

РОЗДІЛ 4 ГОСПОДАРСЬКЕ ПРАВО, ГОСПОДАРСЬКО-ПРОЦЕСУАЛЬНЕ ПРАВО

УДК 346.7

DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2022-3/25>

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ САМОРЕГУЛЮВАННЯ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ

TRENDS IN DEVELOPING SELF-REGULATION OF THE ECONOMIC ACTIVITY IN THE FIELD OF TRANSPORT

Деркач Е.М., д.ю.н.,
професор кафедри конституційного, міжнародного і кримінального права
Донецький національний університет імені Василя Стуса

У статті проаналізовано стан та перспективи розвитку саморегулювання господарської діяльності у сфері транспорту, визначено вектори розвитку відповідного законодавства. Підкреслюється, що в умовах глобалізації міжнародної торгівлі та стрімкого розвитку цифрової економіки, формування «безшовної мультимодальної мобільності» під впливом геополітичних конфліктів, світової економічної кризи та пандемії проявляється тенденція до саморегулювання господарської діяльності у сфері транспорту, що призводить до появи нових видів транспортних договорів.

Зазначено, що наразі договір є основним інструментом організації ринкових відносин, правовою формою організації конкретних індивідуальних зв'язків суб'єктів господарювання поряд з нормативно-правовою регламентацією. Підкреслено, що з урахуванням потреб захисту прав замовників (споживачів) транспортних послуг, безпеки суспільства і держави, екології, можуть застосовуватися обмеження саморегулювання господарської діяльності у сфері транспорту, що потребує відповідної регламентації в законодавстві.

Стверджується, що саморегулювання комерційних транспортних відносин з іноземним елементом може здійснюватися на основі *lex electronica*, *lex mercatoria*, *lex maritime* тощо, що дозволяє учасникам самостійно обирати застосоване право; а також із застосуванням модельних договорів (контрактів) та транспортних документів, що розробляються відповідними міжнародними організаціями (FIATA, UNECE, BIMCO, GAFTA, FOSFA та ін.).

З прийняттям Закону України «Про мультимодальні перевезення» від 17.11.2021 р. № 1887-IX систему транспортних господарських договорів доповнено новою договірною конструкцією – договором мультимодального перевезення вантажів. Здійснено порівняльний аналіз конструкцій договорів транспортно експедирування та мультимодального перевезення вантажу. Зроблено висновок, що мультимодальне перевезення вантажу є не лише різновидом перевезення вантажу, це самостійний, багатofункціональний вид господарського транспортно договірного. Обґрунтовано доцільність доповнення видів довгострокових договорів при перевезеннях вантажів (ч. 4 ст. 307 Господарського кодексу України) генеральним договором про організацію мультимодальних перевезень вантажів, а переліку перевізних документів, що підтверджують укладення договору перевезення вантажу (ч. 2 ст. 307 Господарського кодексу України), – документом мультимодального перевезення вантажу.

Ключові слова: саморегулювання господарської діяльності, господарський транспортний договір, транспортно-експедиторська діяльність, мультимодальне перевезення вантажів, перевізний документ, оператор мультимодального перевезення.

The article analyzes current challenges and perspectives for developing self-regulation of the economic activity in the field of transport, as well as identifies the directions for improving the relevant legislation. It is emphasized that due to the globalization of international trade and rapid development of the digital economy, formation of «seamless multimodal mobility» complicated by global economic crisis, geopolitical conflicts and pandemic, there is a trend towards self-regulating the economic transport activity which resulted in establishing new types of transport contracts.

It is noted that currently the contract is the prevailing tool for organizing commercial relations, as well as the legal form for settling specific individual relations of economic entities, along with legislation. It is emphasized that the restrictions for self-settling of economic activity in the field of transport may be applied due to the needs for protecting the rights of customers (consumers) of transport services, public and state security, environment.

It is argued that commercial transport relations complicated by a foreign element can be settled by means of *lex electronica*, *lex mercatoria*, *lex maritime*, etc., which enable participants to choose the applicable law; as well as using model agreements (contracts) and transport documents developed by relevant international organizations (FIATA, UNECE, BIMCO, GAFTA, FOSFA, etc.).

