

DOI: 10.15276/ETR.01.2025.11
DOI: 10.5281/zenodo.15368142
UDC: 656.61:339.5(477):34
JEL: K33, L91, R41, F13

ЕКОНОМІКО-ПРАВОВИЙ МЕХАНІЗМ ОРГАНІЗАЦІЇ МОРСЬКИХ ЗОВНІШНЬОТОРГОВЕЛЬНИХ І ТРАНЗИТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

THE ECONOMIC AND LEGAL MECHANISM FOR ORGANIZING MARITIME FOREIGN TRADE AND TRANSIT TRANSPORTATION IN UKRAINE

Olena A. Lypynska, Doctor of Economic Sciences, Professor
Odesa Polytechnic National University, Odesa, Ukraine
ORCID: 0000-0002-6317-7511
Email: alenalip@ukr.net

Oleksii M. Kotlubai, Doctor of Economic Sciences, Professor
Odesa National Maritime University, Odesa, Ukraine
ORCID: 0000-0002-7120-4399
Email: tkf@ukr.net

Received 17.01.2025

Липинська О.А., Котлубай О.М. Економіко-правовий механізм організації морських зовнішньоторговельних і транзитних перевезень в Україні. Оглядова стаття.

У статті досліджено економіко-правовий механізм організації морських зовнішньоторговельних і транзитних перевезень в Україні. Проаналізовано нормативно-правову базу, що регулює функціонування морського транспорту у сфері міжнародної торгівлі та транзиту. Розкрито роль морських перевезень у забезпеченні логістичної спроможності України як транзитної держави, з урахуванням її геостратегічного положення. Особливу увагу приділено проблемам правового регулювання, інституційного забезпечення та впливу економічних чинників на ефективність морських транспортних операцій. На основі проведеного аналізу сформульовано пропозиції щодо вдосконалення механізмів державного регулювання та підвищення конкурентоспроможності українського морського транспорту в умовах євроінтеграції та глобалізації.

Ключові слова: транспортні послуги, змішані перевезення, організація морських перевезень, національне законодавство, договори перевезення, регламент відповідальності перевізника

Lypynska O.A., Kotlubai O.M. The Economic and Legal Mechanism for Organizing Maritime Foreign Trade and Transit Transportation in Ukraine. Review article.

The article explores the economic and legal mechanism for organizing maritime foreign trade and transit transportation in Ukraine. It analyzes the regulatory and legal framework governing the functioning of maritime transport in the context of international trade and transit. The role of maritime transport in ensuring Ukraine's logistics capability as a transit state, considering its geostrategic location, is examined. Special attention is given to the issues of legal regulation, institutional support, and the impact of economic factors on the efficiency of maritime transport operations. Based on the conducted analysis, proposals are formulated to improve the mechanisms of state regulation and enhance the competitiveness of Ukrainian maritime transport in the context of European integration and globalization.

Keywords: transport services, combined transport, organization of maritime transport, national legislation, contracts of carriage, carrier liability regime

Д о початку повномасштабного вторгнення з боку росії пропозиція послуг транспортного комплексу України суттєво перевищує фактичний попит як з боку національних, так і іноземних вантажовідправників. Зокрема, потенційна пропускна здатність портів перевищує фактичні обсяги перевезень приблизно на 20%, а сухопутні ділянки міжнародних транспортних коридорів – майже на 80%. У цьому контексті одним із ключових завдань є стимулювання зростання попиту на транспортні послуги шляхом створення умов для не лише відновлення втрачених, але й залучення нових вантажопотоків. Одним із визначальних чинників цього процесу виступає вдосконалення правового регулювання ціноутворення та процедур перевезення вантажів як наземними, так і водними видами транспорту.

Актуальною проблемою залишається відсутність цілісного, системного та сучасного економіко-правового механізму організації змішаних (інтермодальних) перевезень. Внутрішні суперечності й фрагментарність правового забезпечення свідчать про відсутність методологічно обґрунтованого підходу до формування єдиної нормативної системи. Ураховуючи, що транспортна система України є частиною глобальної транспортної інфраструктури, принципи її функціонування повинні базуватися на системності, єдності правового підходу, а також відповідності міжнародним тенденціям.

