



Шелудяков Р. С.,
асистент кафедри конституційного,
міжнародного та приватного права
Криворізького факультету
Національного університету
«Одеська юридична академія»
(м. Кривий Ріг, Україна)

УДК 341.96:656.022.8

ОБМЕЖЕННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРЕВІЗНИКА ПРИ ЗМІШАНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ: МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

У статті досліджується сучасне міжнародно-правове забезпечення обмеження відповідальності перевізника при змішаних перевезеннях. Відзначається, що сьогодні єдиним прийнятими міжнародними інституціями документом, що визначає обмеження відповідальності перевізника (а точніше – оператора змішаного перевезення) при міжнародних змішаних перевезеннях, є Правила ЮНКТАД/МТП щодо документів змішаних перевезень. Але, зважаючи на необов'язковість цих Правил, а також на те, що вони не охоплюють ту частину змішаних перевезень, що виконується морським транспортом та ненабуття чинності Роттердамськими правилами, нагальність вироблення єдиного міжнародно погодженого та підтриманого державами документа щодо змішаних перевезень досі стоїть на порядку денному та потребує свого вирішення.

Ключові слова: перевезення, змішані перевезення, мультимодальні перевезення, міжнародне приватне право.

Roman Sheludiakov. Limitation of the Carrier's Liability in Mixed Traffic: International Legal Aspects. – Article.

The article examines the modern international legal framework for limiting the carrier's liability in mixed traffic. It is noted that today the only document adopted by international institutions that defines the limits of liability of the carrier (or rather, the operator of mixed transportation) for international mixed transportation is the UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents. But taking into consideration the non-binding nature of these Regulations and the fact that they do not cover the

part of mixed traffic carried out by sea transport, as well as the fact that the Rotterdam rules weren't implemented, the question of developing a single internationally agreed multimodal transport document is still on the agenda and needs to be resolved.

Keywords: transportation, mixed traffic, multimodal transportation, international private law.

Шелудяков Р. С. Ограничение ответственности перевозчика при смешанных перевозках: международно-правовой аспект. – Статья.

В статье исследуется современное международно-правовое обеспечение ограничения ответственности перевозчика при смешанных перевозках. Отмечается, что сегодня единственным принятым международными институтами документом, определяющим ограничения ответственности перевозчика (а точнее – оператора смешанной перевозки) при международных смешанных перевозках, являются Правила ЮНКТАД/МТП относительно документов смешанных перевозок. Но, несмотря на необязательность этих Правил, а также на то, что они не охватывают ту часть смешанных перевозок, которая выполняется морским транспортом, а также невступления в силу Роттердамских правил, актуальность выработки единого международно согласованного и поддержанного многими государствами документа в отношении смешанных перевозок до сих пор стоит на повестке дня и требует своего разрешения.

Ключевые слова: перевозки, смешанные перевозки, мультимодальные перевозки, международное частное право.

Транспортні операції як у світі, так і в Україні характеризуються масовістю, ритмічністю та достатньою складністю. У зв'язку з цим виникає потреба в чіткому правовому механізмі здійснення перевезень всіма видами транспорту, фіксації прав та обов'язків учасників транспортного процесу і, що найголовніше, у визначенні відповідальності за безпеку перевезень, захист усіх його учасників від небажаного впливу та порушень. Правовідносини перевізників та інших учасників транспортного процесу підлягають належному правовому регулюванню [1, с. 414]. Особливої актуальності при цьому набуває інститут обмеження відповідальності перевізника.

Встановлення меж відповідальності перевізника зумовлено економічними причинами: по-перше, можливості транспортних підприємств з відшкодування заподіяних клієнтам збитків більш обмежені, ніж у виробничих підприємств, оскільки транспорт не виробляє цінностей, а лише переміщує їх із сфери виробництва до сфери споживання; по-друге, врахування інтересів і можливих збитків відправника вантажу або вантажоодержувача практично неможливе, оскільки клієнтура транспорту обчислюється астрономічними числами [2, с. 12-14, 198]. Сутність обме-

ження відповідальності полягає в тому, що стосовно ряду вимог відповідальність особи (перевізника) визнається обмеженою певною сумою незалежно від фактичного розміру заподіяної шкоди.

Розвиток транспорту та необхідність раціоналізації перевезень вантажів, пасажирів і багажу в міжнародному сполученні вимагають виконання перевезень між різними державами за участю декількох видів транспорту. Такі перевезення отримали назву змішаних. У теперішній час більше 80% зовнішньоторговельних операцій здійснюється як мінімум за участю двох видів транспорту [3, с. 516]. В Європі частка таких перевезень сягає 40–50% [4, с. 68]. Такий вид сполучень здатний забезпечити узгоджене функціонування світової транспортної системи, вирішити економічні проблеми транзитних країн за рахунок збільшення експорту транспортних послуг. Інтегровані транспортно-технологічні системи доставки вантажів за участю декількох видів транспорту дозволяють об'єднати інтереси вантажовідправника, перевізника та одержувача [5, с. 242]. Використання різних видів транспорту також обумовлюється й іншими причинами: воєнні конфлікти на звичних шляхах поставок, зміни у налагоджених схемах їх здійснення та тарифної політики перевізників, погодні умови тощо. При цьому, організація змішаних перевезень потребує вирішення багатьох технічних і правових проблем, якими є визначення статусу та взаємовідносин перевізників, які здійснюють змішане перевезення та визначення правового режиму мультимодального транспорту, відповідальності перевізників перед вантажовласником [3, с. 516].

