

## ГОСПОДАРСЬКЕ ПРАВО ТА ПРОЦЕС

УДК 341:347.763:656

**Марченко О. В.,**

*кандидат юридичних наук, доцент,  
доцент кафедри цивільного, трудового та господарського права  
Дніпровського національного університету імені Олеся Гончара*

**Марченко О. Д.,**

*студентка магістратури юридичного факультету  
Дніпровського національного університету імені Олеся Гончара*

### ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ ТА ЗАРУБІЖНИХ КРАЇНАХ

### LEGAL REGULATION OF MULTIMODAL TRANSPORTATIONS IN UKRAINE AND IN FOREIGN COUNTRIES

У статті розглянуті питання поняття мультимодальних перевезень, їх класифікація, визначені правові норми, що регулюють їх здійснення в Україні та зарубіжних країнах. Визначені переваги цього виду перевезень та проблемні моменти їх здійснення.

**Ключові слова:** *комбіновані перевезення, контрейлерні перевезення, комбінований транспорт, інтермодальні перевезення, оператор мультимодальних перевезень.*

В статье рассмотрены вопросы понятия мультимодальных перевозок, их классификация, определены правовые нормы, регулирующие их осуществление в Украине и зарубежных странах. Определены преимущества этого вида перевозок и проблемные моменты их осуществления.

**Ключевые слова:** *комбинированные перевозки, контрейлерные перевозки, комбинированный транспорт, интермодальные перевозки, оператор мультимодальных перевозок.*

The article deals with the concept of multimodal transportations, their classification, defined legal norms governing their implementation in Ukraine and in foreign countries. The advantages of this type of transportation and the problem points of their implementation are defined.

**Key words:** *combined transportations, con trailer transportations, combined transport, intermodal transportations, operator of multimodal transportations.*

Організація змішаних перевезень вантажів є одним із головних напрямів сучасної європейської транспортної політики. Міжнародна практика свідчить, що протягом останніх років дві третини перевезень вантажів у міжнародному сполученні здійснювалось у змішаних сполученнях за принципом «від дверей до дверей».

Нині більшість перевезень здійснюється по наскрізній технології, однак швидкими темпами розвиваються так звані модальні перевезення в міжнародному сполученні, тобто перевезення кількома видами транспорту. Змішані перевезення являють собою перевезення вантажів із використанням тільки одного транспортного документа, але за участі не менше двох перевізників різних видів транспорту. Вантажовідправник при цьому звільнений від потреби передавати вантаж із першого транспорту на другий, при цьому укладає з кожним перевізником окремих договір. За кордоном такий вид перевезень називають мультимодальним.

В європейській і загальній міжнародній практиці перевезення вантажів за такими схемами набуває дедалі більшого значення. Тому особливої актуальності набуває дослідження правового регулювання мультимодальних перевезень за українським та зарубіжним законодавством.

Дослідженням питань мультимодальних перевезень займався значне коло науковців, як юристів, так і економістів та науковців у сфері державного управління. Зокрема до них належать такі вчені: О.О. Бакаєв, В.Г. Дідик, В.П. Желінський, Н.В. Жмур, С.В. Милославська, В.П. Мироненко, О.І. Петренко, О.С. Соколова. Але питання саме правового регулювання мультимодальних перевезень не отримали гідного висвітлення.

**Мета статті** – проаналізувати правове регулювання здійснення мультимодальних перевезень в Україні та зарубіжних країнах.

Україна має вигідне стратегічне розташування щодо транснаціональних транспортних коридорів, які поєднують Європу та Азію, а також регіони Балтійського та Чорного морів і проходять територією держави. Нині за концепцією, прийнятою у 1994 р. на Пан'європейській конференції, через територію України прокладено чотири транспортних коридори – № 3, 5, 7, 9 [1, с. 239]. Перевезення вантажів цими маршрутами має велике значення для всієї транспортної системи України, тому українські перевізники мають бути готові до застосування прогресивних транспортних технологій на території України.