Due to adoption of the Law of Ukraine «On Multimodal Transportation» of 17.11.2021 № 1887-IX the system of transport commercial contracts has been supplemented by a new contract – the contract of multimodal cargo transportation. The comparative analysis of two types of contracts – transport forwarding and multimodal cargo transportation ones – has been carried out.

It is concluded that multimodal cargo transportation contract is not only a type of cargo transportation contract; it is an independent, multifunctional type of commercial transport contract. The proposals to update the clauses of the Economic Code of Ukraine have been made, in particular 1) to add the frame contract on organizing the multimodal cargo transportation to the range of long-term cargo transportation contracts (Part 4 of Article 307); 2) to add the document of multimodal cargo transportation to the range of transport documents that confirm the terms and conclusion of the carriage of goods' contract, by (Part 2 of Article 307).

Key words: self-regulation of economic activity, economic transport contract, freight forwarding activity, multimodal transportation of goods, transportation document, multimodal transportation operator.

В умовах глобалізації міжнародної торгівлі та стрімкого розвитку цифрової економіки формування «безшовної мультимодальної мобільності» є одним із стратегічних пріоритетів розвитку транспортної галузі України, передбачених Національною економічною стратегією на період

до 2030 року, затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 03.03.2021 р. № 179 [1].

Сучасний етап розвитку економіки обумовлює необхідність оптимізації форм організації перевізного процесу за допомогою правових засобів, якими виступають госпо-

дарські транспортні договори, та актуалізує осмислення відповідних доктринальних питань. Важливий внесок у дослідження проблематики договірної регулювання господарської діяльності, зокрема у сфері транспорту, зробили О. А. Белянич, О. М. Вінник, О. М. Гончаренко, Д. В. Задихайло, В. С. Мілаш, О. В. Клепікова та ін. Проте в сучасних умовах змінюються традиційні підходи до організації та здійснення транспортної діяльності під впливом геополітичних конфліктів, наслідків світової економічної кризи через пандемію, зумовлену поширенням COVID-19, проявляється тенденція до саморегулювання господарської діяльності цій у сфері, що призводить до появи нових видів транспортних договорів.

Наразі договір є основним інструментом організації ринкових відносин, правовою формою організації конкретних індивідуальних зв'язків суб'єктів господарювання поряд з нормативно-правовою регламентацією. Забезпечення безперервного перевізного процесу обумовлює необхідність єдності правової регламентації, спрямованості правових інструментів, що застосовуються на нормативному та автономному рівнях для регулювання транспортних відносин, на організацію складних господарських зв'язків та своєчасне виконання транспортних зобов'язань у повному обсязі [2, с. 260].

О. М. Гончаренко акцентує, що господарський договір стає засобом саморегулювання на рівні індивідуальної правотворчості та правозастосування, коли сторони визначають та реалізують власні правила поведінки без зовнішнього (публічного) впливу, у той же час у межах, допустимих державою. При цьому господарський договір, етичні кодекси, комплаєнс, стандарти господарської діяльності дослідниця вважає важливими нормативними саморегулювальними складовими українського бізнесу, водночас ці інструменти наразі перебувають на етапі становлення [3, с. 17]. Д. В. Задихайло розглядає саморегулювання бізнесу як один з пріоритетних напрямів оптимізації державного втручання, альтернативу державному регулюванню, що розширює можливості вибору ефективних форм регулювання ринку [4, с. 259–260].

Мета дослідження полягає у висвітленні тенденцій розвитку саморегулювання господарської діяльності у сфері транспорту у сучасних соціально-економічних умовах.

Договори перевезення вантажів опосередковують складні господарські зв'язки суб'єктів господарювання, зокрема з договором поставки або купівлі-продажу, і відображають інтереси сторін таких договорів. Особливе місце в регулюванні та уніфікації міжнародних торговельних та перевізних відносин належить Міжнародним правилам тлумачення комерційних термінів «Інкотермс», розроблені Міжнародною торговою палатою (у новій редакції з 01.01.2020 р.) і підлягають використанню при укладенні зовнішньоекономічних договорів поставки відповідно до Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо визначення умов поставок» від 05.07.2012 р. № 5060-VI. У вказаному Законі передбачено можливість сторін договору поставки, також договору транспортного експедирування при організації перевезення вантажів різними видами транспорту у внутрішньому та міжнародному сполученні використовувати відомі міжнародні звичаї, рекомендації, правила міжнародних органів та організацій, у зв'язку з чим внесено відповідні зміни до чинного законодавства, зокрема ч. 4 ст. 265 Господарського кодексу України (далі – ГК України), Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність», «Про зовнішньоекономічну діяльність».

