою в доставці, якщо тільки вантажовідправник не зробив заяви про зацікавленість у своєчасній доставці, яке було прийнято оператором. По-друге, якщо мультимодальне перевезення включає в себе перевезення морським або внутрішнім водним транспортом, оператор мультимодального перевезення не несе відповідальність за втрату, пошкодження або затримку в доставці щодо вантажів, що переміщуються морським або внутрішнім водним транспортом, якщо втрата, пошкодження або затримка під час таких перевезень була викликана: 1) діями, недбалістю або навігаційними помилками в управлінні судном, допущеними капітаном, лоцманом або службовцями перевізника; 2) в результаті пожежі, якщо тільки вона не була викликана фактичними помилками або умислом перевізника (п. 5.4 Правил). Проте, якщо подібні обставини, що призвели до втрати або пошкодження, сталися в результаті неморехідного стану судна, оператор мультимодального перевезення повинен довести, що проявив належну дбайливість (*due diligence*) при підготовці судна до плавання на початку шляху (п. 5.4 Правил). Отже, згідно з пунктом 5.4 Правил відповідальність оператора збігається з відповідальністю морського перевізника за Гаазько-Вісбійськими Правилами [39, с. 303].

З урахуванням того, що Конвенція ООН 1980 р. не вступила в силу, то існує інший сформований порядок регулювання відповідальності оператора на підставі мультимодальних коносаментів, який використовується більш широко на практиці, зокрема типові договірні угоди, розроблені ФІАТА (FIATA, Міжнародна асоціація експедиторських організацій) 1992 року та «MULTIDOC-95» (Negotiable Multimodal Transport Bill of Lading), які засновані на Правилах ЮНКТАД/МТП 1992 року (UNCTAD/ICC Rules). Згідно з мультимодальним коносаментом оператор випускає один документ на весь період перевезення вантажу «від дверей до дверей» з єдиною системою

відповідальності. Єдина система відповідальності визначається умовами мультимодального коносаменту. Так, на підставі п. 8.3 коносаменту ФІАТА «відповідальність оператора за будь-яку втрату або пошкодження вантажу в жодному разі не може перевищувати суму, еквівалентну 666,67 розрахункових одиниць (SDR) (спеціальне право запозичення) на упаковку або місце вантажу або 2 розрахункові одиниці (SDR) за один кілограм ваги бруто втраченого або пошкодженого вантажу, залежно від того, що вище, за умови, що вантажовідправником не було зроблено заяву щодо характеру і вартості вантажу, і ця заява була прийнята оператором. Те ж саме обмеження відповідальності передбачається і в оборотному мультимодальному транспортному документі «MULTIDOC-95». Це означає, що при видачі мультимодального коносаменту оператор є відповідальним за доставку вантажів вантажоодержувачу в кінцевий пункт призначення, він відповідальний за перевізників і третіх осіб, яких залучає для виконання своєї функції на всьому шляху, в розмірі не більше згаданого вище. У той же час, фактичний перевізник, який допустив пошкодження або втрату вантажу, несе відповідальність перед оператором на підставі виданого ним документа, отже із застосуванням спеціального міжнародного або національного правового регулювання перевезення, що виконується ним. Таким чином, відповідальність мультимодального перевізника відповідно до Конвенції ООН 1980 р. (920 розрахункових одиниць за місце чи іншу одиницю відвантаження, або 2,75 розрахункової одиниці за один кілограм) вище, ніж у всіх інших міжнародних транспортних конвенціях. Можливо, ця обставина і стала визначальним фактором при відмові багатьох «морських» країн ратифікувати Конвенцію [39, с. 304–306].

У досліджуваному аспекті слід також згадати про Конвенцію ООН про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів» (Роттердамські правила, Нью-Йорк, 2008 р.). Роттердамські правила покликані встановити новий режим відповідальності перевізника шляхом

модифікації системи мережевої відповідальності і являють собою певну альтернативну можливість для учасників мультимодального перевезення використовувати передбачувану систему відповідальності відповідно до Правил [39, с. 308].

У зв'язку з тим, що до теперішнього часу відсутній однаковий правовий режим, що регулює мультимодальні перевезення (Конвенція ООН 1980 р. не набула чинності, Правила не мають силу закона, Роттердамські правила також не набули чинності через низку спорів, тому встановлення єдиного режиму відповідальності на міжнародному рівні є вкрай актуальним питанням.

Отже, міжнародні конвенції, що містять положення щодо відповідальності при здійсненні міжнародних перевезень вантажів у змішаному перевезенні, встановлюють загальне правило щодо обмеженої відповідальності, яке може бути змінено за певних підстав, а розмір відповідальності розраховується у розрахункових одиницях (спеціальних правах запозичення), визначених Міжнародним валютним фондом.

Цікаво, що законопроект «Про мультимодальні перевезення» також передбачався розрахунок межі відповідальності оператора мультимодальних перевезень під час здійснення мультимодальних перевезень вантажів в розрахункових одиницях (спеціальних правах запозичення) (ст. 19). Гранична межа відповідальності оператора мультимодального перевезення під час здійснення міжнародних мультимодальних перевезень визначається договором мультимодального перевезення та міжнародними договорами України. При цьому, оператор мультимодального перевезення несе відповідальність за дії та неогляд 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 ж порядку, як і за власні дії, з моменту прийняття вантажу під свою відповідальність на час перевезення до моменту видачі вантажу одержувачу вантажу (ст. 18). Гранична межа відповідальності оператора мультимодальних перевезень не може

перевищувати граничної межі відповідальності фактичного перевізника перед оператором мультимодального перевезення, за винятком випадків, коли гранична межа відповідальності оператора мультимодального перевезення за умовами договору мультимодального перевезення визначається заявленою вартістю вантажу. Таким чином, позитивним у законопроекті є те, що ним передбачено встановлення граничного розміру відповідальності оператора мультимодального перевезення у спеціальних правах запозичення відповідно до існуючої міжнародної практики.