Розвиток змішаних перевезень вантажів є провідною тенденцією сучасної транспортної системи у всьому світі. Він базується на використанні логістичного підходу та сучасних комп'ютерних та інформаційних технологіях, що забезпечує узгодженість дій всіх суб'єктів товаротransпортних систем. Визначальними факторами використання того або іншого виду транспорту є номенклатура вантажів, потужність вантажопотоків і дальність перевезень. Досвід міжнародних транспортних підприємств свідчить, що останніми роками дві третини перевезень вантажів здійснювалось у змішаних сполученнях [6, с. 81]. Пунктами взаємодії при таких перевезеннях є залізничні колії, морські та річкові порти, криті склади і майданчики, вантажно-розвантажувальні комплекси, сортувальні станції. Технічне оснащення і технологія роботи транспортних вузлів визначає ефективність роботи транспортної системи в цілому [7, с. 185].

Змішані перевезення характеризуються значними перевагами: їх вартість на 15–20% є меншою, порівняно з автомобільним транспортом; вартість перевезення змішаним транспортом може бути нижчою від вартості залізничного перевезення особливо в умовах нещодавнього значного збільшення тарифів; строки доставки змішаним транспортом ідентичні строкам доставки автомобільним транспортом, що значно швидше доставки вантажу залізницею; кількість перевантажень товару менша, ніж при залізничних вагонних перевезеннях; під час перевезення вантажів значної цінності не потрібне конвойне супроводження, що дозволяє уникнути додаткових витрат [8, с. 164].

Збільшення об'ємів перевезень, вдосконалення технічного обладнання транспорту, яке надало можливість приймати до перевезення значні за розмірами та кількістю вантажі, зростання, завдяки цьому, сум відшкодувань за спричинену шкоду, поставило на порядок денний питання про правове регулювання обмеження відповідальності перевізників та вироблення його наукового теоретичного підґрунтя. Обмеженню відповідальності перевізників присвячено наукові розробки таких авторів, як С. Я. Вавженчук, В. М. Гаврилов, Т. В. Гриняк, Г. Г. Іванов, О. С. Каспрук, О. С. Кокін, О. Л. Маковський, О. В. Маловацький, В. В. Медведська, Д. А. Рябікін, В. П. Штиков та деяких інших. Їх роботи, здебільшого, були присвячені обмеженню відповідальності перевізників при транспортуванні вантажів та пасажирів окремими видами транспорту, загальним аспектам обмеження відповідальності за цивільними договорами, а питання обмеження відповідальності перевізника при змішаних перевезеннях в них розглядалися досить поверхово. Здебільшого аспекти змішаних перевезень розглядають у навчальній літературі з міжнародного приватного права (І.В. Гетьман-Павлова та інші), де здійснюється загальний огляд правового забезпечення таких перевезень, а рекомендації щодо його удосконалення не надаються. Саме це обумовило формування мети цієї статті – дослідити сучасне міжнародно-правове забезпечення обмеження відповідальності перевізника при змішаних перевезеннях, виявити його позитивні та негативні риси, запропонувати можливі шляхи удосконалення.

Дослідження інституту відповідальності перевізника зазвичай ускладнене міжнародним характером діяльності у сфері перевезень. Оскільки перевезення здебільшого здійснюються в міжнародному сполученні, тобто коли транспортні засоби, прямуючи з однієї країни,

здійснюють комерційне перевезення вантажів або пасажирів до іншої країни, а сторонами договору міжнародного перевезення вантажу, частіше за все, є представники різних країн, питання відповідальності перевізника врегульоване не лише національним законодавством, але й міжнародними угодами [1, с. 415].

