

**ПРАВОВІ КОЛІЗІЇ В ПРАКТИЦІ ОРГАНІЗАЦІЇ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ
ЗА УЧАСТЮ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ: РИЗИКИ ТА УПРАВЛІНСЬКІ НАСЛІДКИ
В УМОВАХ НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЙ**

Ібрагім А.М. аспірант, Херсонська державна морська академія, м. Херсон, ORCID: <https://orcid.org/0009-0007-6007-5708>, e-mail: arturibrahim97@gmail.com;
Клевцов К.М. д-р техн. наук, професор, Херсонська державна морська академія, м. Херсон, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8486-1104>, e-mail: klevtsovka@i.ua

У статті проаналізовано ключові організаційні проблеми та управлінські ризики, що виникають у практиці мультимодальних перевезень за участю морського транспорту через фрагментарність міжнародного та національного законодавства. Досліджено, як правові колізії впливають на ефективність логістичних ланцюгів, особливо в умовах надзвичайних ситуацій. Метою роботи є ідентифікація системних недоліків у правовому полі та розробка практичних рекомендацій для мінімізації їх негативного впливу на транспортний процес. Методологія дослідження поєднує порівняльний аналіз ключових міжнародних конвенцій та Закону України «Про мультимодальні перевезення вантажів» із системним підходом до оцінки їх наслідків для транспортних операторів та вантажовласників. Встановлено, що впроваджена в Україні мережева модель відповідальності на практиці створює «клаптикову» систему компенсації, що генерує значні фінансові та операційні ризики для учасників ринку, ускладнює процеси страхування та врегулювання претензій. Проаналізовано практичні наслідки таких колізій, як збереження архайчної норми про звільнення перевізника від відповідальності за навігаційну помилку, що знижує надійність морського етапу перевезення та розбіжність у строках позовної давності. Окрему увагу приділено впливу правового вакууму в регулюванні перевезень в умовах воєнного стану, що створює управлінський параліч у питаннях страхування військових ризиків. Обґрунтовано, що відсутність імперативної норми щодо цифровізації документообігу, на відміну від права ЄС, створює нетарифні бар'єри та гальмує інтеграцію в європейський транспортний простір. Наукова новизна полягає у розробці пропозицій, спрямованих на вдосконалення управлінських та організаційних аспектів перевезень шляхом реформування правової бази. Запропоновано конкретні кроки для гармонізації законодавства, що дозволить підвищити прогнозованість, безпеку та ефективність мультимодальних ланцюгів постачання.

Ключові слова: мультимодальні перевезення, морські перевезення, транспортне право, відповідальність оператора, правові колізії.

Постановка проблеми

Ефективне функціонування глобальних ланцюгів постачання нерозривно пов'язане із застосуванням мультимодальних технологій, які дають змогу організувати доставку вантажів за принципом «від дверей до дверей». Ключовим елементом таких перевезень, особливо в контексті міжнародної торгівлі України, є мультимодальні перевезення з участю морського транспорту, що поєднують високу провізну здатність морських ліній із гнучкістю наземної доставки. Організація такого процесу вимагає чіткої взаємодії не лише різних видів транспорту, а й узгодженості дій усіх учасників: вантажовласників, операторів, перевізників та терміналів. Однак на практиці ця технологічна та організаційна єдність наражається на суттєві перешкоди, що генеруються розбіжностями у правовому полі. Ефективність мультимодального процесу регулюється комплексом міжнародних конвенцій та національних законодавчих актів, які часто є неузгодженими між собою. Для України, що інтегрується в європейський економічний простір, ця проблема набуває особливої гостроти, адже гармонізація законодавства є інструментом для підвищення конкурентоспроможності національної транспортної системи.

Проблема полягає в тому, що існуючі правові колізії та нормативні прогалини створюють не абстрактні юридичні ризики, а цілком конкретні операційні бар'єри та технологічні розриви в ланцюгу постачання. Неузгодженість у визначенні відповідальності сторін, різні вимоги до оформлення перевізних документів та відмінності у процедурах митного контролю призводять до затримок вантажів на стиках видів транспорту, провокують непередбачувані фінансові витрати та знижують надійність усього логістичного ланцюга. Таким чином, виникає нагальна науково-практична потреба в системному аналізі впливу правових колізій на ефективність організації мультимодальних перевезень та розробці організаційно-технологічних рішень для мінімізації їх негативних наслідків для транспортного процесу.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Питання нормативно-правового регулювання мультимодальних вантажних перевезень активно досліджується у вітчизняній та світовій науковій літературі. Так український дослідник Чернега В.М. здійснив аналіз Закону України «Про мультимодальні перевезення» та наголошує на важливості гнучких норм, ролі оператора мультимодального перевезення й договірної

моделі регулювання. Також автор обґрунтовує, що ефективне правове регулювання залежить не лише від нормативної бази, а й від функціонування правової культури, свідомості та саморегулюючих механізмів. Група дослідників під керівництвом Ільченко С.В. здійснює комплексний аналіз викликів, котрі впливають на втілення державної політики в напрямку управління мультимодальними та інтермодальними перевезеннями вантажів. Платонов О.І. акцентує увагу на відсутності єдиної дефініції поняття «механізм державного регулювання мультимодальних перевезень». Автор здійснює етимологічний і правовий аналіз терміна та пропонує методологію його уніфікації із застосуванням стейкхолдер-підходу. У роботах підкреслено фрагментарність міжнародного й національного правового поля та обґрунтовано необхідність гармонізації термінології для ефективного регулювання мультимодальних перевезень. Добровольська В.В. досліджує господарсько-правові засади змішаних (мультимодальних) перевезень за участю морського транспорту, акцентуючи увагу на їх комплексному характері, нормативному регулюванні та договірній природі. Авторка аналізує вимоги до легалізації перевізника, умови договору перевезення та класифікацію мультимодальних перевезень з урахуванням міжнародних правових актів (зокрема, Конвенції ООН 1980 р.) [1].