У сучасних умовах глобалізації та євроінтеграції ефективне функціонування морського транспорту є ключовим чинником забезпечення конкурентоспроможності національної економіки. Україна, маючи вигідне геостратегічне положення та розвинену мережу морських і річкових портів, володіє значним транзитним потенціалом. Проте реалізація цього потенціалу стримується низкою

проблем, пов'язаних з недосконалістю економіко-правових механізмів організації морських перевезень.

З урахуванням викликів міжнародної торгівлі, зростання обсягів контейнерних і змішаних перевезень, а також необхідності гармонізації національного законодавства з міжнародними зобов'язаннями, актуальним є глибоке дослідження організаційно-економічних та правових аспектів морських зовнішньоторговельних і транзитних перевезень. Особливого значення набуває аналіз положень Роттердамських правил як сучасного міжнародного інструменту у сфері морського права, що потенційно має бути імplementований у правову систему України.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

У контексті інтермодальних перевезень особливої уваги потребує гармонізація правовідносин між усіма учасниками логістичного процесу. Це передбачає уніфікацію термінології, процедур укладення договорів, принципів розподілу відповідальності, а також умов страхування ризиків. Водночас важливим є розвиток правових норм, що регламентують електронний документообіг у сфері транспорту, забезпечуючи юридичну захищеність усіх сторін.

Міжнародна практика прагне розв'язати зазначені питання шляхом прийняття Роттердамських правил (2008), які мають стати уніфікованим міжнародним інструментом регулювання морських змішаних перевезень. Однак через протиріччя між ключовими учасниками ринку, зокрема Міжнародним морським комітетом та Європейською радою вантажовласників, процес їх ратифікації в ряді країн, включно з Україною, уповільнений. ЄСГ наполягає на підвищенні відповідальності перевізників, у тому числі в частині обмеження їх імунітету від антимонопольного законодавства, що, однак, суперечить принципам балансу інтересів у міжнародній торгівлі.

Водночас обґрунтованим є підхід, за якого відповідальність перевізника обмежується випадками умисної шкоди чи грубої недбалості, тоді як інші ризики повинні покриватися через страхування – за рахунок вантажовласника. Такий підхід сприяє зменшенню провізних тарифів, що важливо для розвитку міжнародної торгівлі, особливо в умовах електронної логістики.

У регіональному розрізі спостерігається домінування інтересів вантажовласників, особливо у країнах ЄС, де відсутні сильні транспортні корпорації, натомість потужні промислові транснаціональні компанії мають значний вплив на регуляторну політику. Це порушує ринкову рівновагу, що, згідно з економічною теорією, є базовою умовою раціонального функціонування ринку.

Узагальнюючи, сучасна система правового регулювання міжнародних морських перевезень залишається фрагментованою. Існування паралельно діючих режимів відповідальності (Гаазькі, Гаазько-Вісбійські, Гамбурзькі правила) створює

правову невизначеність. Крім того, у сфері змішаних перевезень досі немає єдиної глобальної правової основи. Саме тому Роттердамські правила мають на меті забезпечити нормативну уніфікацію й правову визначеність для всіх учасників логістичного процесу. Питання, чи відповідають ці правила національним інтересам, залишається відкритим і потребує глибокого аналізу.

Роттердамські правила, що складаються з 96 статей, згрупованих у 18 глав, мають складну й об'ємну структуру, що ускладнює їх інтерпретацію та може спричинити різночитання між країнами. Ця Конвенція охоплює питання, які вже врегульовані існуючими міжнародними режимами відповідальності у сфері морських перевезень, зокрема Гаазько-Вісбійськими та Гамбурзькими правилами, але водночас має низку суттєвих відмінностей у формулюваннях, структурі та змісті.

Значна частина положень стосується питань, які не врегульовані єдиним міжнародним законодавством, зокрема процедури передачі вантажу, контролю над ним і права на подання претензій. Також Роттердамські правила визнають можливість використання електронних засобів обміну інформацією як юридично рівнозначних традиційним паперовим документам.

Окремі глави Конвенції містять положення щодо юрисдикції та арбітражу, які є факультативними і застосовуються лише в тих державах, які спеціально заявляють про прийняття цих норм. Такий підхід може призводити до паралельних судових процесів у різних країнах і до виникнення суперечливих рішень.

Метою статті є дослідження та аналіз економіко-правового механізму організації морських зовнішньоторговельних і транзитних перевезень в Україні та розробці пропозицій щодо його вдосконалення з урахуванням міжнародних стандартів і практик.