Юридична відповідальність, як одна із форм соціальної відповідальності, полягає у передбаченому законом застосуванні до правопорушника зі сторони держави деяких санкцій за скоєне ним правопорушення [9, с. 117]. Оскільки правовідносини з приводу перевезення виникають на основі договору, до сторін договору застосовується договірна відповідальність. Вона настає для сторони договору з моменту невиконання нею своїх обов'язків, тобто порушення умов договору та настання для порушника негативних наслідків. Це положення стосується всіх суб'єктів правовідносин (як фізичних, так і юридичних осіб). Поняття юридичної відповідальності в міжнародному праві визначається терміном *liability*, який означає юридичну відповідальність (*legal responsibility*) за дії (*acts*) або бездіяльність (*omissions*). За загальним поняттям і спираючись на норми, що визначають термін «відповідальність», поняття «юридична відповідальність перевізника вантажу» можна сформулювати так: це сукупність юридично значущих впливів на перевізника, які зумовлені недотриманням перевізником своїх зобов'язань, що виникають із договору перевезення вантажу або пасажирів і вимог нормативних актів у сфері здійснення перевезень. Договори перевезення пасажирів, багажу чи вантажу містять положення про зобов'язання сторін. Зобов'язаннями перевізника за договором перевезення є зобов'язання щодо доставки пасажирів, вантажу чи пошти в пункт призначення у встановлений строк, забезпечення безпеки пасажирів під час здійснення перевезення, збереження та видачі вантажу вантажоодержувачу. Невиконання зазначених зобов'язань або неналежне їх виконання з незалежних від перевізника причин є порушенням умов договору перевезення, яке тягне за собою юридичну відповідальність [10].

Інститут обмеження відповідальності виник спочатку в мореплаванні і був викликаний підвищеним ризиком, якому піддавався судновласник, спрямовуючи судно у рейс і повністю довіряючи його управління екіпажу на період плавання без будь-якої можливості контролю зі своєї сторони. У разі аварійних морських подій з вини екіпажу, які могли завдати значної шкоди третім особам, відповідальність

приймав на себе судновласник. Тому стало цілком природним їх прагнення убезпечити себе, обмеживши відповідальність за шкоду, повне відшкодування якої для судновласника було б неможливим.

Аналіз праць науковців, які присвятили свої наукові розвідки обмеженню відповідальності судновласників, свідчить, що її витоки сягають XVI ст., коли у державах Європи (у т. ч. у Нідерландах та Франції) були прийняті перші нормативні акти, присвячені обмеженню відповідальності судновласників. У першій половині XVIII ст., аби зрівняти у правах власних перевізників та перевізників з країн континентальної Європи, а також заохотити інвестування у морське судноплавство, подібний закон було прийнято в Англії. У міжнародному приватному морському праві принцип обмеження відповідальності перевізника (судновласника) посідає одне з центральних місць та є універсальним принципом, що охоплює всі його інститути [11, с. 127-128]. Г. Г. Іванов та О. Л. Маковський підкреслювали факт існування розгалуженої системи обмеження розміру відповідальності, що існує у міжнародному приватному морському праві [12, с. 81-82], а В. М. Гаврилов у 70-х роках XX ст. зазначав, що інститут обмеження відповідальності перевізника відповідає потребам сучасного торговельного мореплавства [13, с. 3].

Розвиток судноплавства обумовив й розвиток інституту обмеження відповідальності, адже в іншому випадку морська справа була б занадто ризикованою і не вигідною. Сьогодні збереження інституту обмеження відповідальності судновласника викликано такими факторами, як збільшення розмірів морських суден і кількості перевезеного ними вантажу, їх вартості, зростання обсягів перевезень небезпечних вантажів тощо. У цих умовах завдані збитки можуть сягати колосальних розмірів, що значно перевищують фінансові можливості навіть найбільших судновласників [14].

Поступово інститут обмеження відповідальності перевізника поширився на інші види транспортувань та є характерним сьогодні для всіх його різновидів. Він отримав своє закріплення у міжнародних угодах та національних законодавствах. Сьогодні всі міжнародні транспортні конвенції встановлюють відповідальність перевізника за шкоду, заподіяну ним при здійсненні морського, повітряного, автомобільного, залізничного та змішаного перевезень вантажів та пасажирів, а також багажу. У конвенціях встановлені максимальні межі для компенсації збитку, які зобов'язаний відшкодувати перевізник.

Основи сучасної системи обмеження відповідальності перевізника та механізми їхнього визначення були закладені у Конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р. [15] (далі – Гаазькі правила), відповідно до норм якої було сформовано дві підстави для обмеження об'єму відповідальності перевізника: 1) фіксований розмір суми відшкодування (у грошовому еквіваленті); 2) кількісна одиниця вантажу, за яку встановлюється така фіксована сума відшкодування [13, с. 16]. Для визначення сум відшкодувань Гаазькими правилами був застосований фунт стерлінгів та передбачено, що перевізник і судно в жодному разі не відповідають за втрати або збитки, завдані вантажам або у зв'язку з ними, в сумі, що перевищує 100 фунтів стерлінгів за місце або одиницю вантажу або еквівалент такої суми в іншій валюті, якщо тільки характер і вартість цих вантажів були оголошені відправником до навантаження і внесені в коносамент (ч. 5 ст. 4 Гаазьких правил). Таке формулювання зумовило появу двох основних перешкод у практиці застосування норм Конвенції. Адже, формула «за місце або одиницю вантажу» викликало значні розбіжності у тлумаченні (здебільшого це стосувалося масових вантажів), щодо яких В. М. Гаврилов зазначав: «між двома альтернативами немає рівності», та, відповідно, обмеження «за одиницю вантажу» застосовується лише у тому випадку, коли не застосовується обмеження «за місце вантажу» [13, с. 54; 16].