При здійсненні зовнішньоекономічної діяльності саморегулювання відносин її учасників здійснюється із застосуванням модельних договорів (контрактів) та транспортних документів, що розробляються відповідними міжнародними організаціями (Міжнародною федерацією асоціацій експедиторів (FIATA); Європейською економічною

ною комісією Організації Об'єднаних Націй (UNECE); Балтійською та міжнародною морською радою (BIMCO); Асоціацією з торгівлі зерном та кормами (GAFTA); Федерацією асоціацій з торгівлі оліями, насінням та жирами (FOSFA та ін.) та спрямовані на спрощення торгівлі, уніфікацію торговельної діяльності, захист інтересів її учасників. Зокрема, Балтійською та міжнародною морською радою (BIMCO) розроблено проформи договору про організацію морських перевезень вантажів GENCOA, договору буксирування Towcon/Towhire 2008 [5].

Саморегулювання комерційних транспортних відносин з іноземним елементом може здійснюватися на основі *lex electronica*, *lex mercatoria*, *lex maritime* (морське право) та інших специфічних правових утворень, що дозволяє учасникам самостійно обирати право, яке підлягає застосуванню [6]. При цьому у науковій літературі справедливо підкреслюється важливість дотримання балансу публічних та приватних інтересів як розумне обмеження під час використання принципу «автономії волі» [7].

Утім, з урахуванням потреб захисту прав замовників (споживачів) транспортних послуг, безпеки суспільства і держави, екологічного захисту населення, можуть застосовуватися обмеження саморегулювання господарської діяльності у сфері транспорту, що потребує відповідної регламентації в законодавстві. Специфіка регулювання транспортних договірних відносин полягає у: 1) домінуванні імперативної нормативної регламентації на монополізованих ринках перевезень з метою захисту економічно слабкішої сторони договору – замовників транспортних послуг, із застосуванням типових договорів; 2) обмеженні принципу свободи договору у передбачених законом випадках, з метою забезпечення публічних інтересів (для здійснення соціально значущих перевезень) із застосуванням державних контрактів; застосування примірних договорів (у конкурентних сферах перевезень); 3) закріпленні істотних умов для окремих видів транспортних договорів (договори транспортного експедирування, перевезення вантажів автомобільним транспортом, мультимодального перевезення вантажів) [2, с. 289–290].

Транспортування вантажів складається з трьох основних стадій: пред'явлення вантажу і подачі транспортних засобів під навантаження; перевезення вантажу; видача вантажу. Транспортні господарські договори є підставою для виникнення не лише зобов'язань перевезення, але й інших зобов'язань, спрямованих на забезпечення перевезення вантажів (транспортного експедирування, буксирування, морського агентування, фрахтування, надання лоцманських послуг, виконання авіаційних робіт тощо. Технологічна єдність перевізного процесу досягається за допомогою системи господарських транспортних договорів, ланками якої є: 1) транспортні організаційні договори, що спрямовані на організацію разових або систематичних перевезень вантажів, і укладаються між: а) транспортними організаціями та вантажовласниками; б) транспортними організаціями при здійсненні мультимодальних перевезень вантажів; в) операторами транспортної інфраструктури та транспортними організаціями щодо надання доступу до стратегічної інфраструктури та інфраструктури загального користування; 2) договори перевезення вантажів, укладення яких підтверджується транспортною накладною (коносаментом), зокрема в електронній формі [2, с. 260, 290].

Контейнеризація торгівлі та перевезень вантажів з другої половини XX ст. («контейнерна революція») призвела до виникнення нових форм організації перевезень вантажів та посилення ролі транспортних експедиторів, які, організовуючи перевезення вантажу за схемою «від дверей до дверей», беруть на себе безпосередню відповідальність за вантаж. Спочатку функції експедитора виконували перевізники, що мали транспортні засоби, а експедитори, володіючи транспортними засобами, надавати

послуги з перевезення. Наразі з'явилася категорія «квазі-перевізників», які надають транспортно-експедиторські послуги, не володіючи транспортними засобами, але беруть відповідальність за перевезення вантажу від «двері до двері» – NVOCC «non-vessel operating common carrier».

