

Розглянути питання можуть слугувати підґрунтям для подальших досліджень в цьому напрямку, зокрема, щодо державної реєстрації передання прав промислової власності на підставі договорів відчуження, істотних умов договору, його розмежування з суміжними договорами у сфері промислової власності, розірвання договору та захисту прав сторін.

ЩОДО ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ УЧАСНИКІВ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ У ПРЯМОМУ ЗМІШАНОМУ СПОЛУЧЕННІ

*Павлюк Сергій Миколайович,
аспірант юридичного факультету Донецького
національного університету імені Василя Стуса*

В сучасних умовах розвитку економічних відносин, зростання можливостей транспортної системи, обумовленого, зокрема, участю України у глобальній ініціативі «Один пояс, один шлях», що передбачає будівництво міжнародного Каспійсько-Чорноморського маршруту від Китаю до Євросоюзу через країни Центральної Азії, Південного Кавказу та Україну, реалізації євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі в Транс'європейську транспортну мережу, актуалізуються питання здійснення та організації перевезень вантажів з послідовним використанням декількох видів транспорту – в прямому змішаному сполученні.

Наразі існує декілька проблемних аспектів правового регламентації перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні, які ставали предметом дослідження вітчизняних та іноземних науковців (Колянковської Т.О., Попова В.А., Деркач Е.М., Бутакової Н.О., Морозова С.Ю. та інших), проте недостатньо дослідженою вбачається проблематика, пов'язана з відповідальністю учасників перевезення вантажів в прямому змішаному сполученні.

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

Проте, слід відмітити певні особливості господарсько-правової відповідальності учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, які передбачаються транспортними кодексами, статутами, правилами перевезення та вузловими угодами. Основними учасниками перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні є відправник вантажу, перевізник та одержувач, проте модель відповідальності учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні ускладнюється наявністю декількох перевізників різних видів транспорту, що беруть участь у перевезенні. При цьому перший перевізник бере участь у укладенні договору перевезення вантажу з відправником, а останній перевізник має видати вантаж одержувачу вантажу.

Проблемні питання виникають з притягненням до відповідальності перевізників, що беруть участь у такому перевезенні, у разі прострочення доставки вантажу, його псування, пошкодження, нестачі чи втраті. У науці питання, чи можна застосовувати до всіх перевізників, що беруть участь у

прямому змішаному сполученні, концепції «єдиного перевізника», є дискусійним.

Ключовим аспектом в контексті встановлення відповідальності оператора за втрату, пошкодження або затримку вантажу є вибір між єдиною та мережевою системою відповідальності. Відповідно до єдиної системи відповідальності однаковий режим відповідальності застосовується до всього мультимодального перевезення, незалежно від стадії, на якій втрата, пошкодження або затримка доставки вантажу відбулися. При мережевій системі відповідальності відповідальність оператора мультимодального перевезення залежить від локалізації збитку, тобто від того на якій стадії перевезення і на якому виді транспорту сталося заподіяння збитку, визначається на підставі міжнародних Конвенцій або національного закону, що застосовується до певних видів транспорту, на якому заподіяно шкоду²²⁰

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

У вітчизняному законодавстві відповідно до ст. 131 Статуту залізниць України претензії, що виникли з приводу перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, заявляються: а) залізниці призначення, якщо кінцевим пунктом перевезення є залізнична станція; б) іншому транспортному органу, якщо кінцевим пунктом перевезення є порт.

²²⁰ Бутакова Н.А. Правовое регулирование мультимодальной перевозки грузов: компаративный подход : дисс.на соискание научн. степени докт. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право» / Н.А. Бутакова. М., 2016. 495 с.

Відповідно до Правил повітряних перевезень вантажів, затв. наказом Державіаслужби 14.03.2006 № 186, передбачено ще одного учасника змішаного перевезення вантажу - оператора змішаного перевезення - особи, яка від власного імені або через іншу особу, що має повноваження від такої особи, укладає договір змішаного перевезення як сторона договору, бере на себе зобов'язання за виконання договору і яка не є агентом вантажовідправника чи перевізника, що беруть участь в операціях щодо змішаного перевезення.

Відповідно до Правил перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні (статті 79-99 Статуту), затв. наказом Міністерством транспорту України від 28.05.2002, відповідальність перевізників за перевезення вантажів регламентована розділом IV. Якщо за пред'явленою порту претензією відповідальною є залізниця, то порт направляє претензію залізниці, якій належить станція перевалки вантажу; якщо претензія пред'явлена залізниці призначення, а відповідальним за неї є порт, то залізниця направляє претензію порту перевалки. Залізниця і порт при передачі претензії зобов'язані додати до неї результати розгляду в частині своєї відповідальності і повідомити заявника про пересилку претензії.

Враховуючи зазначене, відповідальність учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні потребує єдиного законодавчого підходу і належного врегулювання в національному законодавстві. Особливості господарсько-правової відповідальності учасників перевезення у прямому змішаному сполученні доцільно передбачити в єдиному законодавчому акті, яким може стати Закон про змішані (комбіновані) перевезення. Особливої уваги законодавця потребує регламентація оператора змішаного перевезення, який бере відповідальність за перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні і укладає договір перевезення у прямому змішаному сполученні.