Протокол про зміну Гаазьких правил, підписаний у 1968 р. (далі – Правила Вісбі) [17], запровадив нову одиницю для обчислення сум відшкодувань. У ст. 2 знаходимо: «Якщо характер і вартість вантажу були оголошені відправником до навантаження і внесені в коносамент, ні перевізник, ні судно ні в якому разі не відповідають за будь-які втрати або ушкодження, завдані вантажу або пов'язані з ним, в сумі, перевищує еквівалент 10000 франків за місце або одиницю або 30 франків за один кілограм ваги брутто втраченого або пошкодженого вантажу, залежно від того, яка сума є вищою. Франк означає одиницю, що містить 65,5 міліграм золота 900-ї проби. Дата перекладу присудженої суми в національну валюту визначається за законом суду, який розглядає справу». Отже, новою одиницею для обчислення сум відшкодувань замість фунта стерлінгів стає франк зі вмістом 65,5 мг золота 900-ї проби, який має також назву «франк Пуанкаре», або «золотий франк Пуанкаре». Ця метаморфоза одиниць виміру відшкодування завданої при перевезенні шкоди, згодом стала характерною

для перевезень будь-яким видом транспорту. Проте, через відсутність офіційної ціни золота, держави різним чином перераховували межі відповідальності, виражені в золотих франках, у свою національну валюту. Скасування офіційної ціни на золото, запровадження плаваючого курсу валют – все це викликало невизначеність щодо меж відповідальності перевізників [18, с. 534]. Не припинялися спроби знайти альтернативу колишнім розрахунковим одиницям. Одна з них закінчилася позитивним результатом – з'явилася нова розрахункова одиниця – «спеціальне право запозичення» (*Special Drawing Right, SDR*) Міжнародного валютного фонду (*International Monetary Fund, IMF*). Її використовують як у нещодавно прийнятих, так і в переглянутих угодах (перегляд здійснювався у формі протоколу до відповідної конвенції). Днем її створення вважається 29 вересня 1967 р., коли на щорічній Генеральній Асамблеї *IMF* у Ріо-де-Жанейро було прийнято угоду щодо створення механізму *SDR*. Ці нові одиниці було призначено для регулювання сальдо платіжних балансів, поновлення офіційних резервів, розрахунків з *IMF* та вимірювання вартості національних валют. Наявність у країни ліміту *SDR* дає їй право придбати в його межах у інших країн в обмін на *SDR* конвертовану валюту для подальшого її використання на цілі, передбачені угодою про *SDR* [19]. Використання *SDR* як розрахункової одиниці розглядалося як значне вдосконалення у порівнянні з використанням золота або будь-якої національної валюти. Згодом ЮНСІТРАЛ затвердила положення, якими було встановлено застосування *SDR* в якості розрахункової одиниці у статтях, що стосуються меж відповідальності. ГА ООН рекомендувала при підготовці майбутніх міжнародних конвенцій застосовувати саме *SDR* (резолюція 37/107) [20]. Отже, *SDR* сьогодні є основною одиницею виміру розміру відшкодувань у разі завдання збитків при перевезеннях, адже до усіх міжнародних транспортних конвенцій було внесено відповідні зміни.

Що ж стосується міжнародних змішаних перевезень, то досі не вироблене їх одноманітне визначення. Так, в юридичній літературі міжнародним змішаним перевезенням визнається перевезення, «при якому вантажі йдуть по території двох або більше держав, які уклали між собою спеціальні угоди». Тільки за наявності таких угод перевезення вантажів між цими державами «набувають характеру міжнародних змішаних перевезень». Наявність міжнародної транспортної конвенції та здійснення перевезення саме на її умовах являють собою

невід'ємну ознаку міжнародного перевезення: «Не мають характеру міжнародних перевезення між державами, які здійснюються без відповідних міждержавних угод». Дуже часто термінологічно змішані перевезення ототожнюються з комбінованими, мультимодальними та інтермодальними. Таке ототожнення не можна визнати коректним. Поняття «змішане перевезення» є родовим; «комбіновані», «мультимодальні» або «інтермодальні» перевезення – це видові поняття. Змішане перевезення являє собою послідовне використання двох і більше видів транспорту в міжнародному вантажному або пасажирському сполученні [3, с. 519].

Відповідно до діючого законодавства України, комбінованими перевезеннями визнаються перевезення вантажів двома або більше видами транспорту [21]; а також: а) перевезення вантажів транспортними засобами від вантажовідправника до найближчого технічно придатного терміналу, що здійснюється найкоротшим, дозволеним у відповідності з Правилами дорожнього руху і економічно прийнятним маршрутом до залізничної станції навантаження або порту навантаження (терміналу), які знаходяться на території однієї з держав Договірних Сторін (попереднє перевезення); б) перевезення вантажів від залізничної станції навантаження або порту навантаження до залізничної станції розвантаження або порту розвантаження залізницею чи водним транспортом (транспортним засобом, напівприцепом, причепом) або в контейнері довжиною не менш як 6 метрів (контейнерні перевезення) з перетинанням державного кордону однієї або обох Договірних Сторін; в) перевезення вантажів транспортними засобами від залізничної станції розвантаження або порту розвантаження (терміналу), що знаходяться на території однієї з держав Договірних Сторін, до найближчого технічно придатного терміналу вантажоодержувача, яке здійснюється найкоротшим, дозволеним відповідно до Правил дорожнього руху, і економічно прийнятним маршрутом (наступне перевезення) [22].

