

Наталя Іванівна ПОСТНОВА

аспірантка, Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0700-1319>

e-mail: postnova_natalya@ukr.net

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ЗМІШАНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Наукова стаття присвячена дослідженню особливостей правового регулювання міжнародних змішаних (мультиmodalних) перевезень вантажів, пасажирів і багажу в особливий період. Авторка приділяє увагу розширенню міжнародних мультиmodalних транспортних коридорів TEN-T на території України та їх впливу на інтенсифікацію міжнародних змішаних перевезень. Встановлено, що успішно інтегрована транспортна система передбачає не лише поєднання і взаємодію всіх учасників змішаних перевезень, а й створення єдиного правового та інформаційного поля, узгодження технічних та експлуатаційних характеристик транспортних засобів, об'єктів інфраструктури, координацію та оптимізацію графіків роботи різних видів транспорту і все це в межах різних правових систем.

Ключові слова: міжнародне приватне право, міжнародні змішані перевезення, мультиmodalні перевезення, цифровий транспортний коридор, перевезення вантажів, пасажирів і багажу, державна транспортна політика

ВСТУП

В умовах повномасштабного військового вторгнення в Україну вітчизняна економіка вимагає нових оптимальних способів організації перевізного процесу. Через закриття аеропортів та блокаду морських портів України, руйнування доріг, мостів, складської та перевантажувальної інфраструктури, особливо у східних та південних промислових регіонах України, міжнародні змішані (мультиmodalні) перевезення з обов'язковим застосуванням автомобільного транспорту стали єдиним можливим варіантом доставки вантажів з України до країн інших континентів.

Як визначено в Національній транспортній стратегії України на період до 2030 р., затвердженій розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р., незважаючи на статус транзитної країни, транспортна система України за часів написання цієї стратегії відзначалася низьким рівнем розвитку змішаних перевезень, що призводило до зниження конкурентоспроможності та ускладнювало вихід української продукції на світовий транспортний ринок. До 2018 р. мультиmodalні та інтерmodalні перевезення вантажів склали менше 0,5 % транспортного ринку в Україні, що призвело до того, що за цим показником Україна відставала від країн-членів ЄС майже у 20 разів [1].

Проте, як бачимо зараз, глобальні трансформації у світовій торгівлі, спричинені війною в Україні, вплинули на конфігурацію наявних ланцюгів постачання в усьому світі [2, с. 4].

В нинішніх умовах питання розвитку змішаних перевезень вантажів, пасажирів та багажу задля забезпечення конкурентоспроможності транспортної системи України та її інтеграції до європейської та світової транспортних систем є актуальним як з огляду теорії, так і практики.

МЕТА статті – проаналізувати проблемні аспекти правового регулювання міжнародних змішаних (мультиmodalних) перевезень вантажів, пасажирів і багажу, та визначення напрямів удосконалення законодавства у цій сфері в сучасних умовах розвитку транспортних коридорів.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Стаття базується на працях вітчизняних науковців і юристів-практиків та інформації, розміщеної на офіційних сайтах органів державної влади та міжнародних галузевих організацій. Методологічною основою статті стали загальнонаукові та спеціально-наукові методи пізнання: аналізу і синтезу, діалектичний та формально-логічний. Методи аналізу і синтезу застосовано у вивченні загальних підходів до правового регулювання міжнародних змішаних (мультиmodalних) перевезень вантажів, пасажирів і багажу на міжнародному рівні та визначення особливих методів регулювання на національному рівні. Діалектичний метод застосовано у характеристиці відповідних правових явищ і процесів. За допомогою формально-логічного методу проаналізовано окремі норми чинного законодавства з досліджуваних питань.

РЕЗУЛЬТАТИ

В умовах війни транспортно-логістична система країни відіграє роль забезпечення гуманітарної, соціальної, продовольчої, енергетичної і насамперед воєнної безпеки України. Спроможність національної транспортної мережі забезпечувати надійні, своєчасні перевезення, підтримувати рівень інтероперабельності національної і європейської транспортних систем на сьогодні є тими факторами, які впливають на процеси формування ризиків у глобальному масштабі. Саме тому розвиток змішаних (мультиmodalних) перевезень є пріоритетом транспортної політики України, враховуючи унікальне транспортно-географічне положення – на перехресті вантажних торговельно-транспортних європейських та євразійських доріг, міжнародних транспортних коридорів.

