

УДК 346.7.656

Богдан Володимирович ДЕРЕВ'ЯНКО,

доктор юридичних наук, професор

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-7408-8285>

Відносно доцільності прийняття окремого закону України «Про мультимодальні перевезення»

В умовах нових викликів на шляху розвитку транспортної системи України, необхідності її модернізації, інтеграції до європейської транспортної системи, створенні Єдиного європейського транспортного простору, заснованого на поєднанні різних видів транспорту, змінюється вектор правового регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. У зв'язку з цим перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні (мультимодальні перевезення) набувають усе більшого значення, а формування відповідної правової основи стає пріоритетним напрямком удосконалення вітчизняного законодавства.

Окремі питання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні наразі регулюються нормами Господарського та Цивільного кодексів України, транспортними статутами, правилами перевезення та іншими нормативними актами, тобто нормативно-правовими актами різної юридичної сили, прийнятими різними державними органами у різні часи. Проте комплексне правове регулювання зазначеного виду господарської діяльності в окремому законі залишається невирішеним завданням і потребує належної уваги з боку законодавця. Слід вказати на наявність двох кандидатських дисертацій з господарського права, зокрема В.В. Кадали, захищеної у 2012 році [1] та С.М. Павлюка, нещодавно захищеної у 2020 році [2], в яких доводилася необхідність розробки та прийняття окремого спеціального закону України «Про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні» або «Про мультимодальні перевезення». Названими авторами з проміжком часу у більш ніж вісім років на основі аналізу наукових досягнень, відповідного законодавства та практики його застосування було обґрунтовано нові наукові положення та розроблено пропозиції щодо вдосконалення правового регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні в нових соціально-економічних умовах. Сьогодні такі перевезення мають альтернативну назву «мультимодальні перевезення». Так, 23 жовтня 2020 року КМУ було подано до Верховної Ради України законопроект за номером 4258 під назвою «Про мультимодальні перевезення», який містить 21 статтю та перехідні положення [3].

Раніше (ще декілька років тому) у науковій та навчальній літературі зустрічався переважно термін «перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні». У ряді випадків перевезення вантажів до пункту призначення неможливо здійснити одним видом транспорту, чи таке перевезення є неефективним чи дорогим. Для уникнення цього законодавець передбачив можливість перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, тобто різними видами транспорту – залізничним, внутрішньоводним, морським, автомобільним, кожен з яких, здійснюючи

перевезення вантажу на своєму відрізку руху вантажу, продовжує процес перевезення, розпочатий первісним перевізником [4, с. 356]. Хоча термін «мультимодальні перевезення» у науковій та навчальній літературі починав зустрічатися і більше десяти років тому, проте застосовувався у більшій мірі по відношенню до правового регулювання міжнародних змішаних перевезень і визначався як перевезення вантажів щонайменше двома різними видами транспорту, при якому один з перевізників організовує все транспортування з пункту відправлення до пункту призначення з перевалкою з одного виду транспорту на інший [4, с. 772]. Хоча сам В.В. Кадала вважає, що пряме змішане сполучення не може бути різновидом мультимодального перевезення, адже комбіноване, інтермодальне та, у свою чергу, мультимодальне перевезення є різновидами прямого змішаного перевезення [1, с. 33], а також вказує, що правила ІНКОТЕРМС передбачають перевезення вантажів з використанням комбінації різних транспортних засобів (так звані змішані або мультимодальні перевезення). І хоча, як зазначається в самих правилах, вони стосуються не перевезення вантажу, а купівлі-продажу товару, деякі з термінів містять посилення щодо застосування змішаних перевезень [1, с. 66].

Результати досліджень двох названих авторів кандидатських дисертацій або були вивчені розробниками законопроекту КМУ, або ситуація у транспортній сфері та наявні проблеми, зокрема в частині регулювання мультимодальних перевезень, потребують застосування стандартного набору заходів, що є очевидним для усіх дослідників.

Зокрема, у роботі С.М. Павлюка важливими є формулювання пропозицій щодо надання функцій з державного управління у сфері перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні центральному органу державної виконавчої влади у сфері транспорту – Міністерству інфраструктури України; доцільності 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 [2, с. 123-124; 159-160]. Схожі положення щодо органів, що здійснюють державне управління у цій сфері, містить і названий законопроект у статті 5 «Державне регулювання мультимодальних перевезень». Положення про технічне регулювання, сертифікацію, добровільне декларування відповідності у законопроекті відсутні; стаття 18 «Страховання при мультимодальних перевезеннях» має бланкетний характер [3].

С.М. Павлюком 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 [2, с. 22]. У законопроекті хоча і не вказано на ці два види договору, проте слушно передбачено статтю 10 «Договір мультимодального

перевезення», в якій визначено його істотні умови: - предмет договору; - права, обов'язки сторін; - ціну договору; - строк дії договору; - строк (термін) виконання договору; - відомості про сторони договору; - вид та найменування вантажу; - види транспорту, які будуть використовуватися та маршрут мультимодального перевезення із зазначенням мультимодальних терміналів, де здійснюється зміна видів транспорту; - пункти відправлення та призначення вантажу; - відповідальність сторін за неналежне виконання сторонами умов договору; - усі ті умови, щодо яких за заявою хоча б однієї зі сторін має бути досягнуто згоди [3].

Законопроект запроваджує термін «мультимодальний термінал», вказує на можливість надання державної підтримки мультимодальних перевезень, визначає загальні засади відповідальності учасників відносин, достатньо уваги приділяє визначенню компетенції різних учасників мультимодальних перевезень: у статті 13 «Права та обов'язки оператора мультимодального перевезення», статті 14 «Права та обов'язки замовника послуги мультимодального перевезення», статті 15 «Права та обов'язки фактичного перевізника», статті 16 «Права та обов'язки власників мультимодальних терміналів або суб'єктів господарювання, у володінні та користуванні яких на законних підставах знаходяться мультимодальні термінали» [3]. Стаття 17 «Права та обов'язки інших учасників мультимодального перевезення» має бланкетний характер [3]. Проте питання відносно доцільності прийняття окремого закону України «Про мультимодальні перевезення» має вирішуватися у комплексі із питанням щодо прийняття окремого транспортного «мультикодексу», який поєднає у собі регулювання усіх правовідносин, пов'язаних із діяльністю усіх можливих видів транспорту. Про це розмови ведуться давно, але допоки реальні законопроекти відсутні. Якщо ж у найближчій перспективі прийняття такого «мультикодексу» не очікується, то прийняття наведеного чи іншого законопроекту є нагальним. Зрозуміло, що одразу після його прийняття постануть питання щодо зміни його окремих положень та доповнення його новими нормами. Питання про доцільність його існування, рівно як і про доцільність існування інших «транспортних» кодексів і законів поновляться з моменту появи реальних перспектив прийняття окремого великого «мультикодексу».

Список бібліографічних посилань

1. Кадала В.В. Правове регулювання перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні: дис. ... к. ю. н., спец. 12.00.04. Київ, 2011. 232 с.
2. Павлюк С.М. Правове регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні: дис. ... к.ю.н., спец. 081 «Право». Вінниця, 2020. 193 с.
3. Про мультимодальні перевезення: законопроект від 23 жовтня 2020 року № 4258. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=70239
4. Шелухін М.Л. Транспортне право України. Академічний курс: підручник / за ред. М.Л. Шелухіна. К.: Ін Юре, 2008. 896 с.