Мультимодальні перевезення – перевезення вантажів, що здійснюються двома або більше видами транспорту [23]; перевезення вантажів, коли особа, яка її організує, несе відповідальність за вантаж на всьому шляху проходження незалежно від кількості приймаючих участь видів транспорту при оформленні єдиного перевізного документа [24]; перевезення вантажів або пасажирів, чи обох разом, використовуючи два або більше видів транспорту [25].

Визначення поняття «інтермодальні перевезення» діюче українське законодавство наразі не містить та визначити його можна при зверненні до загальнодоступних інтернет-джерел. Отже, інтермодальні перевезення – це змішані перевезення «від дверей до дверей», що підготовлюються і виконуються під єдиним керівництвом одного центру. Її організатор на всіх етапах розробки і здійснення перевізного процесу цілеспрямовано погоджує дії всіх сторін, що беруть участь у ньому: вантажовласників, перевізників і перевізних комплексів – в інтересах прискорення перевезення товарів і зниження сукупних витрат на їхнє перевезення [26].

Таким чином, наведені визначення додатково підтверджують тезу І. В. Гетьман-Павлової про те, що і комбіновані, і мультимодальні, і інтермодальні перевезення є, за своєю суттю, змішаними перевезеннями.

Європейська економічна комісія ООН підготувала документ «Термінологія комбінованих перевезень», в якому перерахувала основні терміни, використовувані в змішаних перевезеннях або які мають відношення до цих перевезень. У вищезгаданому документі зазначаються наступні терміни: 1) мультимодальні перевезення – перевезення вантажів двома і більше видами транспорту; 2) інтермодальні перевезення – послідовне перевезення вантажів двома і більше видами транспорту в одній і тій же вантажній одиниці чи вантажному автотранспортному засобі в рамках комплексного автотранспортного ланцюга (від дверей до дверей) без вантажно-розвантажувальних робіт; 3) комбіновані перевезення – інтермодальні перевезення, в рамках яких більша частина європейського маршруту приходить на залізничний, внутрішній водяний чи морський транспорт і будь-який початковий чи кінцевий відрізок маршруту, на якому використовується автомобільний транспорт, являється максимально коротким; 4) автомобільно-залізничні перевезення (у вітчизняній літературі відомі як контрейлерні перевезення) – комбіновані перевезення залізничним та автомобільним транспортом [27].

Зважаючи на дедалі більше поширення змішаних перевезень, на конференції в Токіо у 1969 р. був прийнятий проект Конвенції про змішані перевезення вантажів («Токійські правила»). У цих Правилах вперше отримала офіційне визнання концепція оператора перевезення вантажу в змішаному сполученні як юридичної особи, яка укладає з відправником договір перевезення вантажу в змішаному сполученні

та несе перед ним відповідальність за втрату або пошкодження вантажу. Оператор укладає договори з фактичними перевізниками, які таку відповідальність несуть безпосередньо перед ним [28, с. 95]. Ідеї, що містилися у Токійських правилах стали основою проформ транспортних документів, розроблених для оформлення змішаних вантажних перевезень такими міжнародними організаціями, як: ФІАТА, БІМКО. Міжнародна асоціація повітряного транспорту розробила нейтральну авіанакладну, в якій обумовлюється можливість її застосування на наземних ділянках змішаного сполучення [29].

У 1973 р Міжнародна торгова палата опублікувала *Уніфіковані правила щодо комбінованого транспортного документа (Правила МТП № 298)*, а у 1992 та 1995 роках – вже з ЮНКТАД – *Правила щодо документів змішаних перевезень* [30], які використовуються в теперішній час, мають факультативний характер і не застосовуються, якщо на них немає посилання. Правило 6 містить норми про межі відповідальності оператора змішаного перевезення, а 7 – умови втрати ним права на її обмеження. Отже, Правило 6 спирається на положення про обмеження відповідальності Гаазько-Вісбійських правил, які включають так звану «контейнерну формулу», яка б означала, що позивач може використовувати кількість одиниць, що знаходяться в контейнері, для цілей обмеження відповідальності за умови, що ці одиниці були згадані в транспортному документі. Оскільки передбачається, що правила повинні також охоплювати змішане перевезення, що не включає морське перевезення, використовується межа відповідальності Конвенції про дорожнє перевезення вантажів у розмірі 8,33 одиниць спеціальних прав запозичення (*SDR*) за кілограм. Слід зазначити, що це положення служить не тільки для збільшення розміру обмеження відповідальності за кілограм, але і для скорочення наслідків, до яких може привести застосування «контейнерної формули». Середня вага вантажних одиниць в контейнерах в ряді видів торгівлі становить близько 50 кг і, якщо застосовується «контейнерна формула», то це означає 100 *SDR*, якщо межа відповідальності дорівнює 2 *SDR*, і 460,5 *SDR*, якщо межа відповідальності дорівнює 8,33 *SDR*. Ці величини слід зіставити з межами відповідальності в Гаазько-Вісбійських правилах, які дорівнюють 666,67 *SDR*.