Міжнародні інтермодальні (мультимодальні, змішані) перевезення вантажів можна визначити

як переміщення вантажів з однієї країни в іншу як мінімум двома видами транспорту. Єдиного тлумачення і розуміння термінів поки немає. Згідно з положеннями Конвенції про міжнародні змішані перевезення вантажів (КМЗП) та Правилами ЮНКТАД/МТП (UNCTAD – United Nation Conference on Trade and Development) для змішаних перевезень варто виходити з таких визначень:

- інтермодальне – це перевезення вантажів кількома видами транспорту, за якого експедитор організовує все перевезення від одного пункту чи порту відвантаження через один чи кілька пунктів перевалки до кінцевого пункту чи порту. Залежно від частки відповідальності використовуються різні види транспортних документів (залізнична накладна, СМР, коносамент перевізника тощо);

- мультимодальне – різновид інтермодального перевезення. Його особливість: експедитор, який організовує перевезення, бере на себе відповідальність за всі її етапи. При цьому видається єдиний документ FBL – мультимодальний коносамент FIATA;

- комбіноване – теж різновид інтермодального перевезення. Це перевезення вантажів в одному і тому самому вантажному місці чи транспортному засобі шляхом комбінації автомобільного, залізничного і водного транспорту;

- унімодальне (U-модальне, одновидове) – це перевезення вантажів одним видом транспорту і одним чи кількома перевізниками. Якщо в ньому бере участь один перевізник, то він видає власний транспортний документ (накладну, коносамент тощо). Якщо перевізників більше, то одним із них може бути видано наскрізний коносамент, що охоплює все перевезення. Залежно від умов цей перевізник бере на себе відповідальність за все перевезення від порту до порту або ж тільки за ту частину, яка виконується його власним транспортним засобом, що позначено на зворотній стороні коносаменту;

- А-модальне – це перевезення з управлінням переміщенням вантажів з одного диспетчерського пункту, незалежно від характеру участі в ньому різних видів транспорту;

- бімодальне (В-модальне) – перевезення вантажів спеціалізованими транспортними засобами, які обладнані автомобільними шасі та залізничними колісними парами і здійснюють перевезення як шляхами, так і рейками (роудлейдерні перевезення);

- сегментоване (роздільне) – перевізник бере на себе відповідальність лише за ту частину перевезень, яку він здійснює сам; у цьому разі він видає товаророзпорядчий документ на інтермодальні або комбіновані перевезення [2].

У ширшому розумінні термін «інтермодальність» застосовується для опису системи транспортування, яка припускає використання двох або більше видів транспорту для перевезення однієї і тієї самої вантажної одиниці або транспортного засобу за технологією «від дверей до дверей» без перевантаження самого вантажу під час зміни виду транспорту.

Головна мета інтермодального (мультимодального) перевезення – доставка вантажів до пункту

призначення у визначений термін у гарному стані і, за можливості, за низькою ціною. Основна відмінність мультимодального перевезення – постійний контроль і відповідальність одного оператора за всі ланки процесу транспортування. Найважливіший аспект перевезення – дотримання умов перевезення конкретного вантажу (комерційних, організаційних, фізичних) незалежно від виду транспорту.

Таку роботу виконує експедитор мультимодальних перевезень, який виступає як принципал (особа, яка складає транзитну декларацію і несе відповідальність за неї) і бере на себе відповідальність за контракт. Отже, експедитор як оператор змішаного перевезення здатен організувати транспортну операцію та запобігати ризикам, які їй притаманні.

У спеціальній літературі часто використовують термін «оператор мультимодальних перевезень» і відповідне скорочення ОМП. Правовий статус оператора змішаного перевезення регулює Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення, укладена в Женеві 24.05.1980 р. [3].

Таким чином, вантажовідправник укладає договір не з фактичними перевізниками, а з оператором. Перевізники також вступають у відносини не з відправниками і вантажовласниками, а з оператором. Причому оператором може бути як один із перевізників, так і інша особа, яка спеціалізується у галузі транспортних послуг (наприклад, експедитор).