Виклад основного матеріалу дослідження

Сфера застосування Роттердамських правил поширюються на договори перевезення, що включають міжнародну морську ділянку, за умови, що пункт прийому або здачі вантажу, або порт навантаження чи розвантаження знаходиться у державі-учасниці. Вони не поширюються на чартери або інші договори використання судна, крім випадків, коли вантаж супроводжується транспортним документом або електронним записом. У таких випадках положення Конвенції діють щодо третіх сторін, які не є сторонами первинного договору.

Змішані перевезення. На відміну від попередніх міжнародних договорів, Роттердамські правила мають розширену сферу дії, охоплюючи також змішані (інтермодальні) перевезення, за умови наявності морського сегмента. Це стало предметом значних дискусій через:

— потенційний конфлікт із конвенціями, що регулюють інші види транспорту (автомобільний, залізничний, авіаційний, річковий);

- прагнення деяких країн зберегти дію національного законодавства у сфері змішаних перевезень;
- побоювання посилення фрагментації міжнародного права;
- орієнтованість положень Конвенції насамперед на морські, а не на комбіновані перевезення.

Питання пріоритету норм вирішується у статті 82: якщо застосовуються інші обов'язкові міжнародні конвенції, вони мають переважну силу. В іншому випадку застосовуються положення Роттердамських правил.

Відповідальність перевізника. Конвенція містить докладний регламент відповідальності перевізника, включно з обов'язками:

- забезпечення безпечного морського стану судна (протягом усього перевезення);
- належного поводження з вантажем;
- його своєчасної доставки.

Обов'язки перевізника не обмежуються моментом відплиття – він зобов'язаний підтримувати належний стан судна протягом усього маршруту. При цьому механізм звільнення від відповідальності, передбачений у статті 17, має іншу структуру, ніж у попередніх конвенціях (зокрема, Гаазьких правилах).

Встановлюється дворічний строк позовної давності (стаття 62), з можливістю його продовження. Перевізник втрачає право на обмеження відповідальності у випадках грубої необережності або навмисного заподіяння шкоди.

Окрім того, договором можуть бути передбачені:

- передача частини обов'язків вантажовідправнику чи вантажоодержувачу;
- звільнення від відповідальності за певні види вантажів (наприклад, живих тварин);
- обмеження періоду відповідальності лише морським етапом перевезення.

Тобто Роттердамські правила намагаються уніфікувати регулювання міжнародних морських та змішаних перевезень, забезпечивши правову визначеність для всіх сторін логістичного процесу. Водночас складність положень, конкуренція з іншими міжнародними угодами та потенційні суперечності між правовими системами держав створюють ризики щодо практичної імплементації.

Роттердамські правила: особливості правового регулювання відповідальності сторін договору морського перевезення

1. Перерозподіл комерційних ризиків у контексті бремені доказування.

Роттердамські правила істотно змінюють підхід до розподілу тягаря доказування в спорах про відповідальність перевізника. Зокрема, у випадках, коли збитки спричинені неналежним морехідним станом судна, правила передбачають пропорційний розподіл відповідальності між сторонами. Це суперечить підходу Гаазько-Вісбійських правил, за якими повна відповідальність покладається на перевізника, якщо той не доведе, що шкода не була наслідком порушення обов'язку щодо забезпе-

чення морехідності. Такий підхід змінює баланс комерційних ризиків на користь перевізників і, відповідно, в бік обмеження захисту інтересів вантажовідправників.

2. Відповідальність вантажовідправника.

Роттердамські правила деталізують обов'язки вантажовідправника значно ширше, ніж попередні міжнародні конвенції. До його обов'язків відносяться:

- належна підготовка та передача вантажу для перевезення (ст. 27);
- подання повної, достовірної інформації та документації (ст. 29);
- суворої відповідальності за шкоду, пов'язану з небезпечними вантажами (ст. 32) або поданням недостовірної інформації (ст. 31(2)).

У порівнянні з Гаазько-Вісбійськими правилами, Роттердамські правила передбачають більш суворе ставлення до вантажовідправника, включаючи відсутність обмежень його відповідальності у грошовому вираженні. В окремих випадках вантажоодержувач або документарний вантажовідправник (наприклад, FOB-продавець) також можуть нести відповідальність за порушення обов'язків, передбачених для вантажовідправника.

3. Порядок здачі вантажу.