У 2022 р. Європейська Комісія внесла зміни до індикативних мап Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T): включено в неї українські логістичні шляхи, виключено з мережі TEN-T російські та білоруські маршрути, а також понижено у статусі маршрути на території ЄС на стиках з цими країнами-агресорами.

TEN-T з'єднує Європу із заходу на схід та з півночі на південь мережею автодоріг, залізниць, аеропортів та водних шляхів. Україна увійшла до TEN-T у 2017 р.

Відповідно до Індикативного Інвестиційного Плану Європейської Комісії розвитку TEN-T коридорів, до 2030 р. в Україні планується реалізувати проекти на загальну суму 4,45 млрд євро [3].

Розвиток транспортної інфраструктури та ефективність перевезень стає важливим завданням в умовах сучасних глобалізаційних тенденцій та нестабільності логістичних маршрутів, обумовленої рядом подій, таких як воєнні конфлікти та кризові ситуації у різних країнах. Це викликає актуальний інтерес серед імпортерів, експортерів та країн загалом, стосовно пошуку оптимальних рішень у сфері міжнародних перевезень вантажів, пасажирів та багажу.

Мультимодальні перевезення, які об'єднують різні види транспорту для забезпечення комплексного та оптимального маршруту, стають ключовим інструментом для вирішення цих завдань. Їх вплив на зовнішню торгівлю та міжнародні бізнес-відносини визначає умови поставки товарів, формування контрактних цін та інші важливі аспекти укладання міжнародних угод. Нині під впливом змішаних перевезень, крім традиційних умов поставки ІНКОТЕРМС, створилися нові, такі як DAF, DDU, DDP. Зі свого боку, успішна реалізація мультимодальних перевезень вимагає співпраці великої кількості учасників, таких як вантажовідправники, вантажодержувачі, оператори, перевізники, митні служби, страхові компанії, банки, державні органи, що мають певні повноваження в цій сфері, термінали, лізингові компанії тощо. Ця різноманітність викликає індивідуальний підхід до організації кожної операції, оскільки технології, географічні особливості та характер перевезення можуть відрізнятися для кожного конкретного випадку.

Правові аспекти також відіграють значну роль у мультимодальних перевезеннях, оскільки цей процес регулюється як міжнародними, так і національними нормами. Заплутаність правових норм може призвести до конфліктів та суперечностей. Також важливо враховувати, що великі компанії домінують на ринку мультимодальних перевезень, що може становити виклик для менших операторів, які можуть зосереджуватися на супутніх операціях.

Інформаційний потік у міжнародних перевезеннях є ще однією важливою проблемою, оскільки потребує ефективного оброблення та управління. Це охоплює велику кількість даних, таких як тарифи для різних видів транспорту, витрати на проведення операцій, розклад руху транспорту, локація вантажів, інформація стосовно претензій у зв'язку з втратою, пошкодження вантажів, а також інші аспекти, що можуть впливати на вибір та ефективність міжнародних мультимодальних перевезень.

Як зазначалося раніше, регулювання перевезень вантажів, пасажирів та багажу в мультимодальних системах здійснюється як на міжнародному, так і державному рівнях. Міжнародно-правове регулювання змішаних (мультимодальних) перевезень здійснюється двома способами: а) у межах міжнародних організацій та б) у межах двосторонніх міжнародних угод. Першим документом, в якому визначено поняття мультимодальних перевезень, стала Конвенція ООН про міжнародні мультимодальні перевезення вантажів (Женевська конвенція), підписана у 1980 р. Конвенція ввела поняття оператора мультимодального перевезення [4].

У 1995 р. Конференцію ООН з торгівлі та розвитку

(UNCTAD) визначено стандарти для мультимодальних перевезень. Міжнародна торгова палата (International Chamber Commerce) зробила свій внесок у формування правового регулювання мультимодальних перевезень, прийнявши «Пакет Правил про мультимодальні перевезення». Міжурядові організації, такі як Європейський Союз, Європейська конференція міністрів транспорту та Європейська економічна комісія ООН, спільно розробили документ «Термінологія комбінованих перевезень», в якому визначено основні терміни, що застосовуються у перевезеннях вантажів різними видами транспорту [5].

В ЄС регулювання систем перевезень вантажів, що залучають кілька видів транспорту, визначено Директивою Ради 92/106/ЄС від 7 грудня 1992 р. Ця Директива має за мету зменшення автомобільних перевезень шляхом розвитку мультимодальних систем, які включають залізничний, внутрішній водний та морський транспорт. Строк для впровадження положень цієї Директиви всіма країнами-членами ЄС передбачено до 2022 р. Важливо відзначити, що відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та ЄС (додаток XXXII до гл. 7 «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво») надано 8 років для адаптації українського законодавства до цієї Директиви – до 1 листопада 2022 р. [6].