Договір міжнародного змішаного перевезення називається договором СТ (combined transport), або документом СТ, і видається оператором змішаного перевезення відповідно до ст. 5 Конвенції. Документ засвідчує умови договору перевезення, прийняття оператором вантажу, його обов'язок доставити вантаж до місця призначення (ст. 8 Конвенції містить перелік даних, які має містити документ СТ).

У документі СТ зазначається, що на здійснюване міжнародне перевезення поширюється дія Конвенції ООН про міжнародні змішані перевезення 1980 р. Умови договору СТ, що суперечать цій Конвенції і можуть зашкодити вантажовідправнику чи вантажоодержувачу, є недійсними.

Основними елементами транспортного обслуговування в системі міжнародних комбінованих перевезень є термінали. Існує проблема інтегрованого включення транспортної мережі країн Східної Європи, в тому числі європейської частини СНД, у транспортну систему країн ЄС. Концентрація зусиль на створенні мережі комбінованих загальноєвропейських перевезень відповідає інтересам і залізничного, і автомобільного транспорту, а також енергетичним та екологічним вимогам.

В схваленій в 2010 р. Кабінетом Міністрів України Транспортній стратегії України на період до 2020 р. було визначено одним із пріоритетних завдань забезпечення доступності та підвищення якості транспортних послуг шляхом забезпечення розвитку інтермодальних перевезень [4].

Перспективи міжнародних перевезень в Україні значною мірою визначаються розвитком міжнародних транспортних коридорів (МТК). Створення ме-

режі МТК належить до пріоритетних напрямів вітчизняного транспортного комплексу.

Термін «комбіноване перевезення» означає перевезення вантажів на одній і тій самій транспортній одиниці з використанням кількох видів транспорту [5].

За об'єктами перевезень комбіновані перевезення можна класифікувати таким чином:

- контейнерні перевезення – перевезення контейнерів, а також знімних (обмінних) кузовів;
- біомодальні перевезення – перевезення за допомогою спеціальних напівпричепів, пристосованих до експлуатації як на автомагістралях, так і на залізницях;
- контрейлерні перевезення – перевезення автомобільних засобів, тобто великотоннажних автопоїздів (тягачів із напівпричепами та автомобілів із причепами), а також окремих напівпричепів.

Зокрема, контрейлерні перевезення – це комбіновані перевезення, які переважно здійснюються автомобільним і залізничним транспортом. Як вантажні одиниці контрейлерних перевезень використовують автотранспортні засоби – автопоїзди і напівпричепа (контрейлери).

Сутність технології контрейлерних перевезень полягає в інтегруванні в єдину транспортну систему засобів автомобільного та залізничного транспорту. Змішані перевезення вигідно сполучають в єдиному транспортному ланцюгу два домінуючі види наземного транспорту – автомобільний і залізничний. Отже, завдяки автомобільному транспорту забезпечується висока мобільність і швидкість доставки вантажів, а завдяки залізничному транспорту – велика продуктивність, економічність та екологічна чистота.

Важливими доказами на користь контрейлерних перевезень є:

- значне скорочення часу проходження митного та прикордонного контролю;
- проходження митного контролю на кордоні без посередньої участі водія;
- суттєва економія витрат на оформлення товаро-супроводжувальних документів.

Вважається за доцільне поетапно вирішувати технічні проблеми організації контрейлерних перевезень в Україні. На першому етапі з метою прискорення проходження автопоїздами прикордонних переходів рекомендовано організувати локальні маршрути. З цією метою на території України можуть використовуватися лінії колії завширшки 1 435 мм. Далі, з набуттям досвіду та відпрацюванням перевізних технологій, довжину контрейлерних маршрутів можна буде збільшити таким чином, щоб комбінованими сполученнями були охоплені великі центри зародження і погашення вантажопотоків на території України та за її межами.