Крім того, передбачено, що під час надання послуги з мультимодального перевезення вантажів відповідальність оператора мультимодального перевезення за вантаж перед замовником послуги охоплює період з моменту прийняття ним вантажу до мультимодального перевезення та до моменту видачі вантажу. Таким чином, для отримання відшкодування шкоди за втрачений (пошкоджений) вантаж замовнику послуги не потрібно встановлювати, на якому етапі перевезення сталися пошкодження чи втрата вантажу або хто із перевізників не виконав зобов'язання щодо вчасної доставки вантажу. Наразі відповідно до чинного законодавства відповідальність перед вантажовідправником несуть декілька перевізників (кожен окремо на своєму етапі перевезення). Отже, для отримання відшкодування шкоди за втрачений (пошкоджений) вантаж необхідно чітко встановити етап, під час якого відбулося пошкодження (втрата) вантажу, що не завжди можливо здійснити.

У науковій літературі висловлювалися пропозиції щодо застосування принципу повного відшкодування збитків за зобов'язаннями, пов'язаними з перевезеннями вантажів. Так, Т. О. Колянковською підкреслено, що характерною рисою відповідальності за порушення зобов'язань по перевезенню вантажу (зокрема в прямому змішаному сполученні) є її обмежений характер. Так, зокрема за втрату, недостачу, псування або пошкодження вантажу, відповідальність перевізника встановлена у формі відшкодування прямих збитків (але не упущеної вигоди). На думку дослідниці, таке положення потребує зміни, оскільки суттєво обмежує права потерпілої сторони. Тільки

керуючись принципом повного відшкодування збитків за зобов'язаннями, можна відновити положення, яке існувало на момент правопорушення [86, с. 13].

Підсумовуючи, слід зазначити, що відповідальність учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні потребує єдиного законодавчого підходу і належного врегулювання в національному законодавстві. Особливості господарсько-правової відповідальності учасників перевезення у прямому змішаному сполученні доцільно передбачити в статті 312 Господарського кодексу України; в законі про (змішані) мультимодальні перевезення. З урахуванням того, що у вітчизняному законодавстві встановлено принцип обмеженої відповідальності перевізника у розмірі фактично заподіяної шкоди (реальних збитків, завданих вантажу), презумпцію вини перевізника у незабезпеченні схоронності вантажу, то, враховуючи міжнародну практику, доцільно передбачити обмежену відповідальність у розрахункових одиницях (спеціальних правах запозичення) у разі втрати, пошкодження, псування, недостачі вантажу, 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. Крім цього, доцільно в окремому законі про змішані (мультимодальні) перевезення передбачити: а) єдину систему відповідальності для оператора за локалізовані і не локалізовані збитки, за винятком випадків, коли шкода була локалізована на певному етапі мультимодального перевезення, щодо якої підлягає застосуванню міжнародна конвенція або імперативна норма національного права, що передбачає більш високу межу відповідальності оператора за таку втрату або ушкодження; б) можливість підвищення розміру відповідальності перевізника за згодою сторін.

Висновки до розділу 2.

Аналіз питань правової організації перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні дозволяє зробити такі узагальнення та пропозиції.

1. У системі органів державного регулювання транспортної діяльності не створено спеціального органу державного регулювання змішаних перевезень; у положеннях, що регламентують правовий статус органів державного регулювання транспорту, не передбачено спеціальні повноваження щодо регулювання перевезень за участю різних видів транспорту. Отже, 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 наразі 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 (Укртрансбезпека), Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор), Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація), Державна авіаційна служба (Державіаслужба) та ін.

Доцільним вбачається визначення на рівні окремого закону про мультимодальні (змішані) перевезення засад державної політики регулювання таких перевезень, доповнення Положення про Міністерство інфраструктури України повноваженнями щодо державного регулювання змішаних перевезень. Оскільки учасники перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні функціонують у умовах конкурентного ринку, доцільно передбачити застосування 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.

2. 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.

3. Наразі існує вибір між єдиною та мережевою системою відповідальності оператора за втрату, пошкодження або затримку вантажу при перевезенні вантажів у прямому змішаному сполученні. В результаті дослідження обґрунтовано доцільність встановлення єдиної системи відповідальності оператора змішаного (мультимодального) перевезення шляхом доповнення статті 312 Господарського кодексу України; встановлення граничної межі відповідальності змішаного (мультимодального) перевезення вантажу у законі про (змішані) мультимодальні перевезення. В законодавстві запропоновано застосувати єдину систему відповідальності оператора за локалізовані і не локалізовані збитки, за винятком випадків, коли шкода була локалізована на певному етапі мультимодального перевезення, щодо якої

підлягає застосуванню міжнародна конвенція або імперативна норма національного права, яка передбачає більш високу межу відповідальності оператора за таку втрату або пошкодження.

З урахуванням комерціалізації перевізного процесу, міжнародної практики, передбачити: а) обмежену відповідальність оператора змішаного перевезення у розрахункових одиницях (спеціальних правах запозичення) у разі втрати, пошкодження, псування, недостачі вантажу, можливість втрати такого права на обмеження відповідальності, якщо буде доказано, 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; б) можливість підвищення розміру відповідальності перевізника за згодою сторін.

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі здійснено теоретичне узагальнення та нове вирішення наукової задачі, що полягає в обґрунтуванні напрямків удосконалення правового регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. Для цього в роботі обґрунтовано нові наукові положення та пропозиції з удосконалення законодавства при перевезенні вантажів у прямому змішаному сполученні з метою підвищення ефективності здійснення цієї господарської діяльності.

На підставі проведеного дослідження сформульовано наступні наукові та практичні результати:

1. Аргументовано, що перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні слід розглядати 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.