Конвенція вводить нові правила, що регулюють здачу вантажу (глава 9), включаючи обов'язок вантажоодержувача прийняти вантаж (ст. 43). Особливо складними є норми, що стосуються передачі вантажу без пред'явлення коносаменту, якщо вантажоодержувач був повідомлений про прибуття вантажу, але не зміг пред'явити документ або не встиг забрати вантаж. Це створює ризик, що вантажоодержувач може залишитися без вантажу, навіть заплативши за нього, що підриває функцію коносаменту як товаророзпорядчого документа – ключового інструмента міжнародної торгівлі.

4. Обов'язковість режиму відповідальності.

Відповідно до статті 79, положення Конвенції щодо відповідальності є імперативними: жодна зі сторін не може договором виключити або обмежити відповідальність перевізника чи вантажовідправника, якщо інше не передбачено Конвенцією. Проте, якщо відповідальність перевізника може бути збільшена за згодою сторін, відповідальність вантажовідправника не підлягає ані обмеженню, ані виключенню – навіть за домовленістю сторін. Таким чином, обов'язковий режим відповідальності стосується не лише перевізників, а й усіх учасників перевезення, включно з документарними вантажовідправниками.

5. Договори про організацію перевезень.

Одним із нововведень Конвенції є запровадження окремого правового режиму для договорів про організацію перевезень, які передбачають перевезення визначеної кількості вантажу протягом узгодженого періоду. Ці договори характеризуються значною договірною свободою (ст. 80), що дозволяє сторонам відступати від багатьох положень Конвенції.

Такі договори виключаються з-під дії обов'язкового режиму відповідальності, виходячи з при-

пущення про рівність договірних позицій сторін. Проте на практиці ця умова часто не дотримується – в умовах домінування великих перевізників дрібні вантажовідправники можуть бути змушені приймати нав'язані умови договорів. Це створює ризики обходу обов'язкових норм Конвенції.

Хоча Конвенція передбачає певні обмеження на договірні відступи (наприклад, обов'язковість морехідного стану судна, відповідальність за небезпечні вантажі тощо), ефективність цих запобіжників залишається під питанням. Особливо це стосується ситуацій, коли треті сторони, такі як кінцеві вантажоодержувачі, фактично змушені приймати умови, на які вони не можуть вплинути.

6. Потенційні виклики та наслідки для міжнародної практики.

Якщо в майбутньому використання договорів про організацію перевезень як інструмента договірної обходу імперативних норм стане повсюдним, це може знівелювати основну мету Конвенції – створення єдиного та передбачуваного міжнародного режиму відповідальності. Практичне застосування положень Конвенції значною мірою залежатиме від того, наскільки суди країн-учасниць будуть інтерпретувати обмеження договірної свободи в інтересах захисту економічно слабших сторін – малих і середніх вантажовідправників і вантажоодержувачів.

Як і у випадку з будь-якими новими міжнародними конвенціями, практична ефективність Роттердамських правил значною мірою залежатиме від того, як національні судові органи різних держав інтерпретуватимуть і застосовуватимуть їх положення. На підставі проведеного вище аналізу можна зробити висновок, що певні аспекти цієї Конвенції викликають обґрунтовану занепокоєність, зокрема в контексті інтересів малих та середніх вантажовідправників і вантажоотримувачів у країнах, що розвиваються.

Зокрема, положення глави 9, які за певних обставин дозволяють передавати вантаж без пред'явлення оборотного транспортного документа, мають новий і потенційно суперечливий характер, оскільки можуть підірвати юридичну функцію коносаменту як товаророзпорядчого документа, що є ключовим для функціонування міжнародної торгівлі. Регулювання договорів про організацію перевезень у Роттердамських правилах також є новачком, і воно може призвести до встановлення практики, за якої свобода договору стане нормою, а переговорна сила сторін – вирішальним чинником. Це викликає особливе занепокоєння щодо становища малих вантажовідправників, які можуть бути змушені приймати контрактні умови, сформульовані односторонньо великими глобальними перевізниками.

Ба більше, навіть великі вантажовідправники мають усвідомлювати, що їх відповідальність згідно з Роттердамськими правилами, зокрема у зв'язку з перевезенням небезпечних вантажів, може бути надзвичайно широкою та не підлягає обмеженню шляхом переговорів, навіть у межах договорів про організацію перевезень. Застосу-

вання таких договорів у майбутній договірній практиці фактично може спричинити не уніфікацію, а фрагментацію міжнародних норм відповідальності.

