

носин які виникають під час створення, передачі прав та втілення технологій.

### ЛІТЕРАТУРА

1. Про державне регулювання діяльності у сфері трансферу технологій: Закон України від 14.09.2006 р. № 143-V. *Відомості Верховної Ради України*. 2006. № 45. Ст. 434.

2. Давидюк О. М. Технологія як об'єкт господарсько-правового регулювання : монографія. Харків : Вид-во «ФІНН», 2010. 176 с.

### REFERENCES

1. Pro derzhavne rehuliuвання diialnosti u sferi transferu tekhnolohii: Zakon Ukrainy vid 14.09.2006 r. № 143-V. (2006). *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*, 45, art. 434 [in Ukrainian].

2. Davydiuk, O.M. (2010). *Tekhnolohiia yak obiekt hospodarsko-pravovoho rehuliuвання*. Kharkiv: Vyd-vo «FINN» [in Ukrainian].

**Постнова Наталя Іванівна**

*аспірантка кафедри права Європейського Союзу*

*Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого*

## УНІФІКАЦІЯ РЕГУЛЮВАННЯ

## У ГАЛУЗІ МІЖНАРОДНИХ ЗМІШАНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Публікація присвячена питанням уніфікації правил правового регулювання у галузі міжнародних змішаних перевезень, що є надзвичайно актуальним для розвитку доктрини міжнародного приватного права. Розкрито генеза становлення правил уніфікації різними видами транспорту, що призвело до можливості регулювання відносин перевезення «від дверей до дверей». Авторка доходить висновку, що існуючі Роттердамські правила нездатні створити певного одноманітного правового регулювання мультимодального транспорту, а сфера міжнародних змішаних перевезень, навіть за наявності Конвенції ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів, не є достатньо уніфікованою.

**Ключові слова:** міжнародне приватне право, уніфікація, міжнародні змішані перевезення, застосовне право, Роттердамські правила, Гаазькі правила.

**Postnova Natalia**

*PhD candidate of the Department of Law of the European Union  
of Yaroslav Mudryi National Law University*

## **UNIFICATION OF REGULATION IN THE FIELD OF INTERNATIONAL MIXED TRANSPORT**

The publication is devoted to the unification of the rules of legal regulation in the field of international mixed transport, which is extremely relevant for the development of the doctrine of private international law. The genesis of the formation of the rules of unification by different modes of transport is revealed, which led to the possibility of regulating the relations of transportation «door to door». The author concludes that the existing Rotterdam Rules are incapable of creating a uniform legal regulation of multimodal transport, and the field of international mixed transport, even in the presence of the UN Convention on International Mixed Transport, is not sufficiently unified.

**Key words:** private international law, unification, international mixed transport, applicable law, Rotterdam rules, Hague rules.

Уніфікація всіх міжнародних перевезень набула широкого поширення та була здійснена щодо основних видів транспорту: морського, залізничного, повітряного та автомобільного.

Уніфікація права міжнародної торгівлі Комісією ООН з права міжнародної торгівлі визначається як процес, у якому є конфліктні правові питання, пов'язані з двома або більше правовими системами, спрямований на застосування одного єдиного правила, яке буде застосовуватись до міжнародної правової угоди, і що даний процес є лише частиною загального процесу уніфікації у міжнародному приватному праві [1]. Прагнення до визначеності правового режиму міжнародного торговельного мореплавства надало поштовх розробці та кодифікації звичаїв, узвичаєнь і типових умов морських перевезень і морської торгівлі, а також підготовці проектів міжнародних

документів про уніфікацію морського права. Так, у сфері морських перевезень з 1999 р. діє Кодекс торгового мореплавства, у якому є окрема глава «Застосовне право» присвячена питанням міжнародного права. У цьому розділі закріплюються положення, що регулюють визначення права, що підлягає застосуванню до відносин, що виникають із торговельного мореплавання за участю іноземних громадян або іноземних юридичних осіб або просто ускладнені іноземним елементом.

У цій галузі також діють Гаазькі правила 1924 року, які містять переважно матеріально-правові норми, що регулюють відповідальність морського перевізника за втрати або збитки вантажів. В них передбачено 17 підстав, що звільняють перевізника від відповідальності. До підстав включаються збитки, що виникли внаслідок військових дій, наявності непереборної сили, ризиків чи інших небезпек на морі, страйків. Відповідальність перевізника ґрунтується на принципі провини. У Правилах регламентується порядок пред'явлення заяв про збитки, визначається схема обчислення суми, що підлягає відшкодуванню під час аварії.