Водночас, розглядаючи історіографію питання, варто зазначити, що системне обґрунтування термінологічних розбіжностей у цій сфері було закладено в українській науці ще раніше. У 2011 році українські дослідники Кириллов Ю.І. та Кириллова О.В. в своїй роботі вперше детально проаналізували проблему, що виникла через некоректний переклад Конвенції ООН 1980 року. Вони встановили, що в англomовному тексті використано термін «*multimodal*», тоді як в офіційному українськомовному перекладі подано «*змішані*», що зумовило їх паралельне, хоча й некоректне, використання як рівнозначних. Саме ці дослідники першими довели, що ототожнення згаданих понять є методологічною помилкою, і встановили, що поняття «комбіновані», «інтермодальні» та «мультимодальні» перевезення є вужчими формами прояву змішаних перевезень. Подальший розвиток ці напрацювання отримали у фундаментальному дисертаційному дослідженні Кириллової О.В. (2017 р.) [2].

Продовжуючи аналіз термінологічних розбіжностей вже у контексті сучасного законодавства, варто звернутися до праці Кириллової О.В. та Кириллової В.Ю., які детально досліджують суперечності між Законом України «Про мультимодальні перевезення» та міжнародними нормами. Автори вказують на критичні недоліки нового закону, зокрема на повну відсутність поняття «інтермодальне перевезення», яке є ключовим у світовій практиці та законодавстві ЄС. Особливу увагу вони приділяють термінологічній колізії у визначенні «комбінованого перевезення»: в українському законі воно визначається через поняття «мультимодальне перевезення», тоді як міжнародні стандарти

трактують його виключно як різновид «інтермодального». Така підміна понять, за словами дослідників, у майбутньому неминуче призведе до негативних наслідків в організації та практичній реалізації перевезень [3].

Кунда Н.Т. проводить комплексний аналіз міжнародно-правового регулювання морських вантажних перевезень, зосереджуючись на еволюції відповідальності перевізника у Гаазьких, Гаазько-Вісбійських, Гамбурзьких і Роттердамських правилах. Авторка вказує на недосконалість існуючої багатомодальної нормативної бази та необхідність уніфікації, особливо в контексті цифровізації документообігу та доставки «від дверей до дверей». Наголошує на важливості приєднання України до основних міжнародних конвенцій для зміцнення її статусу як морської держави.

Серед зарубіжних дослідників питання нормативного регулювання мультимодальних вантажних перевезень займалися також ряд науковців. Зокрема хорватський дослідник Ясенко Марін, доктор філософії юридичного факультету Загребського університету, аналізує проблему відсутності єдиного міжнародно-правового регулювання для мультимодальних перевезень вантажів. Він наголошує, що наявна правова база є фрагментарною, складається з низки унімодальних конвенцій, положення яких щодо відповідальності перевізника суттєво відрізняються. Це створює правову невизначеність для операторів змішаних перевезень (ОЗП), особливо у випадках нелокалізованої втрати вантажу. Доктор Бейбі Він із М'янми розглядає проблеми, що виникають при змішаних перевезеннях вантажів, такі як визначення основи відповідальності, періоду відповідальності, виключень та обмежень відповідальності, а також строку позовної давності. Наголошує на важливості єдиного договору перевезення для вирішення колізій законів та різних питань відповідальності у сфері змішаних перевезень. Наголошують у своїх дослідженнях на відсутності уніфікації в цій сфері і словацькі дослідники Єкатеріна Саламахіна і Мілош Поляк.

Загалом аналіз стану наукової розробки теми дозволяє виділити кілька ключових напрямів у міжнародних дослідженнях:

- Перший напрям пов'язаний із фундаментальною дискусією щодо оптимальної моделі відповідальності оператора мультимодального перевезення. У доктрині транспортного права склалися два протилежні підходи: система єдиної відповідальності, що передбачає застосування єдиних правил відповідальності протягом усього маршруту, та система мережевої відповідальності, за якої відповідальність оператора визначається правом, що застосовується до того етапу перевезення, на якому сталося пошкодження вантажу.

- Другий напрям досліджень концентрується на правовій природі єдиного перевізного документа. Вчені аналізують його функції, можливість бути товаророзпорядчим документом та перспективи повної цифровізації.

- Третій, найбільш широкий напрям, охоплює порівняльний аналіз міжнародних конвенцій, що конкурують між собою. Основна увага приділяється порівнянню застарілих, але поширених Правил Гаага-Вісбі, більш прогресивних, але менш популярних Гамбурзьких правил та революційних, проте не універсально прийнятих Роттердамських правил.

Незважаючи на великий перелік наукових досліджень в даній галузі, залишається ряд питань, котрі залишаються не висвітленими і являють собою поле для майбутніх наукових досліджень. Зокрема слід виділити такі прогалини:

- аналіз наукової літератури в даній галузі показує, що більшість наукових публікацій було зроблено до прийняття Закону України «Про мультимодальні перевезення вантажів». Тому серед них немає робіт, котрі б висвітлювали правозастосовну практику даного закону, а саме вивчали б його вплив на ринок та перші судові прецеденти.

- майже не вивчено правове регулювання мультимодальних вантажних перевезень в умовах надзвичайної ситуації – повномасштабної війни, що включає страхування військових ризиків, зміну логістичних коридорів постачання та різного роду форс-мажорних обставин.

- недостатньо уваги приділяється дослідженню цифровізації мультимодальних перевезень на шляху до уніфікації із законодавством ЄС.

Слід зауважити, що незважаючи, на такий важливий крок, як прийняття в 2021 році Закону України «Про мультимодальні перевезення вантажів», правове поле України у сфері мультимодальних перевезень є неузгодженим та негармонізованим із міжнародними режимами. Це спричиняє правові ризики та стримує розвиток транспортної галузі в цілому. Є цілий ряд колізій між нормами даного закону та транспортними кодексами та статутами.