Слід зазначити, що в правилах передбачаються межі відповідальності не лише за втрату або пошкодження вантажів і затримку в доставці, але також і за подальшу втрату. Фізичне пошкодження або

втрата вантажів можуть привести і до різних непрямим втрат, які в різних юрисдикціях в принципі можуть не виключатися з метою зменшення ймовірності виникнення відповідальності даної сторони, і тому правильним стає в даному випадку обмеження цього виду відповідальності в грошовому вираженні. Як уже зазначалося, комбінована межа відповідальності за одиницями вантажу за кілограм в Гаазько-Вісбійських правилах застосовується разом з так званою «контейнерною формулою» з використанням одиниць, що знаходяться в контейнері, для цілей обмеження відповідальності за умови, що ці одиниці були згадані в транспортному документі. Таким же чином, більш висока межа відповідальності у розмірі 8,33 *SDR* за кілограм вантажу вагою брутто застосовується у випадках змішаного перевезення, що не включає морське перевезення. Однак інша межа відповідальності, виражена у грошовій сумі, може застосовуватися у тих випадках, коли може бути визначений конкретний етап перевезення, якщо відповідно до застосовуваної міжнародної конвенції або імперативної норми національного права передбачається подібна інший межа відповідальності. Це використовується для забезпечення того, щоб обидві сторони могли скористатися такою вищою межею або більш низькою межею відповідальності в залежності від того, яку вони оберуть, якщо вони уклали договір перевезення на відповідну ділянку перевезення. Відповідальність за затримку в доставці або подальшу втрату обмежена сумою, що не перевищує еквівалент фрахту, що належить відповідно до договору змішаного перевезення. Оскільки позивач повинен бути позбавлений можливості скористатися «фрахтовою» межею на додаток до межі відповідальності, обчислювальної за вантажну одиницю або кілограм ваги, в правилі 6.6 передбачається агрегування меж відповідальності таким чином, щоб вони ніколи не перевищували межу відповідальності за повну втрату вантажу.

Правило про втрату права на обмеження відповідальності, що міститься в Правилі 7, забезпечує збереження права на обмеження відповідальності у тих випадках, коли поведінка, що заслуговує покарання, мала місце не на рівні управління, а тільки з боку службовців або агентів оператора змішаного перевезення. Для цієї мети після слів «дій або упушень» було додано слово «персоналу». Таким чином, проводиться відмінність між власною поведінкою оператора змішаного перевезення і поведінкою інших осіб, і оператор змішаного пере-

везення не втрачає свого права на обмеження відповідальності у тих випадках, коли він несе субститутивну відповідальність за дії або упущення інших осіб.

Необхідно зазначити, що дія Правил не охоплює ту частину змішаних перевезень, що виконується морським транспортом. З метою правового врегулювання зазначеного питання та на заміну Гаазьким, Гаазько-Вісбійським та Гамбурзьким правилам (Конвенція ООН про морське перевезення вантажів 1978 р. [31]) у 2008 р. були прийняті Роттердамські правила – Конвенція ООН про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів [32], проте вона ще не набула чинності [33].

У 1980 р. була прийнята Конвенція про змішані перевезення вантажів (*United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980*) [34], відповідно до ст. 18 якої, межі відповідальності складають 920 розрахункових одиниць за місце чи іншу одиницю відвантаження або 2,75 розрахункової одиниці за 1 кг ваги брутто втраченого або пошкодженого вантажу в залежності від того, яка сума вище. Однак, якщо відповідно до договору про міжнародні змішані перевезення не передбачено перевезення вантажів морем або внутрішніми водними шляхами, межа відповідальності оператора змішаного перевезення обмежується 8,33 розрахункової одиниці за 1 кг ваги брутто втраченого або пошкодженого вантажу.

У ст. 31 передбачається, що розрахунковою одиницею є *SDR*. Держави, які не є членами *IMF* і законодавство яких не дозволяє використовувати *SDR*, можуть застосовувати замість меж відповідальності, виражених з *SDR*, такі межі: 13 750 франків Пуанкаре замість 920 розрахункових одиниць; 41,25 франка Пуанкаре замість 2,75 розрахункової одиниці; 124 франка Пуанкаре замість 8,33 розрахункової одиниці. У ст. 18 передбачається, що межа відповідальності в 2,5 рази перевищує фрахт, який підлягає сплаті за затримані вантажі, але не більше загального фрахту, що підлягає сплаті відповідно до договору про змішані перевезення. Сукупна відповідальність оператора змішаного перевезення за втрату, пошкодження і затримку не повинна перевищувати меж відповідальності за повну втрату вантажу. За домовленістю між оператором змішаного перевезення і вантажовідправником межі відповідальності за втрату, пошкодження або затримку, що перевищують межі, встановлені в Конвенції, можуть визначатися в документі змішаного перевезення.