Встановлено, що перевезення вантажу у змішаному сполученні як вид господарської діяльності включає різноманітні послуги, які пов'язані між собою, послідовні і в цілому складають єдиний транспортний процес

(перевезення, зберігання, перевалку та інші послуги, пов'язані з організацією процесу перевезення вантажу двома та більше видами транспорту за єдиним перевізним документом).

Обґрунтовано доцільність нормативного закріплення визначення «мультимодальне перевезення вантажу» як родового поняття щодо всіх видів перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні шляхом закріплення в законі про змішані (мультимодальні) перевезення відповідного положення.

2. 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).

3. 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; б) спеціальні нормативно-правові акти, що регулюють перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні; в) міжнародні договори.

Обґрунтовано доцільність створення правового підґрунтя, що забезпечить інтеграцію різних видів транспорту з метою розвитку сучасної транспортної системи як складової європейської та світової транспортної системи. У зв'язку з цим аргументована необхідність прийняття Закону про змішані (мультимодальні) перевезення та Правил перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. Розроблено пропозиції щодо забезпечення трирівневої системи законодавства щодо перевезень вантажів в прямому змішаному сполученні: загальні положення щодо змішаних перевезень, які містяться у Господарському та Цивільному кодексах України; правові основи регулювання відносин, що виникають між транспортними організаціями, відправниками та одержувачами при організації і здійсненні перевезень у прямому змішаному сполученні, які доцільно визначити у окремому Законі «Про змішані (мультимодальні) перевезення»; конкретизація положень зазначеного закону у Правилах перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. Розроблено пропозиції щодо структури Закону «Про змішані (мультимодальні) перевезення»: загальні положення (визначення основних термінів), основи державного регулювання діяльності в галузі прямих змішаних перевезень, засади організації прямого змішаного сполучення, основи правового статусу учасників перевезення у прямому змішаному сполученні (зокрема, оператору прямого змішаного перевезення, фактичних перевізників, вантажовідправників і вантажоодержувачів тощо), договірні відносини при організації та здійсненні таких перевезень (договір прямого змішаного перевезення вантажу, договір про організацію перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, істотні умови договору про організацію перевезення вантажів у прямому змішаному

сполученні), відповідальність учасників перевезення у прямому змішаному сполученні, особливості пред'явлення претензій, позовів. Аргументовано доцільність деталізації положень закону «Про змішані (мультимодальні) перевезення» у Правилах перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, передбачивши особливості організації та здійснення різних видів прямих змішаних перевезень вантажів щодо всіх видів транспорту.

4. З'ясовано, що поява нових учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, зокрема транспортних операторів, транспортних бірж тощо, зумовлює необхідність регламентації їх правового статусу на рівні вітчизняного законодавства, шляхом визначення особливостей умов здійснення ними відповідної діяльності, переліку транспортних послуг, що можуть надаватись зазначеними суб'єктами, господарсько-правової відповідальності у разі порушення законодавства у Господарському кодексі України, законі про змішані (мультимодальні) перевезення.

Дістали подальший розвиток положення щодо класифікації учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні на *основних учасників* (оператора змішаного (мультимодального) 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).

5. Встановлено, що 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 наразі 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 (Укртрансбезпека), Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор), Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація), Державна авіаційна служба (Державіаслужба) 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 учасники перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні функціонують у умовах конкурентного ринку, доцільно передбачити застосування 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.

6. 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.

7. В результаті дослідження обґрунтовано доцільність розробки єдиного підходу щодо регламентації господарсько-правової відповідальності учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні в законодавстві (статті 312 Господарського кодексу України, 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 за згодою сторін.

Системне запровадження обґрунтованих пропозицій у вітчизняне законодавство сприятиме підвищенню ефективності здійснення та організації перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Малахова О. А., Селеші М. Й. Проблеми розвитку міжнародної транспортної системи в умовах удосконалення інтермодальних перевезень. URL: http://repository.kpi.kharkov.ua/bitstream/KhPI-Press/29888/1/vestik_KhPI_2009_8_Malakhova_Problemy_rozvytku.pdf.
2. Кривицька Н. Ю., Шонія Б. Г. Інформаційно-методичні проблеми документального супровіду транскордонних інтермодальних перевезень. *Проблеми підвищення ефективності інфраструктури*. 2014. № 39. С. 104–110.
3. 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. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2017/12/20.pdf>.
4. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. *Офіційний вісник України*. 2018. № 52. Ст. 1848.
5. Підлісний П., Брайковська А. Стан і тенденції розвитку змішаних вантажних перевезень. Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». 2012. Вип. 19. С. 7–19.
6. Про ратифікацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони : Закон України від 16.09.2014. *Відомості Верховної Ради*. 2014. № 40. Ст. 2021.
7. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 51. Ст. 446.
8. Господарське право: практикум / А. Г. Бобкова (кер.авт.кол.), Ю.О. Моїсєєв, Ю.М. Павлюченко та ін.; за заг.ред. А. Г. Бобкової. Харків: Право, 2018. 592 с.