Мета статті

Метою нашого дослідження є проведення системного порівняльного аналізу підходів до правового регулювання мультимодальних перевезень на міжнародному та національному рівнях. Це обумовлено необхідністю виявлення та усунення існуючих правових недоліків, які негативно впливають на розвиток галузі вантажних перевезень. На основі отриманих результатів планується розробити та обґрунтувати практичні рекомендації для вдосконалення законодавства України.

Для досягнення поставленої мети дослідження необхідно вирішити наступні задачі:

- систематизувати наукові підходи до основних понять і механізмів, пов'язаних із мультимодальними перевезеннями;

- визначити наукову новизну дослідження, встановивши аспекти, котрі ще не були висвітлені у правовій науці;

- провести критичний огляд існуючих нормативно-правових режимів у сфері мультимодальних перевезень та з'ясувати причини відсутності уніфікації;

- провести аналіз чинного законодавства України. Встановити його недоліки, прогалини та суперечності;

- розробити пропозиції щодо вдосконалення національного законодавства у цій галузі.

Матеріали та методи

Об'єктом даного дослідження є процес організації та функціонування мультимодальних перевезень, що включають морський етап транспортування.

Предметом дослідження виступають правові колізії, управлінські ризики та організаційні наслідки, що виникають через фрагментарність і неузгодженість міжнародного та національного законодавства, особливо в умовах надзвичайних ситуацій.

Методологічну основу роботи становить поєднання системного підходу та порівняльно-правового методу. Системний підхід застосовано для оцінки впливу правових недоліків на весь логістичний ланцюг як єдиний комплекс, виявляючи, як нормативні прогалини створюють операційні бар'єри та фінансові ризики для всіх учасників. Порівняльно-правовий метод використано для критичного аналізу ключових міжнародних та вітчизняних нормативно-правових актів.

Виклад основного матеріалу

Історичний аналіз розвитку правової бази у сфері міжнародних вантажних перевезень свідчить про поступовий перехід від фрагментованого національного регулювання до спроб глобального уніфікування. До XIX століття кожен вид транспорту функціонував автономно, а кожен сегмент мультимодального маршруту розглядався як окремий етап перевезення, що регулювався власним, часто національним, правовим режимом. Процес правової уніфікації розпочався насамперед у сфері міжнародного транспортного права, що призвело до формування двох основних груп багатосторонніх договорів: глобальних договорів, які охоплюють морський та авіаційний транспорт, та регіональних договорів, що стосуються наземного транспорту, зокрема залізничного і автомобільного в Європі, Азії та Північній Африці.

У сфері морських перевезень Гамбурзькі правила мали на меті замінити Брюссельську конвенцію; в авіаційних перевезеннях Варшавську конвенцію було змінено шляхом прийняття Гаазького протоколу (1955) та Монреальського протоколу (1975); у залізничному транспорті конвенції ЦІМ були замінені системою КОТІФ 1980 року.

Особливою проблемою було створення єдиного правового режиму для змішаних (мультимодальних) перевезень. Однією з таких спроб уніфікації стало укладення Конвенції про міжнародне перевезення вантажів мультимодальними засобами, положення якої базувалися на Гамбурзьких правилах. Проте досвід

застосування цієї конвенції, як і самих Гамбурзьких правил, показав, що підхід, заснований на міжнародних конвенціях, в останні роки виявився менш ефективним. У відповідь на це почали з'являтися альтернативні механізми регулювання для заповнення правових прогалів.

Зокрема, Міжнародна торгова палата ще у 1973 році опублікувала Уніфіковані правила, що регулюють комбінований транспортний документ (Правила МТП № 298). На їх основі згодом були розроблені рамкові проформи документів, як-от «Комбідок». Важливу роль також відіграла Міжнародна федерація асоціацій експедиторів (ФІАТА), яка розробила та вдосконалила власний мультимодальний коносамент (проформа ФІАТА 1992 р.), що використовується і сьогодні [1]. На основі наявної практики, з урахуванням Гаазьких та Гаазько-Вісбійських правил, були також розроблені Правила ЮНКТАД/МТП для мультимодальних транспортних документів. Це свідчить про те, що еволюція правового регулювання в цій сфері відбувалася не лише шляхом створення обов'язкових міжнародних конвенцій, а й через розробку впливових недержавних правил, які сприяли гармонізації міжнародної торговельної практики [4].

Детальніший розгляд еволюції ключових міжнародних конвенцій дозволяє простежити поступове посилення відповідальності перевізника та розширення сфери правового регулювання. Основоположним актом у цій сфері стали Гаазькі правила 1924 р., що набрали чинності у 1931 р. Вони встановили базовий обов'язок перевізника забезпечити морехідний стан судна, його належне укомплектування та підготовку вантажних приміщень. Договір перевезення засвідчувався коносаментом, а відповідальність перевізника

будувалася на принципі презумпції вини, що змушувало його доводити відсутність своєї вини у випадку втрати чи пошкодження вантажу. Важливо, що положення про відповідальність носили імперативний характер, унеможливаючи їх зміну за згодою сторін, проте питання юрисдикції та арбітражу залишалися поза межами регулювання.

Подальший розвиток відбувся з прийняттям Правил Вісбі (Протокол 1968 р.), які розширили сферу дії Гаазьких правил та посилили межі відповідальності перевізника. Значно прогресивнішими стали Гамбурзькі правила 1978 р. Вони поширили свою дію на перевезення тварин, палубних та небезпечних вантажів, виключили звільнення від відповідальності за навігаційну помилку, збільшили до двох років строки позовної давності та розширили колізійні прив'язки для визначення юрисдикції, дозволивши її множинність.

Кульмінацією уніфікаційних зусиль стали Роттердамські правила 2008 р., розроблені з метою комплексного регулювання перевезень, включаючи мультимодальні етапи за принципом «від дверей до дверей». Дані правила встановлюють період відповідальності перевізника з моменту отримання вантажу до моменту його видачі. Вони зберігають принцип вини перевізника, проте містять розширений перелік підстав для звільнення від відповідальності, серед яких непереборна сила, військові дії, страйки, приховані дефекти вантажу тощо. Роттердамські правила також закріплюють дворічний строк позовної давності, принцип множинності юрисдикції та можливість укладення угод про «винятковий вибір суду» й арбітражних угод, маючи на меті замінити попередні конвенції [5]. Порівняльний аналіз Конвенцій щодо правил морських перевезень наведено в Табл.