У частині, що стосується відповідальності в умовах змішаних перевезень, які включають морський сегмент, Конвенція застосовує складний підхід, що може викликати труднощі в практичному застосуванні. Суть цього підходу полягає в наступному:

а) якщо неможливо точно встановити, на якому етапі (морському чи неморському) стався збиток (що є типовим у контейнерних перевезеннях), то застосовуються положення Роттердамських правил як основний режим відповідальності, навіть якщо фактична частина перевезення здійснювалася переважно наземним транспортом;

б) аналогічно, якщо збиток виник під час перевезення наземним транспортом, але відсутні чинні міжнародні конвенції щодо цього виду транспорту, Роттердамські правила залишаються чинними;

в) якщо збиток виник на етапі перевезення іншим видом транспорту (крім морського), і до нього могла б застосовуватись відповідна міжнародна конвенція, то положення цієї конвенції щодо відповідальності, обмеження відповідальності та строків позовної давності застосовуються разом із іншими положеннями Роттердамських правил.

Складність такого «гібридного» підходу передбачає необхідність судового тлумачення з високим ступенем контекстуалізації, що може призвести до різномірних рішень на національному рівні. Враховуючи те, що положення щодо юрисдикції та арбітражу мають факультативний характер для держав-учасниць, це додатково підвищує ризик правової фрагментації на міжнародному рівні.

В цілому, Роттердамські правила виглядають більш сприятливими для перевізників, ніж усі попередні міжнародні конвенції у сфері морських перевезень. Зокрема, правила щодо розподілу доказового тягаря в спорах вигідніші для перевізників порівняно з Гаагсько-Вісбійськими чи Гамбурзькими правилами [8]. Обов'язки вантажовідправника детальніше регламентовані і є обов'язковими, а його відповідальність, на відміну від перевізника, не підлягає жодному фінансовому обмеженню. Такий підхід аргументується тим, що саме вантажовласник приймає економічно вмотивоване рішення про перевезення, а тому саме він має нести основну частку ризику, тоді як перевізник лише виконує свої технічні зобов'язання.

Однак значне зміщення комерційних ризиків на сторону вантажовласників уже спричинило спротив імплементації Роттердамських правил.

У зв'язку з цим необхідно реалізувати національні заходи щодо конкретизації та адаптації положень Роттердамських правил, усуваючи подвійні трактування. Ще до їх прийняття в Україні було розроблено Національні правила перевезення зовнішньоторговельних і транзитних

вантажів у змішаному наземно-водному сполученні, які загалом не суперечать Роттердамським правилам і в деяких аспектах є практично більш придатними до реалізації.

Метою цих Національних правил є формування сучасного транспортного комплексу України, що відповідає міжнародним стандартам в організаційно-економічному, правовому та технічному аспектах, забезпечує конкурентоспроможність на глобальному ринку та фрахтову незалежність зовнішньої торгівлі.

Основні завдання Національних правил:

- гармонізація законодавства України з міжнародними стандартами;
- уніфікація документації, включаючи використання електронних транспортних документів і підписів;
- виконання міжнародних зобов'язань України, зокрема в межах ГАТТ/СОТ;
- усунення бар'єрів у переміщенні товарів і наданні транспортних послуг;
- створення правових основ координації різних служб (експедиторських, митних, прикордонних тощо);
- правове забезпечення інтеграції України в європейську та глобальну транспортну мережу.

Ці правила регулюють адміністративно-правові та цивільно-правові відносини, що виникають у процесі зовнішньоторговельних і транзитних перевезень вантажів морськими і річковими портами України. Їх дія поширюється на всі перевезення, де хоча б один з наступних критеріїв реалізується на території України (місце прийому вантажу, порт завантаження, перевантаження чи розвантаження), а також у разі застосування міжнародних договорів, в яких Україна є стороною.

Застосування правил не залежить від національної належності судна, перевізника, сторін договору чи інших учасників перевезення.

Проте в умовах війни застосування цих правил стикається з низкою обмежень та винятків:

Стаття 17(3) прямо передбачає, що перевізник не несе відповідальності за втрату чи пошкодження вантажу, якщо це сталося внаслідок воєнних дій, громадянської війни, терористичних актів, страйків чи масових заворушень.