9. Модельный закон о транспортной деятельности, принят на двадцать девятом пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств-участников СНГ (Постановление № 29-8 от 31 октября 2017 года). URL: <https://xn--80aagahqwyibe8an.com/download/modelnyiy-zakon-transportnoy-deyatelnosti-2007-27457.html>
10. Иоффе О.С. Обязательственное право. М.: «Юридическая литература», 1975. 872 с.
11. Гражданское право. Учебник. Часть II / Под ред. А. П. Сергеева, Ю. К. Толстого. М.: «ПРОСПЕКТ», 1999. 784 с.
12. Господарський кодекс від 16 січня 2003 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18. № 19–20, № 21–22, Ст. 144.
13. Науково-практичний коментар Господарського кодексу України / Кол. авт.: Г. Л. Знаменський, В. В. Хахулін, В. С. Щербіна та ін.; За заг. ред. В. К. Мамутова. К.: Юрінком Інтер, 2004. 688 с.
14. Цивільний кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18. Ст. 144.
15. Про утворення робочої групи щодо рекодифікації (оновлення) цивільного законодавства України: Постанова Кабінету Міністрів України від 17 липня 2019 р. № 650. *Офіційний вісник України*. 2019. № 60. Ст. 2067.
16. Питання Комісії з питань правової реформи: Указ Президента України від 7 серпня 2019 р. № 584/2019. *Офіційний вісник України*. 2019. № 64. Ст. 2209.
17. Хозяйственное право : Учебник / В. К. Мамутов, К. С. Хахулина, Г. Л. Знаменский и др.; под ред. Мамутова В. К.; М-во науки и образования Украины. Ин-т экономико-правовых НАН Украины. Киев : Юрінком Інтер, 2002. 910 с.
18. Бобкова А. Г., Захарченко А. М. Щодо оновлення правової парадигми організації і здійснення господарської (економічної) діяльності. *Правове забезпечення соціально-економічного розвитку: стан та перспективи*: Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції, присвяченої

- 35-річчю кафедри господарського права Донецького національного університету імені Василя Стуса, Вінниця, 11–12 жовтня 2019 р. Вінниця: Донецький національний університет імені Василя Стуса, 2019. С. 58–61.
19. Подцерковний О., Беляневич О. Кодифікація економічного законодавства – вдосконалення на основі закордонного досвіду і аналізу вітчизняного застосування. *Голос України*. 2016. 13 квітня. URL: <http://www.golos.com.ua/article/267038>.
20. Дервянко Б. В. Нові види господарської діяльності як резерв розширення предмета регулювання господарським законодавством. *Правове забезпечення соціально-економічного розвитку: стан та перспективи*: Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції, присвяченої 35-річчю кафедри господарського права Донецького національного університету імені Василя Стуса, Вінниця, 11–12 жовтня 2019 р. Вінниця: Донецький національний університет імені Василя Стуса, 2019. С. 80–81.
21. Господарське законодавство України: перспективи модернізації на засадах сталого розвитку: монографія / під заг. ред. В. А. Устименка. Київ: НАН України, Інститут економіко-правових досліджень, 2019. 320 с.
22. Коваль І., Павлюченко Ю. Охоронна функція господарського права. *Право України*. 2019. № 8. С. 15–30.
23. Деркач Э. М., Павлюк С. Н. Транспортное законодательство Украины: состояние и перспективы развития в контексте европейского выбора. *Научные труды «Эділет»*. 2017. № 1. С. 86–97.
24. Про деякі питання практики застосування позовної давності у вирішенні господарських спорів: Постанова Пленуму Вищого господарського суду України від 29 травня 2013 р. № 10. *Вісник господарського судочинства*. 2013. № 4. Ст. 13.
25. Потьомкін А. Камінь спотикання. *Закон і бізнес*. 2013. 10–18 січня.

- 26.Подцерковний О. П. Спiрнi питання практики розгляду судами справ про перевезення вантажiв. *Господарське судочинство. Судова практика у господарських справах*. 2015. № 1. С. 154–159.
- 27.Кадала В.В. Правове регулювання перевезень вантажiв у прямому змiшаному сполученнi : дис. ... к. ю. н., спец. 12.00.04. Київ, 2011. 232 с.
- 28.Троицкая Н. А., Чубуков А. Б., Шилимов М. В. Мультимодальные системы транспортировки и интермодальные технологии: Учеб.пособие для студ. высш. учеб. заведений. М.: Издательский центр «Академия», 2009.
- 29.Милославская, С. В. Мультимодальные и интермодальные перевозки: учеб.пособие для студентов трансп. вузов. М.: РосКонсульт, 2001. 364 с.
- 30.Карпеев О.В. Правовое регулирование организации перевозки в прямом смешанном сообщении: автореф. дисс....к.ю.н., 12.00.03. Саратов. 2013. 30 с.
- 31.Егиазаров В. А. Транспортное право. Учебник. 8-е изд., доп. и перераб. М.: Юстицинформ, 2015. 95 с.
- 32.Ерпылева Н. Ю. Актуальные проблемы теории и практики международного транспортного права. URL: http://sklad-zakonov.narod.ru/Vlad_st/mtp.htm59.
- 33.Зеркалов Д. В., Тимощук Е. Н. Международные перевозки грузов. Учебное пособие. К.: Основа, 2009. 523 с.
- 34.Большой юридический словарь. 3-е изд., доп. и перераб. / Под ред. проф. А.Я. Сухарева. М.: ИНФРА-М, 2006. 858 с.
- 35.Анцелевич Г. О., Покрещук О. О., Ковалевська Л. І. Міжнародно-правова регламентація транспортних перевезень: Підручник. К.: Зовнішня торгiвля, 2004. 288 с.
- 36.Міжнародне приватне право: Навчальний посiбник / За ред. Гайворонського В. М., Жушмана В. П. К.: Юрінком Інтер, 2005. 367 с.
- 37.United Nations Convention on International Multimodal Transport, New York, 1980. URL: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdmtconf17_en.pdf