Таблиця

Порівняльна характеристика Гаазько-Вісбійських, Гамбурзьких та Роттердамських правил морських перевезень вантажів [6-8]

Порівняльна характеристика	Гаазько-Вісбійські правила (1924/1968)	Гамбурзькі правила (1978)	Роттердамські правила (2008)
Сфера застосування	Перевезення вантажів морським шляхом від порту до порту (відповідальність за вантаж "від гака до гака").	Перевезення вантажів морським шляхом від порту до порту, а також включає наземну частину перевезення, якщо вона включена в єдиний договір перевезення.	Мультимодальні перевезення, включаючи морську, річкову, автомобільну та залізничну частини, якщо вони є частиною єдиного договору перевезення "Від дверей до дверей".

Продовження таблиці

Порівняльна характеристика	Гаазько-Вісбійські правила (1924/1968)	Гамбурзькі правила (1978)	Роттердамські правила (2008)
Відповідальність перевізника	Основою є принцип вини (fault-based liability) з низкою звільнень (навігаційна помилка, пожежа тощо).	Відповідальність на основі презумпції вини (presumption of fault) – Перевізник несе відповідальність, поки не надасть докази того, що він вжив усіх розумних запобіжних заходів. Обмежений перелік звільнень.	Відповідальність на основі презумпції вини, розширений перелік обставин, які можуть звільнити перевізника від відповідальності.
Період відповідальності	«Від гака до гака» - Від моменту прийняття вантажу на борт судна до його вивантаження.	З моменту отримання вантажу під опіку перевізника до моменту доставки вантажу одержувачу.	З моменту прийняття вантажу під опіку перевізника до моменту доставки вантажу одержувачу (фактично «від дверей до дверей»).
Обмеження відповідальності	Залежить від ваги вантажу (наприклад, 2 фунти стерлінгів за фунт ваги або 666,67 СДР за одиницю вантажу).	Вищі ліміти відповідальності, ніж у Гаазько-Вісбійських правилах (наприклад, 875 СДР за одиницю вантажу або 2,5 СДР за кілограм брутто ваги).	Найвищі ліміти відповідальності (наприклад, 875 СДР за одиницю вантажу або 3 СДР за кілограм брутто ваги).
Повідомлення про пошкодження/втрату	Специфічні вимоги до письмового повідомлення про пошкодження/втрату вантажу.	Більш гнучкі вимоги до повідомлення, але все ще передбачається письмове повідомлення.	Більш гнучкі вимоги до повідомлення, включаючи можливість електронних засобів.
Давність позову	1 рік з дати доставки вантажу або з дати, коли вантаж мав бути доставлений.	2 роки з дати доставки вантажу або з дати, коли вантаж мав бути доставлений.	2 роки з дати доставки вантажу або з дати, коли вантаж мав бути доставлений.
Коносамент	Регулюється як основний документ, що підтверджує договір перевезення.	Більш детально регулюється використання коносаментів.	Визнає електронні транспортні записи (electronic transport records) поряд з традиційними коносаменами.
Суб'єкти, на яких поширюється відповідальність	Перевізник.	Перевізник, а також його слуги та агенти, якщо вони діяли в межах своїх повноважень.	Перевізник, а також судноплавні та інші оператори, які фактично здійснюють перевезення (performing parties).
Електронні документи	Не згадуються.	Згадується можливість електронного підписання коносамента.	Присвячено окрему главу електронним транспортним записам.
Мета	Захист інтересів перевізників.	Спроба врівноважити інтереси вантажовласників та перевізників.	Модернізація та уніфікація міжнародного морського права, враховуючи розвиток технологій та мультимодальних перевезень.

Розглядаючи національне регулювання, важливо акцентувати на господарсько-правовому аспекті мультимодальних перевезень. З цієї точки зору, вони являють собою комплексний різновид господарської діяльності, метою якої є отримання прибутку. Для здійснення такої діяльності перевізник як суб'єкт господарювання повинен відповідати низці обов'язкових легізаційних умов. До них належать державна

реєстрація, отримання ліцензії та інших документів дозвільного характеру як на саму діяльність, так і безпосередньо на морський транспорт, що підтверджують його безпечний технічний стан. Відносини між сторонами базуються на договорі мультимодального перевезення, який за своєю правовою природою є багатостороннім, оплатним, строковим, консенсуальним та майново-господарським, а всі його умови визнаються

істотними. Таким чином, на національному рівні правове регулювання фокусується не лише на правилах перевезення, а й на дозвільних та договірних засадах ведення відповідного бізнесу [1].

Україна не є договірною стороною ні Гаазьких правил 1924 року, ні Гамбурзьких правил 1978 року, ні Роттердаських правил 2008 року. Правове регулювання договірних відносин у сфері морських перевезень в Україні здійснюється відповідно до положень Кодексу торговельного мореплавства України 1995 року, норми якого в окремих аспектах наближені до положень Гаазьких правил [1, 9].

Практичні наслідки та ризики для організації мультимодальних перевезень

Переходячи від аналізу міжнародної нормативно-правової бази до національної, необхідно провести критичний аналіз основного нормативного акту – Закону України «Про мультимодальні перевезення вантажів», прийнятого в 2021 році. Його прийняття стало значним кроком вперед у галузі вантажних перевезень, проте він і створив потенціал для правових протиріч.

Згрупуємо та деталізуємо основні проблеми, що безпосередньо впливають на роботу транспортних операторів, вантажовласників та експедиторів, викликані правовими колізіями даного Закону:

1. Відповідальність за втрату або пошкодження вантажу визначається не на користь вантажовласника. Саме на нього покладається необхідність визначення на якому саме етапі (морському, автомобільному чи залізничному) відбулося пошкодження чи втрата вантажу.