Відповідно до ст. 929 Цивільного кодексу України (далі – ЦК України, ст. 316 ГК України, ст. 9 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01.07.2004 р. № 1955-IV за договором транспортно експедитування одна сторона (експедитор) зобов'язується за плату і за рахунок другої сторони (клієнта) виконати або організувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу.

За змістом ч. 1 ст. 8 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» надання експедиторами клієнтам послуг здійснюється відповідно до вимог законодавства України та держав, територією яких транспортується вантажі, згідно з переліком послуг, визначеним у правилах здійснення транспортно-експедиторської діяльності. Хоча Правила транспортно-експедиторської діяльності досі не прийнято, орієнтовний перелік таких послуг закріплено ст. 8 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність», зокрема: *організація перевезення вантажів різними видами транспорту територією України та іноземних держав відповідно до договорів (контрактів); фрахтування національних, іноземних суден та залучення інших транспортних засобів; оформлення товарно-транспортної документації; страхування вантажів, організація охорони вантажів під час їх перевезення, перевалки та зберігання; розрахунки з портами, транспортними організаціями тощо.*

Для формування уніфікованого регулювання транспортно-експедиторської діяльності важливого значення набувають розроблені Міжнародною федерацією асоціацій експедиторів (FIATA) Типові правила щодо транспортно-експедиторських послуг, що застосовуються до будь-яких видів транспортно-експедиторських послуг, таких як перевезення, консолідація, обробка, пакування, зберігання товарів, а також пов'язаних допоміжних та консультативних послуг; а також типовий експедиторський договір, що мають рекомендаційний характер та застосовуються до врегулювання відносин за згодою сторін. Правила щодо транспортно-експедиторських послуг можуть бути розроблені відповідними суб'єктами господарювання на локальному рівні для їх використання при укладенні договорів транспортно експедитування.

Узгодження умов договору транспортно експедитування здійснюється у традиційному порядку, але з урахуванням обмежень у вигляді істотних умов, визначених для цього виду договорів (ст. 9 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність»).

Відповідно до ст. 9 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність», ст. 6 Закону України «Про транзит вантажів» від 20.10.1999 р. № 1172-XIV перевезення вантажів супроводжується товарно-транспортними документами, до яких належать авіаційна вантажна накладна (*Air Waybill*); міжнародна автомобільна накладна (*CMR*); накладна УМВС (*СМГС*); коносамент (*Bill of Lading*); накладна ЦІМ (*CIM*); вантажна відомість (*Cargo Manifest*); інші документи, визначені законами України.

Договір транспортно експедитування може опосередковувати як систематичні перевезення вантажів, а також разові перевезення вантажів; як перевезення вантажів у міжнародному сполученні (зовнішньоекономічні договори (контракти) транспортно експедитування), так і внутрішньому сполученні у межах України.

Регламентация зазначених відносин ускладнюється ще й тим, що експедитор може виконувати функції: 1) фактичного (договірної) перевізника, укладаючи договір перевезення з вантажовідправником від власного імені, а згодом укладаючи договори перевезення з субпідрядниками, виступаючи як вантажовідправник; 2) агента, укла-

даючи договір перевезення від імені та за дорученням клієнта, при цьому права та обов'язки як сторони договору перевезення виникають у клієнта. У чинному законодавстві України згідно з ч. 2 ст. 929 ЦК України положення про транспортне експедитування поширюються також на випадки, коли обов'язки експедитора виконуються перевізником. Наведене обумовлює зв'язок договору транспортно експедитування з іншими господарськими договорами, зокрема договорами перевезення вантажів, зокрема мультимодального перевезення, доручення, комісії, підряду, зберігання тощо.

З прийняттям Закону України «Про мультимодальні перевезення» від 17.11.2021 р. № 1887-IX систему транспортних господарських договорів доповнено новою договірною конструкцією – договором мультимодального перевезення вантажів, що замінив договір перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні.

За змістом ст. ст. 1, 10 Закону «Про мультимодальні перевезення» одна сторона (оператор мультимодального перевезення) зобов'язується за плату і за рахунок другої сторони (замовника послуги мультимодального перевезення) надати послугу мультимодального перевезення, зокрема із залученням інших учасників мультимодального перевезення вантажів, в установленій договором строк.