38. Ключева Е.Н., Ильясова Г.А. Правовое регулирование договора прямой смешанной перевозки грузов по законодательствам Республики Казахстан и Украины: сравнительно-правовой анализ. *Вестник Карагадинского университета*. 2016. № 2 (82). С. 59–68.
39. Бутакова Н. А. Правовое регулирование мультимодальной перевозки грузов: компаративный подход : дисс. ... д. ю. н., спец. 12.00.03. М., 2016. 495 с.
40. Сханова С. Э., Попова О. В., Горев А. Э. Транспортно-экспедиционное обслуживание. Учебное пособие. М.: Academia, 2005. 432 с.
41. Харитонов Є. О., Харитонова О. І., Сафончик О. І. та ін. Правове регулювання перевезень в Україні: Навчальний посібник / За ред. Є. О. Харитонова. Харків: Одісей, 2006. 560 с.
42. Сервис на транспорте. Учебное пособие под ред. проф. Николашина В. М. М.: Academia, 2004. 272 с.
43. Левиков Г. А., Тарабанько В. В. Смешанные перевозки (состояние, проблемы, тенденции). М.: РосКонсульт, 2004, 292 с.
44. Попов В. А. Правовідносини у сфері перевезення вантажів у прямому та прямому змішаному сполученні : дис. ... к. ю. н., спец. 12.00.03. Харків, 2017. 201 с.
45. 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*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31992L0106>.
46. Association Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and Ukraine, of the other part of 29 May 2014. *Official Journal of the European Union, L 161*. URL: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L:2014:161:TOC>.
47. Проект закону про мультимодальні перевезення (реєстр. № 2685 від 27.12.2019). URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=67796.

- 48.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.
- 49.Про затвердження Статуту залізниць України: постанова Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 р. № 457. *Офіційний вісник України*. 1998. № 14. Ст. 548.
- 50.Про затвердження Статуту автомобільного транспорту УРСР : постанова Ради Міністрів УРСР від 27 червня 1969 р. ЗП УРСР. 1969 р. № 7. Ст. 88. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/401-69-%D0%BF>.
- 51.Об утверждении Устава внутреннего водного транспорта СССР: постановление Совета Министров СССР от 15 октября 1955 г. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v1801400-55>.
- 52.Про затвердження Правила повітряних перевезень вантажів, наказ Державної служби по нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 14 березня 2006 р. *Офіційний вісник України*. 2006. № 25. Ст. 1840.
- 53.При затвердження Правил перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні (статті 79–99 Статуту): наказ Міністерства транспорту України від 28 травня 2002 р. № 334. *Офіційний вісник України*. 2002. № 28. Ст. 1345.
- 54.Клепікова О.В. Теоретичні проблеми правової організації транспортної системи України : дис... докт.юрид.наук. 12.00.04. Київ. 2019. 502 с.
- 55.Клепікова О.В. Правова організація транспортної системи України: монографія. Київ. Видавництво Ліра-К. 2019. 444 с.
- 56.Довженко Є. В. Загальнотеоретичні проблеми систематизації транспортного законодавства : автореф. дис. ... к. ю. н. 12.00.01. Київ, 2011. 20 с.

57. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М.: Статут, 2006 910 с.
58. Шершеневич Г. Ф. Курс гражданского права. Т. 2. М.: Автограф, 2001. 720 с.
59. Яичков К. К. Договор перевозки и его значение в осуществлении планов народнохозяйственной деятельности. М. : «Советское государство и право», 1955. С. 68.
60. Попов В. А. Розвиток правового регулювання перевезень вантажів. *Порівняльно-аналітичне право*. 2016. № 1. С. 115–118. URL: http://www.pap/in.ua/1_2016/34.pdf.
61. Мишина Н. В. Этапы развития правовой политики на железнодорожном транспорте. URL: <http://www.zdt-magazine.ru/publik/history/2007/may07.htm>.
62. Цивільний кодекс Української РСР: Закон УРСР від 18 липня 1963 р. № 1540-VI. *Відом. Верхов. Ради УРСР*. 1963. № 30. Ст. 463 (втратив чинність).
63. Шевченко Л. И. О понятии, сущности и значении договорного регулирования имущественных отношений в условиях рыночной экономики. *Государство и право*. 2005. № 10. С. 42–48.
64. Кодекс торгового мореплавства України від 23 травня 1995 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. №№ 47, 48, 49, 50, 51, 52. Ст.349.
65. Повітряний кодекс України від 4 травня 1993 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 25. Ст.274 (втратив чинність).
66. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 48-49. Ст.536.
67. При затвердженні Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні: наказ Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 р. № 363. *Офіційний вісник України*. 2002. № 28. Ст. 1345.

- 68.Про ліцензування видів господарської діяльності : Закон України від 02 березня 2015 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 23. Ст.158.
- 69.Про технічні регламенти та оцінки відповідності : Закон України від 15.01.2015 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 14. Ст.96.
- 70.Про електронні документи та електронний документообіг: Закон України від 22 травня 2003 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 36. Ст.275.
- 71.Про державно-приватне партнерство: Закон України від 1.07.2010 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2010. № 40. Ст.524.
- 72.Про захист економічної конкуренції: Закон України від 11 січня 2001 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 12. Ст.64.
- 73.Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 1 липня 2004 року. *Відомості Верховної Ради України*. 2004. № 52. Ст.562.
- 74.Про транзит вантажів: Закон України від 20 жовтня 1999 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1999. № 51. Ст.446.
- 75.Про залізничний транспорт: Закон України від 4 липня 1996 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 40. Ст. 183.
- 76.Витрянский В.В. Договор перевозки. М.: «Статут», 2001. 526 с.
- 77.Конституція України : Закон України від 28 червня 1996 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст. 141.
- 78.Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal Convention), Montreal, 28 May 1999. URL: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf.
- 79.Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), Geneva, 19 May 1956. URL: https://treaties.un.org/doc/Treaties/1961/07/19610702%2001-56%20AM/Ch_XI_B_11.pdf.
- 80.Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 as amended by the Protocol of Modification of 3 June 1999 (Vilnius). Appendix B (CIM). URL: www.unece.org.