Відповідно до цієї Конвенції, міжнародне змішане перевезення означає перевезення вантажів щонайменше двома різними видами транспорту на підставі договору змішаного перевезення з місця в одній країні, де вантажі надходять у відання оператора змішаного перевезення, до обумовленого місця доставки в іншій країні. Операції з вивезення і доставки вантажів, що здійснюються на виконання договору перевезення лише одним видом транспорту, як визначено в такому договорі, не вважаються міжнародним змішаним перевезенням (ст. 1).

Спираючись на основні положення досліджуваної Конвенції, серед головних ознак, що характеризують змішане перевезення слід виділити наступні: перевезення повинно бути міжнародним; в процесі перевезення має бути задіяне не менше ніж два види транспорту; доставка вантажу організується оператором перевезення або особою, що діє від його імені; оператор перевезення у договорі перевезення між ним та замовником, виступає як рівноправна сторона договірних відносин, а не як агент, або виконує свої функції від імені вантажовідправника, або вантажовласників, що приймають участь в перевізному процесі; оператор перевезення приймає на себе відповідальність за виконання договору перевезення; документ, який надається оператором перевезення, покриває весь шлях руху вантажопотоку від вантажовідправника до вантажоодержувача; відповідальність оператора за вантаж охоплює період часу з моменту прийняття їм вантажу під своє ведення до моменту його передачі вантажоодержувачу. Таким чином, таке перевезення можна трактувати як міжнародне перевезення, що виконується двома або більше видами транспорту, організовується оператором, який бере на себе відповідальність доставки вантажів «від дверей до дверей» за єдиним договором та наскрізною ставкою фрахту [35, с. 94-95].

Проте Конвенція ще не набула чинності, оскільки відповідно до її ст. 36, вона набуде чинності по завершенню дванадцяти місяців після того, як уряди 30 держав або підпишуть її без застереження про ратифікацію, прийняття або затвердження, або здадуть депозитарію документи про ратифікацію, прийняття, затвердження або приєднання. А поки що, за інформацією, що міститься на офіційному сайті ООН, її підписали та до неї приєдналися 13 держав (Бурунді, Чилі, Грузія, Ліван, Ліберія, Малаві, Мексика, Марокко, Норвегія, Руанда, Сенегал, Венесуела, Замбія) [36].

Також необхідно звернути увагу на те, що у англomовній редакції Конвенції використано слово «*multimodal*», а україномовний та російськомовний (один з офіційних мов ООН) містять його переклад як «змішані» [37], «смешанные» [38]. Саме через це, на наш погляд, відбувається змішування понять «мультимодальні» та «змішані» перевезення, які є рівнозначними.

Таким чином, сьогодні єдиним прийнятим міжнародними інституціями документом, що визначає обмеження відповідальності перевізника (а точніше – оператора змішаного перевезення) при міжнародних змішаних перевезеннях, є Правила ЮНКТАД/МТП щодо документів змішаних перевезень. Конвенція про змішані перевезення вантажів 1980 р. досі не набула чинності та, зважаючи на низьку активність держав щодо її підтримки, у близькому майбутньому її не набуде, незважаючи на достатню «проробленість» усіх питань, пов'язаних з такими перевезеннями. При цьому, необхідно відзначити, що сучасні Правила ЮНКТАД/МТП увібрали у себе принципи, закріплені і Токійськими правилами, і Конвенцією 1980 р. та ґрунтуються на їх нормах. Проте, зважаючи на необов'язковість цих Правил, а також на те, що вони не охоплюють ту частину змішаних перевезень, що виконується морським транспортом та не набуття чинності Роттердамськими правилами, нагальність вироблення єдиного міжнародно погодженого та підтриманого державами документа щодо змішаних перевезень досі стоїть на порядку денному та потребує свого вирішення.

ЛІТЕРАТУРА

1. Медведська В. В. Відповідальність перевізника за договором перевезення вантажу повітряним транспортом // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія. 2012. Вип. 9. С. 414-417. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Upsal_2012_9_101
2. Смирнов В. Т., Яковлева В. Ф. Правовые проблемы перевозки и материально-технического снабжения. – Л.: Изд-во Ленингр. ун-та, 1978. 221 с.
3. Гетьман-Павлова И. В. Международное частное право: учебник для магистров. – М.: Издательство Юрайт, 2013. 959 с.
4. Брайковська А. М. Досвід організації вантажних перевезень у змішаному сполученні // Формування ринкових відносин в Україні. 2013. № 1. С. 68-77. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/frvu_2013_1_19
5. Щербина Р. С. Методологічний аспект основних елементів змішаних перевезень експортних вантажів // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Транспортні системи і технології», 2015. Вип. 26-27. С. 242-249.