Також слід зазначити, що Україна уклала низку двосторонніх міжнародних угод про міжнародні перевезення, які передбачають взаємодію різних видів транспорту [6], зокрема: 1) Угода між Міністерством інфраструктури та Федеральним міністерством транспорту, інновацій та технологій Республіки Австрія про міжнародні комбіновані перевезення від 21 листопада 2013 р.; 2) Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Турецької Республіки про організацію міжнародного прямого вантажного залізнично-поромного сполучення від 25 січня 2011 р.; 3) Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Словачької Республіки про міжнародні комбіновані перевезення від 26 лютого 2007 р.; 4) Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Азербайджанської Республіки про міжнародні комбіновані вантажні перевезення від 07 вересня 2006 р.

На національному рівні до прийняття Закону України «Про мультимодальні перевезення» правовідносини в галузі змішаних перевезень регулювалися обмежено, і нормативно-правової бази у сфері комбінованого транспорту практично не було. Закон України «Про транспорт» не визначає місце змішаного транспорту в загальній транспортній системі України. Мультимодальний транспорт охоплює різні види транспорту для перевезення, такі як автомобільний, залізничний та/або внутрішньоводний. Закони України «Про автомобільний транспорт» та «Про залізничний транспорт» також не містять норм, що стосуються можливостей застосування змішаного транспорту. Статут залізниць України обмежує питання взаємодії лише організацією змішаних перевезень у залізнично-водному сполученні, а Кодекс торговельного мореплавання лише декларує ці питання, не надаючи конкретних форм взаємодії. У Повітряному кодексі України не розглядається організація взаємодії авіаційного з іншими видами транспорту.

З метою наближення законодавства України до права ЄС у сфері транспортної політики та інфраструктури розроблено і прийнято Закон України «Про мультимода-

льні перевезення» № 1887-IX від 17 листопада 2021 р. [7].

Законом передбачено розподіл повноважень стосовно державного регулювання мультимодальних перевезень між: Кабінетом Міністрів України; Міністерством інфраструктури України як центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сферах автомобільного, залізничного, морського та річкового транспорту (зокрема, формування та реалізацію державної політики у сфері мультимодальних перевезень; нормативно-правове регулювання у сфері мультимодальних перевезень; визначення пріоритетних напрямів розвитку мультимодальних перевезень); Центральними органами виконавчої влади, що реалізують державну політику з питань безпеки на наземному, морському та річковому, та авіаційному транспорті (реалізують державну політику з питань безпеки у здійсненні мультимодальних перевезень; здійснюють державний нагляд (контроль) з питань безпеки рухомого складу у здійсненні мультимодальних перевезень на території України; вносять пропозиції щодо формування державної політики з питань безпеки у здійсненні мультимодальних перевезень).

Крім того, Закон «Про мультимодальні перевезення» спрямовано на приєднання країни до Угоди про розвиток мультимодальних перевезень TRACECA – міжнародної транспортної програми за участі ЄС та 14 держав-членів Східноєвропейського, Кавказького та Центрально-азіатського регіонів шляхом закріплення прав учасників змішаних перевезень здійснювати перевезення вантажу на підставі укладання єдиного договору стосовно всіх етапів перевезення незалежно від зміни видів транспорту та здійснювати перевезення вантажу за одним перевізним документом, до якого сторони дійшли згоди. Передбачається, що під час надання послуг з мультимодального перевезення вантажів відповідальність оператора мультимодального перевезення за вантаж перед замовником послуги охоплює період з моменту прийняття ним вантажу до моменту видачі вантажу. Це дає змогу зменшити обсяги застосування автомобільного транспорту та застосовувати більш екологічні способи перевезення, чим створюються передумови для зміцнення та збереження здоров'я людей.

Успішно інтегрована транспортна система передбачає не лише поєднання і взаємодію всіх її учасників на підставі якісної правової бази на національному рівні, а й створення єдиного правового та інформаційного поля за допомогою норм міжнародного приватного і публічного регулювання здійснення перевезень, також узгодження технічних та експлуатаційних характеристик транспортних засобів, об'єктів інфраструктури, транспортного обладнання, тари; координацію та оптимізацію розкладів, розроблення контактних графіків роботи різних видів транспорту, вантажовідправників і вантажодержувачів і все це в межах різних правових систем. Всі перелічені завдання можна вирішити за умов розроблення і реалізації у країні ефективної національної транспортної політики із застосуванням сучасних технологій.