Мультимодальне перевезення вантажу здійснюється двома або більше видами транспорту на підставі документа мультимодального перевезення (єдиного перевізного документа), проте, на відміну від договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні, при мультимодальному перевезенні відповідальність за вантаж несе оператор мультимодального перевезення – суб'єкт господарювання, який укладає договір мультимодального перевезення з замовником, *здійснює чи забезпечує здійснення* перевезення вантажу до місця призначення, зокрема залучаючи до перевезення фактичних перевізників двох або більше видів транспорту на договірних засадах.

Специфічним є те, що укладення договору перевезення вантажу підтверджується складанням перевізного документа (транспортної накладної, коносаменту тощо) відповідно до ГК України (ч. 2 ст. 307). Укладення договору мультимодального перевезення підтверджується єдиним перевізним документом, що оформлюється оператором мультимодального перевезення вантажу (ст. 1 Закону України «Про мультимодальні перевезення»). Зазначений документ, форма якого має затверджуватиметься Кабінетом Міністрів України, має містити інформацію щодо оператора мультимодального перевезення та замовника послуги; інформацію щодо вантажу; види транспорту та маршрут мультимодального перевезення із зазначення мультимодальних терміналів; пункти відправлення та призначення вантажу; одержувача вантажу (ст. 11 Закону України «Про мультимодальні перевезення»). Сторони договору мультимодального перевезення вантажу мають узгодити істотні умови договору мультимодального перевезення вантажів, які передбачені ч. 3 ст. 10 Закону, і, крім вищезазначеного, включають предмет, ціну, строк дії договору, строк (термін) виконання договору, права та обов'язки сторін, відповідальність сторін, а також умови, щодо яких за заявою однієї і сторін має бути досягнуто згоди. Ураховуючи те, що перевізний документ має підтверджувати укладення та зміст договору мультимодального перевезення, виникає питання щодо дійсності договору у разі неузгодження всіх його істотних умов у перевізному документі (наприклад, права, обов'язки сторін; відповідальність сторін або умови, щодо яких за заявою хоча б однієї зі сторін має бути досягнуто згоди).

При мультимодальному перевезенні вантажів оператор такого перевезення, як і експедитор, зобов'язується організувати доставку вантажу «від двері до двері» різними видами транспорту, на підставі єдиного перевізного документа. Таке перевезення включатиме не лише зобов'язання щодо перевезення, але й перевалки, збе-

реження вантажу, посередницькі послуги тощо. Отже, мультимодальне перевезення вантажу є не лише різновидом перевезення, це більш високого рівня конгломерат зв'язків та правовідносин, які у сукупності формують самостійний, багатofункціональний вид господарського транспортного договору.

Під час мультимодального перевезення вантажів виникають відносини на декількох рівнях у площині «замовник – оператор мультимодального перевезення», «оператор мультимодального перевезення – фактичні перевізники різних видів транспорту», «оператор мультимодального перевезення – інші учасники мультимодального перевезення» (власники мультимодальних терміналів, треті особи, залучені до надання послуги мультимодального перевезення та ін.). Відносини фактичних перевізників при здійсненні мультимодальних перевезень регулюються вузловими угодами. Законодавець залежно від об'єкта транспортування виокремлює договір мультимодального перевезення вантажів (як різновид господарського транспортного договору), а також пасажирів, багажу, пошти (ст. 312 ГК України, ст. 913 ЦК України); встановлює єдину систему відповідальності оператора мультимодальних перевезень за збитки, спричинені при перевезенні фактичними перевізниками, власниками мультимодальних терміналів та третіми особами, залученими до надання послуги мультимодального перевезення, з моменту прийняття вантажу до моменту видачі одержувачу вантажу (ст. 19 Закону)¹; граничну межу відповідальності оператора мультимодального перевезення вантажу у розрахункових одиницях («спеціальних правах запозичення», що визначається Міжнародним валютним фондом) у разі втрати, пошкодження, псування, недостачі вантажу (ст. 20 Закону). При цьому гранична межа відповідальності оператора мультимодального перевезення не може перевищувати межі відповідальності фактичного перевізника перед оператором мультимодального перевезення, крім випадків, якщо відповідальність оператора визначається заявленою вартістю вантажу договором мультимодального перевезення (ч. 4 ст. 20 Закону). Традиційно вітчизняним законодавством закріплювалося правило щодо обмеження господарсько-правової відповідальності перевізника вантажів розміром фактичної шкоди, завданої вантажу при перевезенні, проте важливою та прогресивною новелою господарського законодавства стало законодавче забезпечення можливості сторін договору перевезення вантажів передбачити додаткову відповідальність за неналежне виконання договірних зобов'язань (ч. 5 ст. 307 ГК України).