6. Богданов С. М., Андрієнко А. О. Види змішаних вантажних перевезень: їх особливості, роль та перспективи розвитку в Україні // Менеджмент та підприємництво: тренди розвитку. 2017. Вип. 2 (02). С. 80-86.
7. Петриковець О. Пропозиції щодо оптимізації взаємодії різних видів транспорту при змішаних перевезеннях // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер.: Транспортні системи і технології. 2013. Вип. 22. С. 185-188. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut_tsit_2013_22_30
8. Котлер Ф. Маркетинг, менеджмент. – СПб.: 2007. 800 с.
9. Рабінович П. М. Основи загальної теорії права та держави. – Х.: Консум, 2002. 160 с.
10. Відповідальність перевізника в авіації. URL: <http://legalweekly.com.ua/index.php?id=16061&show=news&newsid=121340>
11. Рябікін Д. А. Положення Гаазько-Вісбійських, Гамбурзьких та Роттердамських правил про обмеження обсягу відповідальності морського перевізника // Порівняльно-аналітичне право. 2015. № 2. С. 127-130. URL: http://www.pap.in.ua/2_2015/39.pdf
12. Иванов Г. Г., Маковский А. Л. Международное частное морское право. – Л.: Судостроение, 1984. 280 с.
13. Гаврилов В. Н. Ограничение размера ответственности перевозчика по советскому, иностранному и международному праву. – М., 1973. 74 с.
14. Воробьев А. А. Основания и пределы ограничения ответственности морского перевозчика грузов. URL: http://superinf.ru/view_helpstud.php?id=558
15. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте, 1924. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_221
16. Eder B., Bennett H. Scrutton on Charterparties and Bills of Lading 22nd ed. London, Sweet & Maxwell Ltd, 2011.
17. Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, 1968. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/896_010
18. Кокин А. С. Международная морская перевозка груза: право и практика. – М.: Волтерс Клувер, 2008. 584 с.
19. Рязанова Н. С. Міжнародні фінанси Навчально-методичний посібник для самостійного вивчення дисципліни Київ: Видавництво КНЕУ, 2001. URL: http://ebk.net.ua/Book/finance/ryazanova_mizhfin/203.htm
20. Provisions for a Unit of Account and Adjustment of Limitations of Liability Adopted by the United Nations Commission on International Trade Law: General Assembly Resolution 37/107. URL: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/425/85/IMG/NR042585.pdf?OpenElement>
21. Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Словацької Республіки про міжнародні комбіновані перевезення, 2007 // Офіційний вісник України. 2007. № 88. Ст. 3245.
22. Угода між Міністерством транспорту України та Федеральним Міністерством науки і транспорту Республіки Австрія про міжнародні перевезення вантажів, 1997. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/040_023

23. Угода між Урядами держав-членів Організації за демократію та економічний розвиток – ГУАМ про міжнародні мультимодальні перевезення вантажів, 2007. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/886_008
24. Модельний закон СНД щодо транспортної діяльності, 31.10.2007. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/997_i37
25. Протокол про сталий транспорт до Рамкової конвенції про охорону та сталий розвиток Карпат, 2014. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/998_576
26. Інтермодальні перевезення. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Інтермодальні_перевезення
27. Терминология комбинированных перевозок (Terminology on combined transport) / United Nations. – New York and Geneva, 2001. 71 с. URL: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/documents/term.pdf>
28. Каспрук О. С. Проблеми правового регулювання міжнародних мультимодальних перевезень // Актуальні проблеми міжнародних відносин. 2015. Випуск 126. Ч. I. С. 93-100.
29. Смешанные перевозки как разновидность международных перевозок грузов и международное право. URL: http://studbooks.net/2376515/tehnika/smeshannyye_perevozki_raznovidnost_mezhdunarodnyh_perevozok_gruzov_mezhdunarodnoe_pravo
30. Правила ЮНКТАД в отношении документов смешанных перевозок. URL: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tradewp4inf.117_corr.1_ru.pdf
31. Конвенція ООН про морське перевезення вантажів, 1978. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_391
32. Конвенція ООН про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів, 2008. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_k30
33. Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Нью-Йорк, 2008 год). Статус текстов. URL: http://www.uncitral.org/uncitral/ru/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html
34. United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980. URL: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdmtconf17_en.pdf
35. Соколова О. Є., Акімова Т. А., Сулима Л. О. Теоретичні основи організації та розвитку мультимодальних перевезень в Україні // Економічний простір. 2014. № 83. С. 91-103. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecpros_2014_83_11 С. 94-95
36. United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, Geneva, 24 May 1980. STATUS AS AT: 10-01-2018 05:00:20 EDT. URL: https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E-1&chapter=11&clang=_en
37. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про міжнародні змішані перевезення вантажів. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_189/card2#Card
38. Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов. URL: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdmtconf17_ru.pdf