Таким чином, у разі шкоди, спричиненої діями ворога, бойовими діями або обстрілами, перевізник може бути звільнений від відповідальності за втрату вантажу, якщо доведе причинно-наслідковий зв'язок між шкодою та збройним конфліктом.

У період воєнного стану можуть виникати:

- затримки в доставці або зміна маршрутів через блокування портів;
- знищення або реквізиція суден;
- ризики безпеки для екіпажу і вантажу, особливо при перевезенні стратегічних або гуманітарних товарів.

Це призводить до активізації форс-мажорних положень, у т.ч. відповідно до національного

законодавства країн, через які проходить маршрут або в яких зареєстровані судна.

У таких умовах державне втручання у морські перевезення посилюється:

- запроваджується режим воєнного контролю над портами, судноплавством, вантажами;
- можуть бути призупинені або обмежені міжнародні договори, якщо це обумовлено безпековими міркуваннями;
- виникає потреба в адаптації положень Роттердамських правил до реалій воєнного часу на національному рівні (наприклад, через тимчасове зупинення їх застосування в окремих регіонах або галузях).

Висновки

Умови збройного конфлікту, особливо повномасштабної війни, створюють радикально новий контекст для застосування міжнародного права у сфері морських перевезень, зокрема Роттердамських правил. Універсальна структура цієї Конвенції, спрямована на гармонізацію правил морського перевезення вантажів у глобальному масштабі, виявляє низку як сильних, так і вразливих сторін в умовах надзвичайних ситуацій, спричинених воєнними діями.

Положення Конвенції, зокрема стаття 17(3) [7], безпосередньо визнають війну, збройні конфлікти, терористичні акти та інші подібні ситуації як винятки з відповідальності перевізника, що є правомірним з огляду на принцип юридичної рівноваги сторін договору. Однак практика сучасних воєн, особливо гібридного типу, демонструє, що формально передбачених норм може бути недостатньо для ефективного захисту прав сторін і забезпечення стабільності міжнародної торговельної логістики.

По-перше, юридична конструкція «форс-мажору» у Роттердамських правилах базується на доказовій базі, що часто ускладнена в умовах воєнного часу (неможливість доступу до доказів, знищення документації, обмеження комунікації між сторонами). У результаті це може спричинити правову невизначеність, зокрема щодо відповідальності за втрату або пошкодження вантажу.

По-друге, гнучкість Конвенції, яка дозволяє її адаптувати до мультимодальних перевезень, у період збройного конфлікту може ускладнюватися через часткове або повне порушення наземної інфраструктури, обмеження портової діяльності та військову окупацію окремих територій. У таких умовах виникає необхідність нормативної інтерпретації або національної адаптації Конвенції, зокрема у частині застосування норм до перевезень на тимчасово окупованих територіях.

По-третє, в умовах війни суттєво зростає роль державного втручання у сферу морських перевезень, включаючи мілітаризацію портової інфраструктури, реквізицію транспортних засобів, запровадження спеціальних режимів контролю. Це, у свою чергу, ставить під сумнів ефективність приватноправових норм Конвенції, оскільки державні інтереси домінують над комерційними.

Крім того, історичний досвід воєн ХХ століття, зокрема Другої світової війни, а також сучасні конфлікти, демонструють, що у воєнний період набувають актуальності елементи надзвичайного державного управління, які не завжди узгоджуються з положеннями міжнародних торговельних конвенцій. Тому універсальні норми потребують гнучкої адаптації з урахуванням конкретних воєнно-політичних обставин.

У підсумку, можна констатувати, що Роттердамські правила в умовах війни:

- залишаються юридично релевантним, але обмежено дієвим інструментом;
- потребують розробки спеціальних протоколів застосування під час збройних конфліктів;

— вимагають узгодження з національним законодавством про воєнний стан та особливі режими транспортування;

— мають бути доповнені міжнародно-правовими актами щодо захисту гуманітарних та стратегічних вантажів.

Враховуючи викладене, необхідним є розроблення адаптованої нормативної моделі на рівні державної транспортної політики України, яка передбачатиме механізми гнучкого застосування Роттердамських правил у надзвичайних умовах – зокрема, в умовах воєнного стану, блокади портів, знищення транспортної інфраструктури чи окупації окремих регіонів. Такий підхід дозволить не лише зберегти зв'язок із міжнародним правом, а й забезпечити правову визначеність і логістичну стабільність у критичних ситуаціях.