Згідно з рішенням Міністерства транспорту України та Державної адміністрації залізничного транспорту України, оператором поїздів комбінованого транспорту є Український державний центр транспортного сервісу «Ліски», який нині є філією «Центру транспортного сервісу «Ліски» публічного акціонерного товариства «Українська залізниця».

УДЦТС «Ліски» – лідер в організації залізничних та інтермодальних перевезень транзитних та імпортно-експортних вантажів в Україні.

Центр пропонує такі послуги:

- експедирування вантажів по території СНД та інших країн залізницею, морем та в змішаному сполученні;
- перевезення вантажів у контейнерах, контрейлерах, через поромні переправи;
- доставка «від дверей до дверей» автомобільним транспортом;
- митне оформлення вантажів, оформлення супроводжувальних документів;
- слідування за вантажем і оперативне усунення затримок;
- розрахунок вартості перевезення;
- страхування вантажів;
- оптимізація маршрутів [6].

Центр має надійні та стабільні договірні відносини із провідними експедиторськими організаціями СНД та Європи, що дає змогу здійснювати комплексне транспортно-експедиторське обслуговування вантажів клієнтів на території країн СНД, Балтії та Європи.

Контрейлерний поїзд «Вікінг» (Controller Train «Viking») з'єднав два порти: Іллічівськ на Чорному морі та Клайпеду на Балтійському, а також дві європейських столиці – Київ та Вільнюс.

Регулярний рух контрейлерного поїзда «Вікінг» почався 6 лютого 2003 р. згідно з міждержавною угодою між Україною та Литвою. Поїзд прямує під № 1161 за маршрутом Чорноморськ–Київ–Клайпеда.

Специфіка комбінованого транспорту така, що в процесі здійснення більшості перевезень вантажовідправник практично не може якимось впливати на його хід. Тому він звертається до таких послуг лише тоді, коли впевнений, що залізнична частина перевезення та перевалка вантажу будуть реалізовані ефективно і витрати на них не перевищуватимуть витрати на суто автомобільні перевезення.

Комбінований транспорт має економічні переваги у довготривалих перевезеннях та допомагає зменшити навантаження на автомобільний транспорт.

Намагаючись урівноважити різні види транспорту, необхідно враховувати той факт, що немає тісного зв'язку між морем, внутрішніми водними шляхами та залізницею. Інтермодальність визначена Комісією ЄС як характеристика транспортної системи, в якій інтегровано об'єднуються як мінімум два різні види транспорту з метою забезпечення послідовного перевезення «від дверей до дверей». З метою подальшої лібералізації транспорту, розроблення транс'європейських мереж, запровадження більш справедливого ціноутворення в транспортному секторі до транспортної політики Євросоюзу було додано принцип інтермодальності (або комбінований вид транспорту).

Основним документом, який регулює відносини у сфері комбінованого виду транспорту, є Директива Ради № 92/106 щодо запровадження спільних пра-

вил для певних видів комбінованого перевезення товарів між державами-членами.

Директива визначає «комбінований транспорт» як перевезення вантажів між державами-членами за умови використання вантажного транспорту довжиною 20 футів і більше на дорогах, залізничних, внутрішніх водних шляхах та морях на відстані, що перевищують 100 км, а також пересадочним польотом. Директива також передбачає додаткові вимоги до комбінованого виду транспорту:

- перевезення вантажу (товарів) між державами-членами із застосуванням вантажівки, трейлера, панів трейлера з тягачем або без нього (трактора), контейнера з верхнім кріпленням або 20-футового контейнера на первісному етапі перевезення (автомобільне) або на фінальному етапі маршруту перевезення та з використанням на іншому етапі перевезення залізничного або внутрішньоводного або морського видів транспорту, де цей відрізок маршруту перевищує 100 км як відстань між пунктами перевезення та є, відповідно, або фінальним, або первісним етапом маршруту перевезення;

- перевезення між пунктами, де вантаж завантажується, та найближчою залізничною станцією як станцією завантаження для первісного етапу, між найближчою зручною залізничною станцією для розвантаження і пунктом, де вантаж розвантажується як фінальний етап перевезення;

- перевезення в радіусі, що не перевищує 150 км прямої відстані між портом внутрішньоводного сполучення або морським портом завантаження або розвантаження [7].