2. Вантажовласник стикається із «Клаптиковою» відповідальністю перевізників. Адже на кожному етапі застосовуються різні ліміти відповідальності перевізників:

- Так за втрату чи пошкодження вантажу під час морського перевезення відповідальність перевізника коливається в межах 666,67 розрахункових одиниць (SDR) за місце або 2 SDR за 1 кг втраченого/пошкодженого вантажу. SDR (Special Drawing Rights) – спеціальні права запозичення МВФ (станом на 2025 р. $\approx 1 \text{ SDR} \approx 55\text{--}60 \text{ грн}$) [10].

- Згідно з національних та міжнародних норм права, якщо відбувається пошкодження або втрата вантажу під час транспортування залізницею, перевізник повинен компенсувати повну заявлену вартість вантажу [11, 12].

- За втрату чи пошкодження вантажу під час перевезення автомобільним транспортом відповідальність перевізника становить 8,33 SDR за 1 кг брутто ваги втраченого або пошкодженого вантажу [13, 14].

Отже впроваджена Законом мережева модель відповідальності на практиці створює для вантажовласника значний фінансовий ризик. Через різні ліміти відшкодування на морському (666,67 SDR за місце), автомобільному (8,33 SDR за кг) та залізничному (повна вартість) етапах розмір компенсації залежить не від реальної шкоди, а від технічної спроможності довести

місце пошкодження вантажу. Це ускладнює процес страхування та перетворює будь-який страховий випадок на складний і дорогий процес доказування, що на пряму збільшує операційні витрати бізнесу.

3. Морський етап перевезення регулюється Кодексом торговельного мореплавства України. Даний кодекс в свою чергу базується на застарілих Гаазько-Вістбійських правилах. На основі цього можна зробити висновок, що інтереси вантажовласника менш захищені. Причиною є те, що згідно цих застарілих норм перевізник звільняється від відповідальності за навігаційну помилку екіпажу. В сучасних міжнародних режимах цього вже не передбачено [10].

Тобто положення Кодексу торговельного мореплавства України, що звільняє перевізника від відповідальності за навігаційну помилку екіпажу, є критичним операційним ризиком для вантажовласника. З точки зору управління ланцюгом постачання ця архаїчна норма (відсутня в сучасних міжнародних режимах) означає, що вантаж може бути втрачено через пряму недбалість персоналу перевізника, але збитки не будуть компенсовані. Це робить морський етап перевезення в українській юрисдикції менш безпечним та прогнозованим порівняно з міжнародною практикою.

4. Ще одним із прикладів, котрі стосуються необхідності уніфікації норм Закону України «Про мультимодальні перевезення вантажів», є термін позовної давності. Так, слід зауважити, що даний закон в цьому питанні посилається на Цивільний кодекс України, Кодекс торговельного мореплавства України та інші українські кодекси. Згідно з вищеперерахованими нормативно-правовими актами, термін позовної давності за втрату чи пошкодження вантажу складає один рік. Проте країни, котрі ратифікували Гамбурзьку конвенцію (1978 року), в цьому питанні застосовують термін позовної давності строком два роки. Це створює потенційну правову колізію, якщо сторони перебувають у різних юрисдикціях, одна з яких є учасником Гамбурзьких правил, а інша – ні, або якщо сторони прямо погодили застосування цих правил у договорі. Тобто якщо одна зі сторін договору знаходиться в державі, яка є учасницею Гамбурзьких правил, а в договорі визначено їх застосування, може виникнути суперечність між 1-річним строком давності за Цивільним кодексом України або Кодексом торговельного мореплавства та 2-річним строком, передбаченим ст. 20 Гамбурзьких правил.

Для компанії, що працює з партнером із юрисдикції Гамбурзьких правил, це означає, що позов, поданий на 13-му місяці, буде визнано правомірним міжнародним арбітражем, але його виконання може бути заблоковане на території України. Це не лише юридична, а й репутаційна та комерційна проблема, що підриває довіру до українських контрагентів. Розбіжність між однорічним строком позовної давності за українським законодавством та дворічним строком за Гамбурзькими правилами створює управлінську невизначеність та ризик зриву міжнародних арбітражних розглядів.

Подібна ситуація також можлива у разі відсутності чіткого вибору права в договорі, коли застосовується право країни з тіснішим зв'язком до правовідносин, або під час вирішення спору в арбітражі, який базується на міжнародних нормах. Наслідком такої колізії може стати відмінне тлумачення строків давності у національних судах порівняно з міжнародними органами або арбітражем, що в окремих випадках може навіть вплинути на можливість визнання й виконання арбітражного рішення в Україні.

Тому поки не узгоджено питання із даними колізійними моментами, на практиці сторонам договору мультимодального перевезення варто чітко визначати право, котре застосовується, та обраний режим відповідальності, що дозволяє уникнути правових невизначеностей у разі спору. Зокрема, рекомендується прямо вказувати національну юрисдикцію (наприклад, право України). Також варто конкретизувати, які міжнародні правила застосовуються або виключаються (наприклад, Гамбурзькі, Гаазькі правила чи CMR). Слід уникати ситуацій, за яких різні етапи транспортування вантажів регулюються різними правовими системами, якщо сторони не готові до ускладненого механізму правового захисту. У випадках міжнародного спору необхідно зважати, що термін позовної давності може визначатися не лише національним законодавством, а й згідно норм іноземного або міжнародного права. Це відноситься особливо до випадків, коли спір розглядається поза межами України [10, 15].

5. Необхідність гармонізації вітчизняного законодавства із європейським вимагає і сфера цифровізації. Так згідно статей 4 та 5 Регламенту (ЄС) 2020/1056 Європейського Парламенту і Ради від 15 липня 2020 року «Про електронну інформацію про вантажні перевезення», європейське законодавство встановлює обов'язкову норму, котра зобов'язує компетентні органи держав-членів приймати інформацію про вантажні перевезення в електронному вигляді. Чинне законодавство України поки просто передбачає можливість використання електронного документу мультимодального перевезення. Імперативної норми щодо цього немає. Це стосується і електронного коносаменту.