Abstract

The Rotterdam Rules apply to contracts of carriage that include an international maritime leg, provided that the place of receipt or delivery of the goods, or the port of loading or discharge, is located in a contracting state. They do not apply to charter parties or other contracts for the use of a vessel, except in cases where the cargo is accompanied by a transport document or electronic record. In such cases, the provisions of the Convention apply in relation to third parties who are not parties to the original contract.

In the part concerning liability in the context of multimodal transport involving a maritime segment, the Convention adopts a complex approach that may pose challenges in practical application. The essence of this approach is as follows:

a) If it is impossible to determine precisely at which stage (maritime or non-maritime) the damage occurred (which is typical in container transport), the provisions of the Rotterdam Rules apply as the primary liability regime, even if the actual transport was predominantly carried out by land;

b) Similarly, if the damage occurred during land transport, but no applicable international conventions exist for that mode of transport, the Rotterdam Rules remain applicable;

c) If the damage occurred during the non-maritime leg of the transport, and an international convention that would normally govern that mode of transport is applicable, then the provisions of that convention on liability, limitation of liability, and time limits apply alongside the relevant provisions of the Rotterdam Rules.

The complexity of this "hybrid" approach necessitates judicial interpretation with a high degree of contextualization, which may lead to divergent decisions at the national level. Given that the provisions on jurisdiction and arbitration are optional for contracting states, this further increases the risk of legal fragmentation at the international level.

Overall, the Rotterdam Rules appear more favorable to carriers than all previous international conventions on maritime transport. In particular, the rules regarding the burden of proof in disputes are more advantageous to carriers compared to the Hague-Visby or Hamburg Rules. The obligations of the shipper are more detailed and mandatory, and unlike the carrier's liability, the shipper's liability is not subject to any financial limitation. This approach is justified by the argument that it is the cargo owner who makes the economically motivated decision to ship the goods and, therefore, should bear the greater share of risk, while the carrier merely fulfills technical obligations.

However, this significant shift of commercial risk toward cargo owners has already sparked resistance to the implementation of the Rotterdam Rules.

In this regard, it is necessary to implement national measures to clarify and adapt the provisions of the Rotterdam Rules to eliminate dual interpretations. Even prior to their adoption, Ukraine developed National Rules for the transportation of foreign trade and transit cargoes in mixed land-water transport, which generally do not contradict the Rotterdam Rules and, in some respects, are more practically applicable.

The purpose of these National Rules is to form a modern transport system in Ukraine that meets international standards in organizational, economic, legal, and technical aspects, ensures competitiveness in the global market, and provides freight independence for foreign trade.

The main objectives of the National Rules are:

- Harmonization of Ukrainian legislation with international standards;
- Unification of documentation, including the use of electronic transport documents and signatures;
- Fulfillment of Ukraine's international obligations, including under GATT/WTO;
- Removal of barriers to the movement of goods and the provision of transport services;
- Establishment of legal foundations for coordination among various services (freight forwarding, customs, border control, etc.);

Legal support for Ukraine's integration into the European and global transport network.

These rules govern administrative and civil legal relations arising in the process of foreign trade and transit cargo transportation through Ukrainian sea and river ports. They apply to all shipments where at least one of the following criteria is fulfilled within the territory of Ukraine (place of cargo acceptance, port of loading, transshipment, or unloading), as well as in cases where international treaties to which Ukraine is a party are applied.

The application of the rules is not dependent on the nationality of the vessel, the carrier, the parties to the contract, or other participants in the transport chain.

The conditions of armed conflict, especially full-scale war, create a radically new context for the application of international law in the field of maritime transport, particularly the Rotterdam Rules. The universal structure of this Convention, aimed at harmonizing the rules of maritime cargo transportation on a global scale, reveals a number of both strengths and vulnerabilities in situations of emergency caused by military actions.