З огляду на появу проривних транспортних технологій проектування, розроблення та розгортання цифрових платформ для прийняття оперативних рішень з організації перевезення вантажів, пасажирів та багажу у міжнародному змішаному сполученні є актуальною задачею, яка вирішується за допомогою новітніх техно-

логіч оброблення великих обсягів даних, процесної аналітики і блокчейну [5, с. 5].

Розвинені країни світу продемонстрували переваги реалізації цих технологій на прикладі створення цифрових транспортних коридорів, що працюють за системою «єдиного вікна», імплементованих для здійснення ефективного державного контролю митними службами, а також для зручності транспортних компаній, мультимодальних операторів, експортерів та імпортерів.

Сьогодні цифрові транспортні коридори розглядаються як один із ключових напрямів міжнародної співпраці. Впровадження цифрових технологій на транспорті, в логістиці, управлінні вантажними перевезеннями та їх державним управлінням дасть змогу розв'язати суттєву частину транспортних проблем та підвищити ефективність перевезень. Після переведення в електронний формат публічних та інших послуг, пов'язаних із транспортними послугами, процес формування юридично обов'язкових електронних документів стає автоматизованим, зокрема, завдяки введенню розумних безпаперових контрактів.

Так, відповідно до висновків 6-го воркшопу EU4-Digital: eTrade Network, що відбувся ще в 2019 р., запропоновано у рамках Східного партнерства план роботи з підготовчих заходів для пілотного мультимодального цифрового транспортного коридору між Балтійським та Чорним морем з метою розроблення основної цифрової платформи з послугами та додатками для всіх заінтересованих сторін ланцюгів поставок [8].

Застосування паперових документів у різних Східних країнах-партнерах та ЄС створює бар'єри, які перешкоджають миттєвому обміну логістичною інформацією між країнами, а також між суб'єктами господарювання та органами державної влади. Крім того, законодавчі рамки для логістичних процесів та інформаційних систем є різними в усіх країнах, що робить логістичні процеси ще довшими, складнішими та призводить до великих витрат на логістику.

Для стандартизації та спрощення процедури обміну інформацією в логістиці, ЄС знаходиться у процесі створення єдиної правової бази для регулювання електронного обміну інформацією про вантажні перевезення – Регламент eFTI, який набуде чинності в 2026 р. [9].

В Україні розвиток мультимодального транспорту та цифрові транспортні коридори є пріоритетами для Міністерства інфраструктури [10]. Для цього міністерство створило електронні сервіси, зокрема створено транспортний портал електронних послуг e-transport.gov.ua, який об'єднує електронні сервіси в усіх сферах транспортної галузі в одну «розумну» систему.

ВИСНОВКИ

Ефективне функціонування транспортного сектору України в умовах правового режиму воєнного стану значно залежить від організації мультимодальної взаємодії, відновлення цілісності маршрутів пасажирських та вантажних перевезень з урахуванням попиту на транспортні послуги та потреб безпеки, покращення логістичної зв'язаності внутрішніх і міжнародних перевезень. Через те що міжнародні змішані перевезення стали єдиним можливим варіантом доставки вантажів, пасажирів та багажу як з України до країн інших континентів, так і в Україну, все гостріше стає питання уніфікації міжнародного правового регулювання мультимодальних пере-

везень та впровадження цифрових транспортних коридорів.

Список використаних джерел

1. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України № 430-р від 30 травня 2018 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-r#Text>
2. Розвиток логістично-транспортної інфраструктури прикордонних областей Західного регіону України. Порівняльна системна оцінка: науково-аналітична доповідь / ред. Х.М. Пригула. Львів, 2023. 87 с. URL: <http://ird.gov.ua/irdp/p20230031.pdf>
3. ЄС включив українські логістичні шляхи до Транс'європейської транспортної мережі. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. 2022. URL: <https://mtu.gov.ua/content/hto-mi-e.html>
4. Convention on International Multimodal Transport of Goods: United Nations Conference on a Convention on International Multimodal Transport. 1980. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/tdmtconf17_en.pdf
5. Науково-технічні дослідження у галузі транспорту: колективна монографія / за ред. Д.В. Ломотка. Івано-Франківськ, 2022. Т. 2. 216 с.
6. Дорожня карта імплементації Директиви Ради 92/106 від 7 грудня 1992 р. про встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами. URL: <https://mtu.gov.ua/files/Dir%2092%20106.docx>
7. Про мультимодальні перевезення: Закон України від 17 листопада 2021 року № 1887-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text>
8. Транспорт. Цифрові транспортні коридори. Євроінтеграційний портал. 2022. URL: <https://eu-ua.org/yevrointehratsiia/transport/>
9. Що таке цифровий транспортний коридор (розгортання eFTI)? *EU4Digital*. 2022. URL: <https://eufordigital.eu/uk/e-card/what-is-ecustoms-and-what-are-the-benefits/>
10. В Україні створено транспортний портал е-послуг. *Юридична Газета*. 27 грудня 2019. URL: <https://yur-gazeta.com/golovna/v-ukrayini-stvoreno-transportniy-portal-eposlug.html>