Відсутність в українському законодавстві обов'язкової норми, котра зобов'язує приймати електронні транспортні документи, на відміну від Регламенту ЄС 2020/1056, призводить до технологічного відставання та логістичних збоїв. На практиці це означає, що вантаж, який супроводжується е-документом, може бути затриманий на кордоні або в порту через вимогу контролюючого органу надати паперову версію. Це гальмує швидкість обробки вантажів, збільшує витрати на друк та кур'єрську доставку і є прямим нетарифним бар'єром для інтеграції в європейський цифровий транспортний простір.

Тому в цьому сегменті наше законодавство поки потребує уніфікації із Європейським для успішної інтеграції у транспортний простір ЄС [16]. Проте, зважаючи на успіхи України у галузі цифровізації, є досить

чіткі можливості для втілення цього в реальність у найближчій перспективі.

Також хотілося б звернути увагу на ще одну проблему, котра стосується сучасних реалій повномасштабної війни. Як виявилось, сучасне законодавство України практично не має дієвих норм щодо регулювання мультимодальних перевезень в умовах надзвичайних ситуацій та воєнного стану. Так у законодавстві немає норм щодо регулювання розподілу відповідальності за пошкодження чи втрату вантажу внаслідок бойових дій. Тобто не деталізовано форс-мажорні обставини, котрі стосуються цього контексту. Також законодавством не регулюється питання страхування військових ризиків у мультимодальних ланцюгах постачання.

Відсутність у законодавстві чітких норм щодо розподілу відповідальності за втрату вантажу внаслідок бойових дій та страхування військових ризиків створює управлінський параліч для логістичних операторів. На практиці це змушує бізнес працювати «На свій страх і ризик», оскільки неможливо адекватно прорахувати вартість перевезення, закласти ризики в договір та отримати повне страхове покриття. Цей правовий вакуум напругу стримує вантажопотоки та робить український транспортний коридор значно дорожчим і ризикованішим для міжнародної торгівлі.

Отож, підводячи підсумки нашого комплексного аналізу, пропонуються наступні заходи щодо вдосконалення національного законодавства:

1. Змістити акцент на покращення захисту інтересів вантажовласника шляхом внесення змін до Закону України «Про мультимодальні перевезення вантажів». Основним результатом цього повинен бути поетапний перехід від мережевої до єдиної системи відповідальності оператора.

2. Внести зміни до Кодексу торговельного мореплавства України, щоб усунути звільнення перевізника від відповідальності за навігаційну помилку, що є критичним ризиком для вантажовласника.

3. Впровадити в національне законодавство імперативні норми, подібні до Регламенту (ЄС) 2020/1056, котрі змусять усі контролюючі органи та суб'єкти господарювання приймати та обробляти транспортні документи в електронному вигляді. Зазначимо, що законодавчо в Україні вже затверджено використання електронних товарно-транспортних накладних в автомобільних вантажних перевезеннях. Проте на сьогодні е-ТТН функціонує в експериментальному режимі. Повний обов'язковий перехід на електронні ТТН для всіх учасників ринку не відбувся через доопрацювання технічних рішень та адаптацію бізнесу до нових вимог. Було б раціонально запровадити цифрову форму документу для мультимодального перевезення [17].

4. Розробити доповнення до Закону України «Про мультимодальні перевезення вантажів», що регулюватиме особливості здійснення даних перевезень в умовах воєнного стану, визначатиме поняття форс-мажору, пов'язаного із воєнними діями, та координуватиме механізми страхування військових ризиків.

Каталізатором необхідності впровадження вище перерахованих заходів є зміна логістичних маршрутів України, котру спровокувала війна. Проблема правового регулювання даних альтернативних маршрутів є також недостатньо дослідженою. Хоча на перевезення через сухопутні «Шляхи солідарності» ЄС формально поширюється дія Закону України «Про мультимодальні перевезення вантажів», їх використання виявляє системні приховані колізії. Поєднання правових режимів різних країн у рамках «Шляхів солідарності» загострює недоліки діючої в Україні мережевої моделі відповідальності оператора. Це не аби як впливає на процес доведення та захисту інтересів вантажовласника. Отож в сукупності ці факти також підтверджують необхідність удосконалення чинного законодавства щодо викликів надзвичайних ситуацій.

Висновки

Проведене нами дослідження акцентує увагу на необхідності реформування системи правового регулювання мультимодальних перевезень на світовому та національному рівнях. Еволюція міжнародних конвенцій (від Гаазьких правил 1924 року до Роттердамських правил 2008 року) демонструє поступовий перехід від фрагментарного до комплексного регулювання на стадії всього періоду транспортування вантажів «Від дверей до дверей». Однак глобальної правової уніфікації в цьому полі досі не досягнуто через проходження ратифікаційних процесів. Варто підкреслити, що українське національне законодавство базується на застарілих Гаазько-Вістбійських принципах, що суттєво обмежує захист вітчизняних вантажовласників у міжнародній торгівлі. Проте, провівши комплексний аналіз, приходимо до висновку, що й поспішати із приєднанням до Роттердамських правил нашої державі теж не слід. Причиною є досить об'ємна робота над адаптацією всієї законодавчої бази під вимоги даної Конвенції. Тому, на наш погляд, варто зачекати, поки її ратифікує необхідна кількість країн для набрання нею чинності. Тільки після цього слід змінювати національне законодавство. Проте, на нашу думку, варто було б розглянути можливість часткової імплементації певних прогресивних норм цих правил. Зокрема щодо цифровізації та розширення періоду відповідальності. Це варто зробити навіть до набуття чинності Конвенції, щоб не відставати від міжнародної практики та покращувати конкурентоспроможність українських перевізників.