На зміну Гаазьким правилам з'явилася Конвенція ООН про морське перевезення вантажів 1978 року (Гамбурзькі правила). Гамбурзькі правила застосовуються до договору морського перевезення, які визначаються як «будь-який договір, за яким перевізник зобов'язується сплатити фрахт і перевезти вантаж морем з одного порту до іншого». Проте, будь-якому вантажу ще потрібно якимось чином потрапити у зазначений порт. І для цього необхідно застосувати інші види транспорту. А ці правила якнайменше враховували нові технології, пов'язані з «контейнерною революцією» та з розвитком змішаних перевезень і встановлення відповідальності одного перевізника за збереження вантажу «від дверей до дверей».

Так, у 2008 році з'являється Конвенція ООН про договори повного чи часткового перевезення морського вантажу (Роттердамські правила) як Конвенція, яка встановлює єдиний і сучасний правовий режим, що регулює права та обов'язки вантажовідправників, перевізників та вантажоодержувачів за договором перевезення «від дверей до дверей», включаючи sea legs.

За Роттердамськими правилами період відповідальності перевізника розпочинається з моменту отримання вантажу і триває до часу отримання вантажу вантажоодержувачем, включаючи відповідальність за втрату, пошкодження і затримку протягом перевезення, що буде здійснюватися сушею, яке передує перевезенню морем [2].

Проте, дана Конвенція має обмежену сферу застосування. За договором укладеним відповідно до Роттердамських правил буде забезпечуватися перевезення морем і перевезення вантажу іншими видами транспорту на додачу до морського перевезення. Це пояснює можливість даного документа застосовуватися до змішаних перевезень, але вони не можуть бути застосовані до змішаних перевезень повітряним і автомобільним транспортом, чого не можна сказати про таке перевезення морським і автомобільним. Ця обмежена сфера дії застосування Роттердамських правил суперечить самій меті їхнього створення, а саме, «зобов'язального універсального режиму підтримки функціонування договорів міжнародного перевезення, включаючи інші види транспорту, що були заявлені у преамбулі Роттердамських правил». Як результат, режим регулювання є неповним, тому сторони будуть змушені шукати інші конвенції та інші правові режими для керування їхніми транспортними договорами [3].

Також було виявлено проблеми, пов'язані з використанням транспортних документів. Роттердамські правила передбачають використання оборотних документів, необоротних документів та коносаментів. Це спричиняє три різні правові наслідки, коли зазначені документи виступають як докази, наприклад, при частковій доставці вантажу, при аварії судна.

Таким чином, Роттердамські правила нездатні створити певного одноманітного правового регулювання мультимодального транспорту і додають складності до вже існуючих мультимодальних транспортних режимів.

Проте, найбільш вдалий і обґрунтований підхід до перевезення вантажу за допомогою змішаних перевезень можна знайти у Конвенції Організації Об'єднаних Націй про міжнародні змішані перевезення вантажів від 24.05.1980 р. була прийнята з метою врегулювання міжнародних змішаних перевезень, як одного із засобів, що спри-

яють цілеспрямованому розвитку світової торгівлі; стимулювання безперешкодного розвитку раціональних і ефективних змішаних перевезень, що відповідають потребам відповідного виду торгівлі; забезпечення належного розвитку міжнародних змішаних перевезень в інтересах усіх країн і необхідність розгляду особливих проблем транзитних країн; полегшення митних процедур і належного обліку проблем транзитних країн; встановлення визначених правил, що стосуються перевезення вантажів відповідно до договорів міжнародного змішаного перевезення, включаючи справедливі положення про відповідальність операторів змішаного перевезення; забезпечення збалансованості інтересів осіб, що надають послуги в сфері змішаних перевезень і які користуються ними. Проте, слід наголосити, що Україна участі в цій Конвенції не приймає.

Таким чином, можна зробити висновок, що сфера міжнародних змішаних перевезень не є достатньо врегульованою та уніфікованою, що звичайно є негативним явищем, яке матиме вплив на розвиток договірних відносин у сфері.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Unification of the law of international trade: note by Secretariat. URL: <http://www.uncitral.org/pdf/english/yearbooks/yb-1968-70-e/vol1-p13-17-e.pdf>.
2. Wilson J. Carriage of goods by sea. London: Longman, 2010. P. 174–231.
3. Микита І. Р. Універсальна та регіональна уніфікація у сфері міжнародного морського перевезення вантажів. *Приватне право і підприємництво: збірник наукових праць*. 2018. Вип. 18. С. 198–205.

## REFERENCES

1. Unification of the law of international trade: note by Secretariat. URL: <http://www.uncitral.org/pdf/english/yearbooks/yb-1968-70-e/vol1-p13-17-e.pdf> [in English]
2. Wilson, J. (2010). Carriage of goods by sea. London: Longman, 174–231.
3. Mykyta, I.R. (2018). Universalna ta rehionalna unifikatsiia u sferi mizhnarodnoho morskoho perevezennia vantazhiv. *Pryvatne pravo i pidpriemnytstvo: zbirnyk naukovykh prats – Private law and entrepreneurship: a collection of scientific papers, issue 18, 198–205* [in Ukrainian].