

В. В. Кадала

*аспірант Інституту економіко-правових досліджень НАН України,
заступник директора з економіко-правових питань ДП "ЦЕНТР",
Донецьк, Україна*

ШЛЯХИ ГАРМОНІЗАЦІЇ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ПРО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ У ПРЯМОМУ ЗМІШАНОМУ СПОЛУЧЕННІ ІЗ ЗАКОНОДАВСТВОМ КРАЇН ЄС ТА СНД

Сучасні тенденції розвитку світової економіки характеризуються постійним розширенням господарських зв'язків та міжнародної економічної кооперації. Тому пріоритетним напрямом у політиці розвинутих країн стали інтеграційні процеси, що передбачають створення умов для вільного переміщення товарів, послуг, капіталів, робочої сили. Це обумовлює постійне зростання транснаціональних потоків і міжнародного перевезення вантажів. Для багатьох держав перевезення великих об'ємів вантажів через свою територію стало важливим джерелом експорту послуг, валютних надходжень до бюджету, створення додаткових робочих місць. Питання розвитку змішаних перевезень посідають чільне місце у європейській транспортній політиці. Підтвердженням цього є розбудова міжнародних транспортних коридорів на основних напрямках транснаціональних перевезень різними видами транспорту.

Як свідчить міжнародна практика, ефективне функціонування перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні залежить від національного законодавства, що відповідає загальноприйнятим міжнародним нормам, його стабільності, оптимальної тарифно-цінової та податкової політики у цій сфері, розвинутої транспортної інфраструктури міжнародного значення та обладнаних на високому технічному рівні пунктів перевалювання вантажів, використання прогресивних, побудованих на логістичних принципах технологій перевезень і переробки вантажів, сучасних систем організації документообігу, розрахунків, інформаційного забезпечення.

Норми національного законодавства не завжди є погодженими з міжнародними правовими нормами. Ця проблема, у світі намагання України вступити до ЄС і СОТ, на сучасному етапі набуває великого значення і потребує якнайскорішого вирішення.

Тому необхідно узагальнити сучасний стан наукового розроблення та законодавчої регламентації перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, винайти шляхи погодження норм вітчизняного законодавства з відповідними міжнародними правовими нормами, та вжити заходів щодо

погодження норм вітчизняного законодавства з міжнародним законодавством, що регулює зазначену сферу.

ЄС сьогодні — це дуже складний механізм. Для того, щоб краще зрозуміти європейське право, треба розглянути його джерела. За загальним правилом, законодавство країн ЄС складається з національного законодавства кожної з країн учасниць ЄС, «союзного» та міжнародного законодавства, що регулює певне коло правових відносин та використовується учасниками таких відносин в залежності від рівня їх виникнення — національного, “союзного” або міжнародного відповідно. На території держав — членів Співдружності діють дві конкуруючі правові системи — національна та загальноєвропейська [1, 193]. Але в експериментальних цілях була сформульована доктрина верховенства (або пріоритету) права Співдружності.

«Змішане перевезення» — «combined transport» (іменується також у США — «inter-modal transport», а в інших країнах “multi-modal transport”) припускає видачу ряду перевізних документів, які поширюються на один вид транспорту, що неефективно з погляду міжнародної торгівлі, або їхню заміну новим, наскрізним транспортним документом, що охоплює перевезення від його початку до кінця [2].

Відсутність нової міжнародної конвенції, що спеціально застосовувалася б до змішаних перевезень так само, як існуючі на той час конвенції, застосовуються до перевезень одним видом транспорту, і необхідність вживання заходів, спрямованих на подолання відсталості з комерційної точки зору практики розробки великої кількості відмінних одне від одного документів, що оформляють договори змішаного перевезення, спонукали Міжнародну торговельну палату розробити деяке мінімальне число уніфікованих правил, що регулюють документ, який відповідав би вимогам зацікавлених кіл. Правила були підготовлені в 1973 році. Вони вводяться в дію шляхом їхнього включення в приватну угоду, тобто в договір змішаного перевезення, доказом якого є документ на змішане перевезення.