Список літератури:

1. INCOTERMS – Official Rules for the Interpretation of Trade Terms of the International Chamber of Commerce / Rules, Multilateral Agreement dated 01.01.2000 No560. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://ips.ligazakon.net/document/FIN3961>.
2. UNCTAD: The use of transport documents in international trade, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3, paras. 9-42. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.unctad.org/ttl/legal>.
3. Concordia Trading B.V. v. Richco International LTD. [1991] Lloyd's Law Reports. 475 Queen's Bench Division (Commercial Court) Before Mr. Justice Evans. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=150178>.
4. Cooke J., Young T., Ashcroft M., Taylor A., Kimball J., Martowski D., Lambert L., Sturley M. Voyage Charters. 4th Edition. London, 2014. 1463 p.
5. Schofield J. Laytime and Demurrage. 8th Edition. London, 2021. 672 p.
6. JUDGMENT Cavendish Square Holding BV (Appellant) v Talal El Makdessi (Respondent) ParkingEye Limited (Respondent) v Beavis (Appellant) JUDGMENT GIVEN ON 4 November 2015. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.bailii.org/uk/cases/UKSC/2015/67.html>.
7. The Rotterdam Rules. Trade and Development. UNCTAD. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/policy-and-legislation/international-maritime-transport-law/rotterdam-rules>.
8. The Hague Rules (Hague-Visby Rules), Brussels, August 25, 1924, as amended on February 23, 1968. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://vostfwd.com/pravila-gaaga-visbi.php>.
9. Bennett H., Girvin S. Carver on Charterparties. London: Sweet & Maxwell, 2017.
10. MSC Bill of Lading Standard Terms and Conditions Spanish-russian-chinese, MSC Mediterranean Shipping Company S.A., Geneva. [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://www.msc.com/global-document-library/pdfs/bl_t-c_translation.

References:

1. INCOTERMS – Official Rules for the Interpretation of Trade Terms of the International Chamber of Commerce / Rules, Multilateral Agreement dated 01.01.2000 No560. Retrieved from: <https://ips.ligazakon.net/document/FIN3961> [in English].
2. UNCTAD: The use of transport documents in international trade, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3, paras. 9-42. Retrieved from: <http://www.unctad.org/ttl/legal> [in English].
3. Concordia Trading B.V. v. Richco International LTD. (1991). Lloyd's Law Reports. 475 Queen's Bench Division (Commercial Court) Before Mr. Justice Evans. Retrieved from: <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=150178> [in English].
4. Cooke, J., Young, T., Ashcroft, M., Taylor, A., Kimball, J., Martowski, D., Lambert, L., & Sturley, M. (2014). Voyage Charters (4th ed.). London. 1463 p. [in English].
5. Schofield, J. (2021). Laytime and Demurrage (8th ed.). London. 672 p. [in English].
6. JUDGMENT Cavendish Square Holding BV (Appellant) v Talal El Makdessi (Respondent) ParkingEye Limited (Respondent) v Beavis (Appellant) JUDGMENT GIVEN ON 4 November 2015. Retrieved from: <https://www.bailii.org/uk/cases/UKSC/2015/67.html> [in English].
7. The Rotterdam Rules. Trade and Development. UNCTAD. Retrieved from: <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/policy-and-legislation/international-maritime-transport-law/rotterdam-rules> [in English].

8. The Hague Rules (Hague-Visby Rules), Brussels, August 25, 1924, as amended on February 23, 1968. Retrieved from: <https://vostfwd.com/pravila-gaaga-visbi.php> [in English].
9. Bennett, H., & Girvin, S. (2017). Carver on Charterparties. London: Sweet & Maxwell [in English].
10. MSC Bill of Lading Standard Terms and Conditions Spanish-russian-chinese, MSC Mediterranean Shipping Company S.A., Geneva. Retrieved from: https://www.msc.com/global-document-library/pdfs/bl_t-c_translation [in English].

Посилання на статтю:

Липинська О.А. Економіко-правовий механізм організації морських зовнішньоторговельних і транзитних перевезень в Україні / О.А. Липинська, О.М. Котлубай // *Економіка: реалії часу*. Науковий журнал. – 2025. – № 1 (77). – С. 92-99. – Режим доступу: <https://economics.net.ua/files/archive/2025/No1/92.pdf>.
DOI: 10.15276/ETR.01.2025.11. DOI: 10.5281/zenodo.15368142.

Reference a Journal Article:

Lypynska O.A. *The Economic and Legal Mechanism for Organizing Maritime Foreign Trade and Transit Transportation in Ukraine* / O.A. Lypynska, O.M. Kotlubai // *Economics: time realities*. Scientific journal. – 2025. – № 1 (77). – P. 92-99. – Retrieved from: <https://economics.net.ua/files/archive/2025/No1/92.pdf>.
DOI: 10.15276/ETR.01.2025.11. DOI: 10.5281/zenodo.15368142.



This is an open access journal and all published articles are licensed under aCreative Commons "Attribution" 4.0.