Критичний аналіз Закону України «Про мультимодальні перевезення вантажів» 2021 року виявив системні недоліки. Впроваджена ним мережева модель відповідальності оператора створює «клаптикову систему» компенсації, де остаточний розмір пошкодження залежить не від фактичної шкоди, а від технічної можливості локалізувати етап пошкодження вантажу. Зміна в умовах війни логістичних коридорів через порти країн ЄС створює правовий вакуум у сфері

форс-мажорних умов та страхування військових ризиків. Євроінтеграційні зобов'язання України вимагають гармонізації національного законодавства з Регламентом (ЄС) 2020/1056 щодо обов'язкової цифровізації транспортного документообігу.

Перелік використаних джерел

- [1] Добровольська В. В. Господарсько-правовий аспект змішаних (мультимодальних) морських перевезень. Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Юридичні науки. 2023. № 34(73), № 3. С. 33-37. DOI: <https://doi.org/10.32782/tnu-2707-0581/2023.3/06>.
- [2] Кириллова О. В. Теоретичні основи управління роботою флоту у транспортно-технологічних системах: дис.... д-ра техн. наук : 05.22.01. Одеса: ОНМУ, 2017. 470 с.
- [3] Кириллова О. В., Кириллова В. Ю. Мультимодальні перевезення у національному законодавстві та міжнародному контексті. *Розвиток транспорту*. 2024. № 3(22). С. 106-122. DOI: <https://doi.org/10.33082/td.2024.3-22.07>.
- [4] Картишев Д. В. Імплементація Україною світового досвіду інституційної підтримки вантажних перевезень. *Економічні інновації*. 2018. № 66. С. 87-95.
- [5] Радчук О.П. Колізійні питання міжнародних морських перевезень. *Порівняльно-аналітичне право*. 2015. № 4. С. 138-142.
- [6] Про уніфікацію певних правил про коносамент: Міжнародна конвенція Організації Об'єднаних націй від 25.08.1924 р. URL: <http://sin-glewindow.org/docs/120?lang=ukr> (дата звернення: 21.08.2025).
- [7] Про морське перевезення вантажів («Гамбурзькі правила»): Конвенція Організації Об'єднаних Націй від 31.03.1978 р. URL: https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules (дата звернення: 21.08.2025).
- [8] Про договори міжнародного перевезення вантажів повністю або частково морем («Роттердамські правила»): Конвенція Організації Об'єднаних Націй від 11.12.2008 р. URL: https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules (дата звернення: 21.08.2025).
- [9] Кунда Н.Т. Міжнародні морські перевезення: аспекти правового регулювання. *Scientific Collection «InterConf»*. 2022. № 121. С. 325-336. DOI: <https://doi.org/10.51582/interconf.19-20.08.2022.031>.
- [10] Кодекс торговельного мореплавства України : Кодекс України від 23.05.1995. № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-vp#Text> (дата звернення: 21.08.2025).
- [11] Про затвердження Статуту залізниць України: постановою Кабінету Міністрів України від

- 06.04.1998. № 457-98-п. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/457-98-p#Text> (дата звернення: 21.08.2025).
- [12] Про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМБС): Угода від 01.11.1951. URL: https://zakononline.com.ua/documents/show/140818_529207 (дата звернення: 21.08.2025).
- [13] Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ): Конвенція Організації Об'єднаних Націй від 19.05.1956. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_234#Text (дата звернення: 21.08.2025).
- [14] Протокол до Конвенції CMR №19487 від 05.07.1978 р. URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201208/volume-1208-I-19487-English.pdf> (дата звернення: 21.08.2025).
- [15] Цивільний кодекс України: Кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 21.08.2025).
- [16] Про електронну інформацію про вантажні перевезення (текст з відповідністю ЄЕЗ): Регламент (ЄС) 2020/1056 від 15.07.2020. № 32020R1056. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj/eng> (дата звернення: 21.08.2025).
- [17] Про затвердження Порядку функціонування системи електронного документообігу електронна товарно-транспортна накладна: Наказ Міністерства розвитку громад та територій України від 27.12.2024. № 1491. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0259-25#Text> (дата звернення: 21.08.2025).

LEGAL CONFLICTS IN THE PRACTICE OF ORGANIZING MULTIMODAL TRANSPORT INVOLVING SEA CARRIAGE: RISKS AND MANAGERIAL CONSEQUENCES IN EMERGENCY SITUATIONS

- Ibrahim A.M.** postgraduate student, Kherson State Maritime Academy, Kherson, ORCID: <https://orcid.org/0009-0007-6007-5708>, e-mail: arturibrahim97@gmail.com;
- Klevtsov K.M.** D.Sc. (Engineering), professor, Kherson State Maritime Academy, Kherson, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8486-1104>, e-mail: klevtsovki@i.ua

The article analyzes the key organizational problems and managerial risks arising in the practice of multimodal transportation involving sea transport due to the fragmentation of international and national legislation. It explores how legal conflicts affect the efficiency of logistics chains, especially in emergency situations. The aim of this work is to identify systemic shortcomings in the legal field and develop practical recommendations to minimize their negative impact on the transportation process. The research methodology combines a comparative analysis of key international conventions and the Law of Ukraine «On Multimodal Transportation of Goods» with a systemic approach to assessing their consequences for transport operators and cargo owners. It has been established that the network liability model implemented in Ukraine creates a «patchwork» compensation system in practice, which generates significant financial and operational risks for market participants, complicating insurance and claims settlement processes. The practical consequences of such conflicts are analyzed, such as the preservation of the archaic norm on the carrier's exemption from liability for navigational error, which reduces the reliability of the sea leg of the transport, and the discrepancy in the statutes of limitation. Special attention is paid to the impact of the legal vacuum in the regulation of transportation under martial law, which creates managerial paralysis in matters of military risk insurance. It is substantiated that the absence of an imperative norm for the digitalization of document flow, unlike in EU law, creates non-tariff barriers and slows down integration into the European transport space. The scientific novelty lies in the development of proposals aimed at improving the managerial and organizational aspects of transportation by reforming the legal framework. Specific steps are proposed for the harmonization of legislation, which will increase the predictability, safety, and efficiency of multimodal supply chains.