Директива встановлює, що з 1 липня 1993 р. комбінований транспорт є вільним від усіх систем квотування та інших систем впливу.

Директива закріплює скасування раніше встановлених квот стосовно автомобільних перевезень, зняття деяких адміністративних обмежень. Крім цього, Директива передбачає зменшення або повернення автомобільних зборів у певних випадках комбінова-

ного перевезення, а також виключає автомобільний етап транспортування вантажів з обов'язкового тарифного регулювання. Директива встановлює, що в документі про перевезення має бути зазначено, що автомобільне транспортування є частиною комбінованого перевезення, і мають бути наведені термінали, що підлягають використанню. Зазначений документ також закріплює зменшення або повернення автомобільних зборів у певних випадках комбінованого перевезення.

З метою підтримки та розвитку комбінованого виду транспорту було прийнято Регламент № 2196/98 стосовно надання Союзом фінансової допомоги для проведення заходів інноваційного характеру з метою розвитку комбінованого транспорту. Цей Регламент створив систему грантів Союзу у сфері модернізації цього типу перевезень вантажів. Відповідно до норм Регламенту Євросоюз може оплачувати до 30% вартості проекту будівництва комбінованих маршрутів транспортування [8, с. 123–125].

Головним фактором, що впливає на інтеграцію транспорту України до європейської та світової транспортної систем, є усунення всіх можливих перепон – економічного, політичного, правового, техніко-технологічного характеру у формуванні та розвитку єдиної інтегрованої транспортної системи на євразійському континенті. Важливим аспектом в ефективності транспортної галузі України є техніко-технологічна сумісність з європейською транспортною системою, функціонування якої базується на відповідних нормативах Європейського Союзу [9, с. 9].

Підсумовуючи, можна зазначити, що загалом правове регулювання мультимодальних перевезень в Україні та зарубіжних країнах здійснюється в одному правовому руслі, але є певна розбіжність у термінології основних понять мультимодальних перевезень в українському та міжнародному законодавствах, тому вважаємо за доцільне прийняти окремий нормативний акт, який би врегулював ці протиріччя.

#### ЛІТЕРАТУРА:

1. Транспортне право України: навч. посіб. / за заг. ред. В.К. Гіжевського, Е.Ф. Демського. К.: Юрінком Інтер, 2002. 416 с.
2. Сергеев В.И. Логистика в бизнесе. М.: ИНФРА-М, 2001. 608 с. URL: [https://www.logistics-gr.com/index.php?option=com\\_content&id=952&c=72&Itemid=99](https://www.logistics-gr.com/index.php?option=com_content&id=952&c=72&Itemid=99) (дата звернення: 15.10.2018).
3. Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення. Женева, 24 травня 1980 р. URL: [http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_189](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_189) (дата звернення: 15.10.2018).
4. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р. Офіційний вісник України. 2010. №92. С. 545.
5. Європейська угода про важливі лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти. Женева, 1 лютого 1991 р. URL: [http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_054](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_054) (дата звернення: 15.10.2018).
6. Філія «Центр транспортно-сервісу «Ліски» публічного акціонерного товариства «Українська залізниця». URL: <http://www.liski.ua/ua/> (дата звернення: 15.10.2018).
7. Директива Ради № 92/106. URL: <http://www.transport-ukraine.eu/docs/direktiva-radi-92106iees-vid-7-grudnya-1992-roku-pro-vstanovlennya-spilnih-pravil-dlya-okremi-0> (дата звернення: 15.10.2018).
8. Філіпенко О.В. Правовий механізм регулювання спільної транспортної політики Євросоюзу: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.11. К., 2004. 211 с.
9. Правове регулювання транспортних коридорів в Європейському Союзі та в Україні / за заг. ред. к.е.н. В.Г. Дідика. К., 2007. 244 с.