Крім зазначених правил, слід розглянути Конвенції, що регулюють змішані перевезення вантажів.

Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів, що була прийнята 19.05.1956 року в Женеві, містить главу VI, яка регулює перевезення, що здійснюються послідовно декількома перевізниками [3, 85]. Але дія Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів не розповсюджується на перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, адже відсутній елемент «різних видів транспорту». Для регулювання міжнародних змішаних перевезень вантажів була розроблена та

підписана 24.05.1980 року у Женеві Конвенція Організації Об'єднаних Націй про міжнародні змішані перевезення вантажів [4].

Згідно з Конвенцією, змішаним вважається перевезення не менш, як двома видами транспорту за єдиним документом змішаного перевезення, що також закріплено чинним законодавством України.

Чинна в цей час тимчасова схема регулювання відповідних правовідносин в Росії виглядає в такий спосіб: відносини, пов'язані з перевезеннями в прямому залізнично-автомобільному, залізнично-водному (морському), залізнично-повітряному сполученні регламентується гл. V СЗТ РФ (ст. 65 — 79), відносини, що виникають при перевезенні вантажів у водно-повітряному, водно-автомобільному сполученні, підпадають під дію правил, що містяться в гл. XIV КВВТ РФ (ст. 104 — 114) [5, 513].

Правове регулювання діяльності в галузі перевезень в республіці Беларусь здійснюється як загальним цивільним законодавством, так і спеціальними нормативними актами.

Цивільне законодавство Республіки має спільні риси з відповідним законодавством РФ. Однак, стаття 742 Цивільного кодексу Республіки Беларусь, яка присвячена змішаному перевезенню, на відміну від статті 788 ЦК РФ, вводить інститут експедитора, який здійснює або забезпечує змішане перевезення вантажів.

Таким чином, змішаними (комбінованими, мультимодальними) іменуються перевезення, які здійснюються з використанням різних видів транспорту — морського, повітряного, автомобільного, залізничного. Вони можуть здійснюватися як за єдиним транспортним документом (тобто в прямому змішаному сполученні), так і на підставі різних документів (непряме змішане сполучення) [6, 278].

Отже, враховуючи євроінтеграційні намагання України з одного боку, та географічну наближеність до наших північних сусідів, вкупі з тісними економічними стосунками з ними, з іншого боку, законодавство нашої країни повинно бути побудоване таким чином, щоб воно, по-перше, повною мірою враховувало інтереси вітчизняних операторів змішаних перевезень, по-друге, не мало явних суперечностей з європейським та міжнародним законодавством, по-третє, для найбільшого спрощення та ефективного застосування було відрегульоване двосторонніми угодами з Росією та Білорусією. Це слід врахувати вітчизняному законодавцю при прийнятті Закону України «Про змішані перевезення». Також суттєвим додатком до закону повинна стати розвинена транспортна інфраструктура міжнародного значення та обладнані на високому технічному рівні пункти перевалювання вантажів

Використані джерела:

1. Кэрен Дэйвис. *Право европейского союза: Пер. со 2-го англ. изд.* — К.: Знання, 2005. — 406 с.
2. Міжнародні правила, що відносяться до документа на змішане перевезення. Міжнародні організації та союзи. Правила від 01.01.1973. Міжнародна торговельна палата. Правила, Міжнародний документ від 01.01.1973. // <http://www.liga.net/>
3. *Международные договоры Республики Беларусь, применяемые в хозяйственной (предпринимательской) деятельности /Под общей редакцией В.С. Каменкова. Мн., Амалфея, 2002, — 342с.*
4. *Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов. Женева, 24 мая 1980 г. // <http://www.liga.net/>*
5. Брагинский М.И., Витрянский В.В. *Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта.* — М.: Статут, 2006, — 910с.
6. *Внешнеэкономические сделки. Правовое регулирование / В.А. Канашевский — М.: Междунар. отношения, 2005. — 304 с.*