

УДК 346.7

DOI: <http://doi.org/10.5281/zenodo.4249263>**Е.М. ДЕРКАЧ,**

докторант кафедри конституційного, міжнародного і кримінального права  
Донецького національного університету імені Василя Стуса,  
кандидат юридичних наук, доцент, м. Вінниця, Україна; e-mail: [derkacella@gmail.com](mailto:derkacella@gmail.com);  
ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-6673-589X>

## ЩОДО СПОСОБІВ ЗАХИСТУ ПРАВ ТА ІНТЕРЕСІВ СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ

**Е.М. DERKACH,**

Doctoral Candidate, Chair of Constitutional, International and Criminal Law,  
Vasyl' Stus Donetsk National University, Ph.D. in Law, Associate Professor,  
Vinnytsia, Ukraine; e-mail: [derkacella@gmail.com](mailto:derkacella@gmail.com);  
ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-6673-589X>

### ON METHODS OF PROTECTION FOR ECONOMIC ENTITIES' RIGHTS AND INTERESTS IN THE FIELD OF TRANSPORT

АНОТАЦІЇ (ABSTRACTS), КЛЮЧОВІ СЛОВА (KEY WORDS)

**Постановка проблеми.** Сьогодні проблемними є питання захисту прав та інтересів суб'єктів господарювання в сфері транспорту, визначення напрямків розвитку відповідного законодавства. Зазначається, що з розвитком транснаціонального права електронної торгівлі виникають специфічні правові утворення, спрямовані на забезпечення саморегуляції відносин комерційного характеру, можливості їх учасників самостійно обирати право, що підлягає застосуванню, при врегулюванні відносин у сфері транспорту (*lex maritime* тощо). **Метою** роботи є розробка нових теоретико-правових положень щодо способів захисту прав та інтересів суб'єктів господарювання в сфері транспорту у сучасних соціально-економічних умовах. **Методи.** Для вирішення задач дослідження використано низку методів наукового пізнання, серед яких формально-юридичний, за яким визначено прогалини та недоліки правових засад захисту прав та інтересів суб'єктів господарювання в сфері транспорту; системно-структурний – охарактеризовано способи захисту зазначених суб'єктів; логіко-семантичний – розкрито сутність та відмінності судових, досудових та альтернативних способів захисту прав та інтересів відповідних суб'єктів господарювання. **Висновки.** Для захисту прав та інтересів суб'єктів господарювання в сфері транспорту можуть застосовуватися: 1) судовий порядок; 2) досудовий (претензійний) порядок; 3) самостійно потерпілою від порушення умов транспортного договору стороною при застосуванні оперативно-господарських санкцій; 4) альтернативні способи врегулювання спорів, включаючи електронне (онлайн) вирішення спорів. **Результати.** Обґрунтовано доцільність розширення на законодавчому рівні (Господарський кодекс України, Господарський процесуальний кодекс України, спеціальне транспортне законодавство) можливостей врегулювання спорів щодо транспортування вантажів шляхом застосування альтернативних способів захисту; удосконалення порядку обчислення початку перебігу позовної давності у спорах щодо перевезення вантажів.

**Ключові слова:** захист прав та інтересів суб'єктів господарювання; альтернативні способи врегулювання спорів; міжнародний комерційний арбітраж; судовий та досудовий порядок врегулювання спорів; медіація

\*\*\*

**Problem statement.** The article covers current issues on protecting the economic entities' rights and interests in the field of transport, as well as identifies the areas for developing the relevant legislation. It is noted that the development of transnational e-commerce law *lex electronica*, a system of norms of international law as a result of attempts to regulate the rules of *lex mercatoria*, the specific legal entities in the field of transport have appeared, aimed at ensuring self-regulation of commercial relations participants to choose the applicable law for settlement their relations (*lex maritime*, etc.). **The purpose** of the article is developing new theoretical-legal proposals for protecting the economic entities' rights and interests in the field of transport in current socio-economic circumstances. **Methods.** To solve the research problems a number of scientific methods have been used, including formal-legal one in order to identify gaps in protection of economic entities'

rights and interests in the field of transport; the system-structural method has been used for characterizing the ways to protect these entities; the logical-semantic one has been used to reveal the essence and differences of judicial, pre-trial and alternative ways of protecting the rights and interests of relevant economic entities. **Conclusions.** It is stated that the methods for protecting the economic entities' rights and interests in the field of transport are as follows: 1) judicial procedure (typical for damages, penalties in cases of loss, damage, shortage of cargo, late delivery of goods, etc.); 2) pre-trial (claim) procedure (by conducting negotiations, filing a claim against the violator to protect their rights and interests); 3) autonomously applied by the injured party of the operational and economic sanctions prescribed by the transport contract; 4) alternative dispute resolution (ADR) methods, including electronic (online) dispute resolution (ODR) using Internet technologies. **Results.** The proposals on legal providing the alternative dispute resolution for transport freight entities are substantiated. The proposals for developing relevant rules of the Economic Code of Ukraine concerning the improvement of the statute of limitations in disputes connected to the carriage of goods have been provided.