81. Hague-Visby Rules; The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol of 23 February 1968. URL: <http://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/doc.html>.
82. Морозов С. Ю. Транспортное право: учеб. пособие. М. : Издательство Юрайт, 2010. 531 с.
83. Шелухін М. Л. Правове забезпечення збереження вантажів при залізничних перевезеннях: автореф. дис. ... к. ю. н., спец. 12.00.04. Донецьк, 2002. 19 с.
84. Бобылев А. И. Место транспортного права в системе права. *Транспортное право*. 2005. № 1. С. 10–13.
85. Мороз С. П. Вопросы совершенствования транспортного законодательства Республики Казахстан. URL: <https://www.zakon.kz/203403-voprosy-sovershenstvovaniya.html>.
86. Колянковська Т. О. Правове регулювання перевезень вантажів в прямому змішаному сполученні : автореф. дис. ... к. ю. н., спец. 12.00.03. Одеса, 2007. 19 с.
87. Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров : дисс. д. ю. н.: спец. 12.00.03. М. 2011. 451 с.
88. European Commission (2011): White Paper, Roadmap to a Single European Transport Area, Towards a competitive and resource efficient transport system, COM(2011) 144 final, Brussels. URL: [http://www.europarl.europa.eu/RegistreWeb/search/simple.htm?reference=COM_COM\(2011\)](http://www.europarl.europa.eu/RegistreWeb/search/simple.htm?reference=COM_COM(2011)).
89. 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. 276 p.

90. Драпайло Ю.З. Правове регулювання відносин у сфері транспорту відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом. *Право і суспільство*. 2015. №5-2. С. 89–93.
91. Nasser, K. (1988). The Multimodal Convention. *Journal of Maritime Law and Commerce*. 19 (2). URL: <http://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/jmlc19&div=22&id=&page=>.
92. Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Warsaw, 12 October 1929 (Warsaw Convention of 12 October 1929 as amended in The Hague in 1955, in Guatemala City in 1971, by Protocol No. 4 in Montreal in 1975 and supplemented by the Guadalajara Convention supplementary of 1961) URL: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf.
93. Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of 25 August 1924, Brussels. URL: http://www.fd.unl.pt/docentes_docs/ma/wks_MA_24599.pdf; the Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol of 23 February 1968. URL: <http://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/doc.html>.
94. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg, 1978) (the “Hamburg Rules”). URL: http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_rules.html.
95. The Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway of 22 June 2001. URL: www.unece.org.
96. Hoeks, M. (2009). MULTIMODAL TRANSPORT LAW. The law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods. Breda, The Netherlands. 441 p.
97. Thematic Research Summary on Multimodal transport (2014). URL: https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/thematic-analysis/20150430_165442_15840_TRS13_fin.pdf.

98. United Nations Convention on the Liability of Operators of transport Terminals in International Trade (Vienna, 1991). URL: http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/1991Convention_status.html
99. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008) (the “Rotterdam Rules”) URL: http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html.
100. UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents. URL: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tradewp4inf.117_corr.1_en.pdf.
101. 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.
102. *Quantum Corporation Inc. and others v Plane Trucking Ltd. and Another*, [2001] 2 Lloyd’s Rep. 133. URL: <https://www.ilaw.com/ilaw/doc/view.htm?id=150742>.
103. Franco, J. (2016). *Multimodal transport regulation and case law*. (2016). URL: <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=f95f26fb-7aae-4577-a60d-af6d69f7cfb6>.
104. Щербина В.С. Суб’єкти господарського права : монографія / В.С. Щербина. К. : Юрінком Інтер, 2008. 264 с.
105. Актуальні проблеми господарського права: навч. посіб. / за ред. В. С. Щербини. Київ : Юрінком Інтер, 2012. 528 с.
106. Теоретические проблемы хозяйственного права / под ред. проф. Лаптева В. В. Москва: Наука, 1975. 412 с.
107. Мананкова Р. П. Специальный правовой статус как критерий классификации субъектов правоотношений. *Юридическая наука управоохранительная практика*. 2009. № 1 (7). С. 17–21.

108. Науково-практичний коментар Господарського кодексу України. 2-е вид., перероб. і доп. / За заг. ред. Г.Л. Знаменського, В.С. Щербини; кол. авт. : О.А. Беляневич, О.М. Вінник, В.С. Щербина та ін. Київ. Юрінком Інтер. 2008. 720 с.
109. Гринюк Р.Ф., Деркач Е.М. Щодо правового статусу окремих суб'єктів транспортної діяльності. *Правничий часопис Донецького університету*. 2019. № 2. С. 66–76. URL: <http://jpch.donnu.edu.ua/article/view/7850>.
110. Криклій В. Мультиmodalні перевезення та створення цифрових транспортних коридорів дозволять Україні реалізувати свій транзитний потенціал. *Урядовий портал*. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/multimodalni-perevezennya-ta-stvorennya-cifrovih-transportnih-koridoriv-dozvolyat-ukrayini-realizuvati-svij-tranzitnij-potencial-vladislav-kriklij>.
111. Егиазаров В.А. Проблемы совершенствования транспортного законодательства СССР : авторефератд. ю. н., спец. М. 1986. 44 с.
112. Дорошенко Л. М. Поняття припинення суб'єкта господарювання. *Університетські наукові записки*. 2008. № 1 (25). С. 138–143.
113. Стратегія АТ «Укрзалізниця» на 2019–2023 роки. URL: <https://www.uz.gov.ua/files/file/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F-4-Typography.pdf>.
114. Проект закону про залізничний транспорт України (реєстр. № 1196-1 від 06.09.2019). URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=66737.
115. Вантажні автомобільні транспортні біржі в Україні. *Logistics in Ukraine*. URL: <https://logistics-ukraine.com/2017/09/18/>.
116. Общая теория права и государства: Учебник / Под ред. В. В. Лазарева. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Юристъ, 1996. 472 с.