Договір мультимодального перевезення вантажу може укладатися між оператором мультимодального перевезення та вантажовідправником (замовником) для здійснення *разових* перевезень вантажів із залученням фактичних перевізників різних видів транспорту за єдиним перевізним документом; у разі *систематичних* перевезень вантажів може укладатися договір про організацію мультимодальних перевезень вантажів з урахуванням істотних умов, передбачених законодавством. У зв'язку з цим ч. 4 ст. 307 ГК України, що закріплює види довгострокових договорів при систематичних перевезеннях вантажів, доцільно доповнити генеральним договором про організацію мультимодальних перевезень вантажів. Крім цього, перелік перевізних документів, що підтверджують укладення договору перевезення вантажу (ч. 2 ст. 307 ГК України), потребує доповнення документом, що використовується при мультимодальному перевезенні вантажу – єдиним перевізним документом. Форма такого документа, що використовується при мультимодальному перевезенні

вантажу у *внутрішньому сполученні*, потребує розробки та затвердження на рівні Правил мультимодальних перевезень вантажів.

Договір мультимодального перевезення вантажу охоплює послуги перевезення вантажу та транспортного експедирування, забезпечуючи єдність транспортного процесу. Хоча договори транспортного експедирування та мультимодального перевезення вантажів спрямовані на організацію перевезення вантажів, проте це різні, самостійні договірні конструкції. Договір транспортного експедирування є видом господарського договору, що укладається *для організації та забезпечення перевезень вантажів* (експортних, імпорتنних, транзитних та ін.), а об'єктами договору мультимодального перевезення може бути *вантажі, пасажирів, багажу та пошта*. Оператор мультимодального перевезення є стороною договору мультимодального перевезення, а не агентом, відповідає за виконання договору фактичними перевізниками (ст. 1 Закону України «Про мультимодальні перевезення»; ст. 1 Конвенції ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 р.) [8]. При цьому експедитор може діяти як від імені клієнта, так і від свого імені при виконанні своїх зобов'язань, залучати до виконання договору третіх осіб, відповідаючи як за власні дії (ст. 929 ЦК України, ст. 316 ГК України, ст. 9, ч. 3 ст. 14 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність»).

У відповідь на світову економічну кризу через пандемію, зумовлену поширенням COVID-19, у рамках проєкту ООН «Транспорт і торговельне сполучення в епоху пандемій» Європейська економічна комісія ООН (UNECE) та її допоміжний орган – Центр ООН зі сприяння торгівлі та електронного бізнесу (UN/CEFACT) розробили нове покоління гармонізованих стандартів цифровізації обміну даними та документами при мультимодальних перевезеннях вантажів задля безпечного обміну даними при переміщенні вантажів у глобальному ланцюжку поставок («безшовного комплексного конвеєру даних»), обмежуючи при цьому особисті контакти [9]. Зазначені стандарти відкривають значний потенціал для світової торгівлі, охоплюючи основні документи, що супроводжують вантажі: накладні, коносаменти та додаткові документи, які підтверджують перевезення вантажів залізничним, автомобільним, морським, повітряним та внутрішнім водним транспортом. Значним досягненням стала розробка у 2021 р. спільною робочою групою СЕФАКТ ООН та Міжнародної федерації асоціацій експедиторів (FIATA) цифрового мультимодального коносаменту FIATA, узгодженого з довідковою моделлю даних мультимодальних перевезень як глобальної основи для обміну даними. Наразі необхідним є узгодження цього інструменту із вимогами Міжнародної морської організації (*International Maritime Organization /IMO*), національними та регіональними нормативними актами.