Keywords: multimodal transport, maritime transport, transport law, operator's liability, legal conflicts.

References

- [1] V. Dobrovolska, "Hospodarsko-pravovyi aspekt zmishanykh (multymodalnykh) morskyykh perevezen" ["Economic and legal aspect of mixed (multimodal) sea transportation"], *Vcheni zapysky TNU imeni V.I. Vernadskoho. Seriya: yurydychni nauky – Scientific Notes of Taurida National V.I. Vernadsky University*.
- [2] O. V. Kyryllova, "Teoretychni osnovy upravlinnia robotoiu flotu u transportno-tekhnologichnykh systemakh" ["Theoretical bases of fleet operation management in transport-technological systems"], DSc. thesis, Odesa National Maritime University, Odesa, Ukraine, 2017. (Ukr.)

Series: Juridical Sciences, № 3, pp. 33-37, 2023. doi: [10.32782/tnu-2707-0581/2023.3/06](https://doi.org/10.32782/tnu-2707-0581/2023.3/06). (Ukr.)

- [3] O. Kyrylova, V. Kyrylova, "Multimodalni perevezennia u natsionalnomu zakonodavstvi ta mizhnarodnomu konteksti" ["Multimodal transport in national legislation and international context"], *Rozvytok transport – Transport Development*, № 3(22), pp. 106-122. doi:10.33082/td.2024.3-22.07. (Ukr.)
- [4] D. Kartyshev, "Implementatsiia Ukrainoiu svitovoho dosvidu instytutsiinoi pidtrymky vantazhnykh perevezen" ["Implementation of ukraine's global institutional framework for freight transport"], *Ekonomichni innovatsii – Economic Innovations*, № 66, pp. 87-95, 2018. (Ukr.)
- [5] O. Radchuk, "Koliziini pytannia mizhnarodnykh morskyykh perevezen" ["Collision issues of international sea transportation"], *Porivnialno-analitychne parvo – Comparative Analytical Law*, № 4, pp. 138-142, 2015. (Ukr.)
- [6] United Nations. (Aug. 25, 1924). *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (The «Hague Rules»)*. [Online]. Available: <http://singlewindow.org/docs/120?lang=ukr>. Accessed on: August 21, 2025.
- [7] United Nations. (Mar. 31, 1978). *Convention on the Carriage of Goods by Sea (the «Hamburg Rules»)*. [Online]. Available: https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules. Accessed on: August 21, 2025.
- [8] United Nations. (Dec. 11, 2008). *Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (the «Rotterdam Rules»)*. [Online]. Available: https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules. Accessed on: August 21, 2025.
- [9] N. Kunda, "Mizhnarodni morski perevezennia: aspekty pravovoho rehuliuвання" ["International maritime transportation: Aspects of legal regulation"], *Scientific Collection «InterConf»*, № 121, pp. 325-336, 2022. doi: 10.51582/interconf.19-20.08.2022.031 (Ukr.)
- [10] Ukraine, Verkhovna Rada of Ukraine. (May 23, 1995) *Kodeks torhovelnoho moreplavstva Ukrainy* [Merchant Shipping Code of Ukraine], Law of Ukraine №176/95-BP. [Online]. Available: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-vp#Text>. Accessed on: August 21, 2025.
- [11] Ukraine, Cabinet of Ministers of Ukraine. (Apr. 6, 1998). *Pro zatverdzhennia Statutu zaliznyts Ukrainy* [On the Approval of the Charter of the Railways of Ukraine], Resolution №457-98-п. [Online]. Available: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/457-98-п#Text>. Accessed on: August 21, 2025.
- [12] Uhoda vid 01.11.1951. *Uhoda pro mizhnarodne zaliznychne vantazhne spoluchennia (UMVS)* [On International Goods Transport by Rail]. [Online]. Available: https://zakononline.com.ua/documents/show/140818_529207. Accessed on: August 21, 2025.
- [13] United Nations. (May 19, 1956). *Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. [Online]. Available: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_234#Text. Accessed on: August 21, 2025.
- [14] United Nations. (Jul. 5, 1978). *Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. №19487. [Online]. Available: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201208/volume-1208-I-19487-English.pdf>. Accessed on: August 21, 2025.
- [15] Ukraine, Verkhovna Rada of Ukraine. (Jan. 16, 2003). *Tsyvilnyi kodeks Ukrainy* [The Civil Code of Ukraine], Law of Ukraine №435-IV. [Online]. Available: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>. Accessed on: August 21, 2025.
- [16] European Parliament and the Council. (Jul. 15, 2020). *Regulation (EU) 2020/1056 of the European Parliament and of the Council of 15.07.2020 on electronic freight transport information (Text with EEA relevance)*. Document 32020R1056. [Online]. Available: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj/eng>. Accessed on: August 21, 2025.
- [17] Ministry for Communities and Territories Development of Ukraine. (Dec. 27, 2024). *Pro zatverdzhennia Poriadku funktsionuvannia systemy elektronnoho dokumentoobihu elektronna tovarno-transportna nakladna* [On the Approval of the Procedure for the Functioning of the Electronic Waybill System]. Order № 1491. [Online]. Available: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0259-25#Text>. Accessed on: August 21, 2025.

Стаття надійшла 21.08.2025

Стаття прийнята 15.09.2025

Стаття опублікована 30.10.2025

Цитуйте цю статтю як: Ібрагім А. М., Клевцов К. М. Правові колізії в практиці організації мультимодальних перевезень за участю морського транспорту: ризики та управлінські наслідки в умовах надзвичайних ситуацій. *Вісник Приазовського державного технічного університету. Серія: Технічні науки*. 2025. Вип. 51. С. 340-349. DOI: <https://doi.org/10.31498/2225-6733.51.2025.344989>.