References

1. National transport strategy of Ukraine for the period until 2030: Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine No. 430 of May 30, 2018. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-r#Text>
2. Development of the logistics and transport infrastructure of the border regions of the Western region of Ukraine. Comparative systematic assessment: scientific and analytical report / ed. Kh.M. Prytula. Lviv, 2023. 87 p. URL: <http://ird.gov.ua/irdp/p20230031.pdf> [in Ukrainian].
3. The EU included Ukrainian logistics routes in the Trans-European transport network. Ministry of Development of Communities, Territories and Infrastructure of Ukraine. 2022. URL: <https://mtu.gov.ua/content/hto-mi-e.html> [in Ukrainian].
4. Convention on International Multimodal Transport of Goods: United Nations Conference on a Convention on International Multimodal Transport. 1980. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/tdmtconf17_en.pdf
5. Scientific and technical research in the field of transport: collective monograph / ed. D.V. Lomotko. Ivano-Frankivsk, 2022. Vol. 2. 216 p. [in Ukrainian].
6. Roadmap for the implementation of Council Directive 92/106 of December 7, 1992 on establishing common rules for certain types of combined cargo transportation between member states. URL: <https://mtu.gov.ua/files/Dir%2092%20106.docx> [in Ukrainian].
7. On multimodal transportation: Law of Ukraine dated November 17, 2021 № 1887-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text>
8. Transport. Digital transport corridors. European integration portal. ransport. 2022. URL: <https://eu-ua.org/yevrointehratsiia/transport/> [in Ukrainian].
9. What is a digital transport corridor (eFTI deployment)? *EU4Digital*. 2022. URL: <https://eufordigital.eu/uk/e-card/what-is-ecustoms-and-what-are-the-benefits/> [in Ukrainian].
10. A transport portal of e-services has been created in Ukraine. *Yurydychna Hazeta*. December 27 2019. URL: <https://yur-gazeta.com/golovna/v-ukrayini-stvoreno-transportniy-portal-eposlug.html> [in Ukrainian].

Natalia POSTNOVA

postgraduate student, Yaroslav Mudryi National Law University

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0700-1319>

e-mail: postnova_natalya@ukr.net

FEATURES OF LEGAL REGULATION OF INTERNATIONAL MIXED TRANSPORTATION IN MODERN CONDITIONS

Introduction. The paper is devoted to the study of the peculiarities of the legal regulation of international mixed (multimodal) transportation of goods, passengers and luggage in a special period. In the conditions of war, the country's transport and logistics system plays the role of ensuring Ukraine's humanitarian, food, and energy security.

The purpose of the paper is to analyze the problematic aspects of the legal regulation of international mixed (multimodal) transportation of goods, passengers and luggage, and to determine directions for improving the legislation in this area in the modern conditions of the development of transport corridors.

Results. The author pays attention to the expansion of international multimodal transport corridors TEN-T on the territory of Ukraine and their influence on the intensification of international mixed transportation. It has been established that a successfully integrated transport system involves not only the combination and interaction of all participants in mixed transportation, but also the creation of a single legal and informational field, coordination of technical and operational characteristics of vehicles, infrastructure facilities, coordination and optimization of work schedules of various types of transport and all it is within different legal systems.

Conclusions. The author concludes that due to the fact that international mixed transportation has become the only possible option for the delivery of cargo, passengers and luggage both from Ukraine to the countries of other continents and to Ukraine, the issue of unification of international legal regulation of multimodal transportation and the introduction of digital transport corridors is becoming urgent more and more acute.

Keywords: international private law, international mixed transportation, multimodal transportation, digital transport corridor, transportation of goods, passengers and luggage, state transport policy