Отже, наразі договір є основним інструментом організації ринкових відносин, правовою формою організації конкретних індивідуальних зв'язків суб'єктів господарювання поряд з нормативно-правовою регламентацією. Саморегулювання комерційних транспортних відносин з іноземним елементом може здійснюватися на основі *lex electronica, lex mercatoria, lex maritime* тощо, що дозволяє учасникам самостійно обирати застосоване право; а також із застосуванням модельних договорів (контрактів) та транспортних документів, що розробляються відповідними міжнародними організаціями (FIATA, UNECE, BIMCO, GAFTA, FOSFA та ін.).

Договір мультимодального перевезення вантажу є не лише різновидом договору перевезення вантажу, це самостійний, багатofункціональний вид господарського транспортного договору, спрямований на забезпечення перевезення вантажів різними видами транспорту за єдиним перевізним документом під відповідальністю оператора

¹ Крім єдиної системи відповідальності, світової практиці відома мережева модель відповідальності оператора мультимодального перевезення, що залежить від локалізації збитку, тобто від того, на який стадії перевезення і на якому виді транспорту заподіяно збиток

мультимодального перевезення; охоплює послуги перевезення вантажу та транспортного експедирування, забезпечуючи єдність транспортного процесу.

Обґрунтовано доцільність доповнення довгострокових договорів при систематичних перевезеннях вантажів (ч. 4 ст. 307 ГК України) генеральним договором про організацію мультимодальних перевезень вантажів, а перелік перевізних документів, що підтверджують укладення договору перевезення вантажу (ч. 2 ст. 307 ГК України), – єдиним перевізним документом, що використовується при

мультимодальному перевезенні вантажу. Форма документа мультимодального перевезення вантажу, модельного договору мультимодального перевезення вантажів, перелік послуг мультимодального перевезення потребує розробки та затвердження на рівні Правил мультимодальних перевезень вантажів. Досліджувані проблеми не є вичерпними, тому запропоновані варіанти їх вирішення залишаються відкритими для наукової дискусії та можуть бути основою для подальших наукових досліджень відповідних питань.

ЛІТЕРАТУРА

1. Про затвердження Національної економічної стратегії на період до 2030 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 3 березня 2021 р. № 179. *Офіційний вісник України*. 2021. № 22. Ст. 1015.
2. Деркач Е. Концептуальні засади господарсько-правового регулювання транспортної діяльності: монографія. Вінниця: ТВОРИ, 2021. 376 с.
3. Гончаренко О. М. Теоретико-правові засади саморегулювання господарської діяльності: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2020. 36 с.
4. Задахайло Д. В. Правові засади формування та реалізації економічної політики держави: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.04. Харків, 2012. 465 с.
5. Ніцевич А., Мельников М., Скоробогатов А. Морське право в Україні: огляд проблем та перспектив. 2017. URL: https://interlegal.com.ua/ru/publikacii/morske_pravo_v_ukra%D1%97n%D1%96_oglyad_problem_ta_perspektiv/.
6. Притика Ю. Д. Онлайн-арбітраж: поняття, ознаки та перспективи впровадження в Україні. *Нью-Йоркська конвенція про визнання та виконання іноземних арбітражних рішень: 60-річна історія успіху*: зб. доп. і статей до V Міжнар. арбітражних читань пам'яті акад. І. Г. Побірченка (м. Київ, 4 жовтня 2018 р.). Київ: МКАС та МАК при ТПП України, 2019. С. 159–167.
7. Matvieiev P., Klepikova O., Kornuta L., Abbaszade M., Kuznetsov S. Public and private economic and legal interests in the field of international transport in the latest edition of Incoterms. *Amazonia Investiga*. 2021. № 10 (46). P. 217–224. URL: <https://doi.org/10.34069/AI/2021.46.10.22>.
8. United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods (TD/MT/CONF/17). *United Nations Conference on Trade and Development*, 24 May 1980. URL: https://treaties.un.org/pages/viewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E-1&chapter=11&clang=_en.
9. White Paper on a Reference Data Model (ECE/TRADE/C/CEFACT/2017/11). *United Nations Economic Commission for Europe, Centre for Trade Facilitation and Electronic Business*. 20 January 2017. URL: https://unece.org/fileadmin/DAM/cefact/cf_plenary/2017_Plenary/ECE_TRADE_C_CEFACT_2017_11E_White_Paper_on_RDM_.pdf.