117. Развадовський В. Й. Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання): дис...д. ю. н., спец. 12.00.06. Харків. 2004. 529 с.
118. Про Кабінет Міністрів України : Закон України від 27 лютого 2014 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2014. № 13. Ст.222.
119. Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України: постанова Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 р. № 460. *Офіційний вісник України*. 2015. № 4. Ст. 1755.
120. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті: постанова Кабінету Міністрів України від від 11 лютого 2015 р. № 103. *Офіційний вісник України*. 2015. № 22. Ст. 604.
121. Про затвердження Положення про Державне агентство автомобільних доріг України: постанова Кабінету Міністрів України від від 10 вересня 2014 р. № 439. *Офіційний вісник України*. 2014. № 75. Ст. 2128.
122. Про затвердження Положення про Державну службу морського та річкового транспорту України: постанова Кабінету Міністрів України від 6 вересня 2017 р. № 1095. *Офіційний вісник України*. 2018. № 10. Ст. 357.
123. Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України: постанова Кабінету Міністрів України від 8 жовтня 2014 р. № 520. *Офіційний вісник України*. 2014. № 82.
124. Про природні монополії: Закон України від 20 квітня 2000 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2000. № 30. Ст.238.
125. Проект закону про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту (№ 2699 від 28.12.2019). URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=67823.
126. Анохіна І.О. Правове регулювання діяльності суб'єктів природних монополій: автореферат дис... к. ю. н., спец. 12.00.04. Донецьк, 2005. 18 с.

127. Directive 2001/12/EC of the European Parliament and of the Council of 26 February 2001 amending Council Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways. *Official Journal L 75, 15.03.2001*, p. 29 – 46.
128. Directive 2001/13/EC of the European Parliament and of the Council of 26 February 2001 amending Council Directive 95/18/EC on the licensing of railway undertakings. *Official Journal L 075, 15/03/2001 p. 0026 - 0028*.
129. Деркач Е.М. Правові засади реформування публічного управління у галузі залізничного транспорту в умовах євроінтеграції. *Децентралізація публічного адміністрування в умовах інтеграції України до Європейської спільноти: проблеми та перспективи*: Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції викладачів, співробітників ВНЗ і наукових організацій, магістрантів, аспірантів, докторантів, представників громадських організацій, органів державної влади та органів місцевого самоврядування, підприємств та інших установ, 6–7 жовтня 2017 р. Сєверодонецьк: вид-во СНУ ім. В Даля, 2017. С. 48–51.
130. Постанова Окружного адміністративного суду міста Києва від 03.08.2017 р. у справі № 826/3706/17. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/SO13137.html.
131. Про визнання протиправною та скасування постанови Кабінету Міністрів України від 18 січня 2017 року № 52 «Про внесення змін до Статуту публічного акціонерного товариства» Українська залізниця: Постанова Окружного адміністративного суду міста Києва від 03.08.2017 р. у справі № 826/3706/17. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/SO13137.html.
132. Питання Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства: постанова Кабінету Міністрів України від 20 серпня 2014 р. № 459. *Офіційний вісник України*. 2014. № 77. Ст. 2183.

133. Матійко С.А. Державне регулювання розвитку транспортної системи України : автореф. дис...канд. наук з держ.управл., спец. 25.00.02. Київ. 2009. 15 с.
134. Мілаш В.С. Комерційний договір у господарському праві: теоретичні проблеми становлення та розвитку: автореф. дис.... д. ю. н., спец. 12.00.04. Х. 2008. 40 с.
135. Про ціни і ціноутворення: Закон України від 21 червня 2012 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 19–20. Ст.190.
136. Джумагельдієва Г. Щодо окремих питань правового регулювання вартості залізничних перевезень вантажів. *Підприємництво, господарство і право*. 2003. № 5. С. 14 – 15.
137. Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права. Т. II: Товар. Торговые сделки. М.: Статут, 2003.
138. Про затвердження Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги : наказ Міністерства транспорту та зв'язку України (Тарифне керівництво № 1) від 23 березня 2009 р. № 317. *Офіційний вісник України*. 2009. № 29. Ст. 992.
139. Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України: наказ Міністерства інфраструктури України від 18 грудня 2015 р. № 541. *Офіційний вісник України*. 2015. № 101. Ст. 3501.
140. Ионова Ж.А. Правовые проблемы государственной регистрации и лицензирования предпринимательства: дис. ... к. ю. н., спец. 12.00.04. М., 1997. 169 с.
141. Про затвердження Технічного регламенту надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом : постанова Кабінету Міністрів України від 1 березня 2010 р. № 193. *Офіційний вісник України*. 2010. № 14. Ст. 672.

142. Про затвердження Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту: постанова Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 494. *Офіційний вісник України*. 2013. № 54. Ст. 1969.
143. Про затвердження Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту: постанова Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2015 р. № 1194. *Офіційний вісник України*. 2016. № 12. Ст. 501.
144. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо обмеження державного регулювання господарської діяльності: Закон України від 19 жовтня 2010 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 11. Ст. 69.
145. Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності»: Закон України від 6 вересня 2005 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 48. Ст. 483.
146. Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності»: Закон України від 5 квітня 2007 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2007. № 29. ст. 389.
147. Павлюк С.М. Щодо договірної регуляції перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. *Правничий часопис Донецького університету*. 2019. № 1. С. 54–62.
148. 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.
149. Витрянский В.В. Договоры, регулирующие перевозки грузов в прямом смешанном сообщении. *Хозяйство и право*. 2001. №6. С. 25–29.
150. Комментарий к Уставу железных дорог СССР / Под ред. Г. Б. Астановского. М., 1971.

151. Мілаш В.С. Перспективи модернізації договірних правовідносин у сфері господарювання: монографія. Харк. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. Х.: ХНУМГ, 2014. 227 с.
152. Луць В.В. Кодифікація договірного права в Україні: короткий історичний огляд і сучасні проблеми. *Вісник Академії правових наук України*. 1994. № 2. С. 99–107.
153. Луць В. В. Контракти у підприємницькій діяльності: Навч. пос. / В. В. Луць. К.: Юрінком Інтер, 1999. 560 с.
154. Луць А. В. Свобода договору в цивільному праві України Дис... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Львів. нац. ун-т ім. Івана Франка. Львів, 2001. 166 с.
155. Пилипенко А. Я., Щербина В. С. Господарське право: Курс лекцій: Навч. пос. / А.Я. Пилипенко, В.С. Щербина. К.: Вентурі, 1996. 288 с.
156. Пархоменко Н.М. Договір у системі права України. Дис... канд. юрид. наук: 12.00.01 / Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького НАН України. К., 1998. 202 с.
157. Ханик-Посполітак Р. Ю. Договори на проведення аудиту. Дис... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького НАН України. К., 1997. 201 с.
158. Коломієць О.О. Цивільно-правове регулювання діяльності фізичної особи – підприємця : дис... к. ю. н: спец. 12.00.03. К., 2002. 185 с.
159. Беяневич О.А. Господарський договір та способи його укладення: дис... к. ю. н., спец.: 12.00.04. К., 1999. 180 с.
160. Вінник О.М. Господарське право: Курс лекцій. К.: Атака, 2004. 624 с.
161. Підприємницьке право України: Підручник / За ред. Р. Б. Шишки. Харків: Еспада, 2000. 480 с.
162. Белых В.С. Предпринимательский договор: понятие, виды и сфера применения. *Цивилистические исследования*. Вып. 1: *Сборник научных*

трудоу пам'яті професора І.В. Федорова / Под ред. Б.Л. Хаскельберга. М.: Статут, 2004. С. 123–132.

163. 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.
164. Александров-Дольник М.К. Споры, возникающие из отношений сторон в железнодорожных грузовых операциях. М.: Госюриздат, 1955. 239 с.
165. Рабинович И. М. Теория и практика железнодорожного права по перевозке груза, багажа и пассажиров. СПб.: Типография М.М. Стасюлевича, 1898, 611 с.
166. Гусаков А. Г. Железнодорожное право по законодательству СССР. М.: Транспечать НКПС, 1929. 343 с.
167. Тарасов М. А. Договор перевозки по внутренним водным путям сообщения Союза ССР. М.: Изд-во Минречфлота СССР, 1949. С. 61.
168. Яичков К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву. М.: Изд-во Академии наук СССР. 1958. 288 с.
169. Шварц Х. И. Договор автомобильной перевозки. М.: Госюриздат, 1955. 200 с.
170. Шварц Х. И. Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте. М.: Юридическая литература. 1966. 264 с.
171. Рубин А. М. Правовое регулирование централизованных перевозок грузов автомобильным транспортом. М.: Госюриздат, 1960. 173 с.
172. Договора в социалистическом хозяйстве / отв.ред.: Иоффе О. С. М.: Юрид. лит. 1964.

173. Хаскельберг Б. Л. Ответственность железных дорог за несохранность груза. М.: Юрид. лит. 1966. 143 с.
174. Тихоненко Е. А., Романович А. Н. О смешанной ответственности в плановых и планово-договорных обязательствах. *Советское государство и право*. М.: Наука. 1965, № 3. С. 94–101.
175. Яичков К. К. Понятие смешанной ответственности. *Советское государство и право*, М.: Наука. 1970, № 10. С. 54 – 60.
176. Смирнов В. Т. Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР: автореф. дис. ... д. ю. н. Л., 1970. 39 с.
177. 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.
178. Про приєднання України до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) : Закон України від 5 червня 2003 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 39, ст. 342.
179. Про приєднання України до Протоколу від 3 червня 1999 року, що стосується змін Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) від 9 травня 1980 року: Закон України від 16 листопада 2005 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2006. № 2–3. Ст.44.
180. Про приєднання України до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів : Закон України від 1 січня 2006 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2006. № 39. Ст.341.
181. Про приєднання України до Протоколу до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ): Закон України від 16 жовтня 2012 р. *Офіційний вісник України*. 2012. № 85. Ст. 3443.
182. Про приєднання України до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень : Закон України від 17 грудня 2008 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2009. № 15. Ст.201.

ДОДАТКИ

Додаток А

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

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.

ВІДОМОСТІ ПРО АПРОБАЦІЮ РЕЗУЛЬТАТІВ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Міжнародна науково-практична конференція «Актуальні проблеми правових наук в євроінтеграційному вимірі», Харків, 15–16 грудня 2017 р. (заочна участь).
2. Міжнародна науково-практична конференція «Сучасні наукові дослідження представників юридичної науки – прогрес законодавства України майбутнього», Дніпро, 12-13 січня 2018 р. (заочна участь).
3. Всеукраїнська науково-практична конференція пам'яті професора В. Д. Волкова «Правове забезпечення інтеграції України в європейський політичний, економічний, безпековий, інтелектуальний простір», Хмельницький, 23 квітня 2019 року. (очна участь).



УКРАЇНА
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ ВАСИЛЯ СТУСА

вул. 600-річчя, 21, м. Вінниця, 21021, тел. приймальні: +38 (0432) 50-89-30,
факс: +38 (0432) 50-87-78, E-mail: rector@donnu.edu.ua, код ЄДРПОУ 02070803

«07» лютого 2020 р. № 21/01.13-43

ДОВІДКА
про впровадження результатів дисертаційного дослідження

Довідка видана в тому, що результати дисертаційного дослідження Павлюка С. М. на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право» на тему «Правове регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні» використовуються в навчальному процесі на юридичному факультеті Донецького національного університету імені Василя Стуса при викладанні дисциплін «Господарське право», «Транспортне право».

Проректор з наукової роботи



І.В. Хаджинов