**Key words:** protection of economic entities' rights and interests; alternative dispute resolution; international commercial arbitration, court and pre-trial dispute resolution; mediation

### Постановка проблеми

Захист прав становить правову категорію міжгалузевого значення, яка широко використовується на законодавчому рівні, в наукових дослідженнях у галузі правознавства. В юридичній науці звертається увага на багатоаспектність значень, в яких вживається поняття захисту, що пов'язано з його тісним взаємозв'язком з низкою суміжних понять, як "охорона прав", "правова охорона", "правове забезпечення" тощо [1, с. 9].

Загальною тенденцією розвитку права в більшості країнах світу стає політика посилення захисту прав як на національному, так і на міжнародному та регіональних рівнях. Правова ідея гарантованості судового захисту знайшла закріплення в статтях 6, 13 Європейської конвенції про захист прав людини і основоположних свобод, статтях 8, 13, 55 Конституції України та спеціальних нормативно-правових актах [1, с.55].

Проблемам ефективності захисту прав та інтересів присвятили дослідження як вітчизняні (І.Ф. Коваль, О.П. Подцерковний, Ю.Д. Притика, О.Ф. Скакун та ін.), так і іноземні дослідники (A. Ortiz, V. Gautrais, A. Maniruzzaman та ін.). Так, О.П. Подцерковний визначає захист прав означає як сукупність взаємопов'язаних правових засобів, способів і форм, за допомогою яких за необхідності забезпечується захист прав суб'єктів господарювання у разі їх порушення [2]; Ю.Д. Притика – як систему передбачених законом матеріально-правових та процесуально-правових способів і заходів охорони прав у випадку їх порушення чи реальної загрози такого порушення, заперечення, оспорювання та невизнання [3, с.9]; О.Ф. Скакун під захистом прав пропонує розуміти відновлення порушеного правового статусу і притягнення порушників до юридичної відповідальності [4]. Як зазначає Є.В. Ізмайлова, наявні численні підходи до визначення поняття способу захисту суб'єктивних

прав і законних інтересів можна виокремити в три основні теорії сутності цього поняття: "теорія заходів", "теорія функцій" та "теорія діяльності" [5]. Втім, квінтесенцією цього поняття є його розуміння як правового засобу, інструменту, застосування якого забезпечує мету захисту – відновлення прав, припинення правопорушення, ліквідація негативних наслідків тощо [1, с.33–34].

Серед найсучасніших досліджень правової організації транспортної системи слід відзначити дисертаційне дослідження О.В. Клепикової "Теоретичні проблеми правової організації транспортної системи України", в якому висвітлюються економіко-правові передумови становлення та розвитку транспортної системи, досліджуються суб'єкти цієї системи, правові форми забезпечення внутрісистемних господарських зв'язків, аналізуються спеціальні засоби державного регулювання відносин з організації транспортної системи України [6]. Втім, концептуальні питання удосконалення господарсько-правового забезпечення захисту суб'єктів транспортної діяльності в сучасних умовах господарювання в напрямі сталого розвитку потребують переосмислення та відповідного ґрунтовного дослідження.

Забезпечення ефективного захисту прав та інтересів учасників суспільних відносин є одним із найголовніших завдань держави в контексті реального впровадження принципу верховенства права. Ефективність захисту прав та інтересів залежить від багатьох чинників, основним серед яких виступає обрання ефективного способу захисту [1, с.33].

До моменту вчинення порушення право на захист перебуває у статичному стані, у разі ж настання відповідних юридичних фактів (підстав для захисту) набуває динамічного характеру й може реалізуватися на розсуд управомоченої

особи як шляхом самостійного застосування належних способів захисту, так і за допомогою звернення до компетентних державних органів [1, с.15]. Способи захисту прав поділяються на два види: заходи захисту і заходи відповідальності [1, с.44].

Наразі для врегулювання спорів, що виникають, у тому числі за зобов'язаннями з перевезення вантажів, учасники цих відносин можуть обирати на свій розсуд будь-який передбачений законодавством порядок реалізації господарсько-правової відповідальності: досудовий чи судовий. Як відомо, раніше порядок врегулювання спорів, що виникали з договору перевезення, так само як і договору про надання послуг зв'язку, договору, заснованому на державному замовленні, передбачав обов'язкове дотримання досудового порядку відповідно до Закону України "Про внесення змін до Арбітражного процесуального кодексу України" від 17.05.2001 р. Згодом, рішенням Конституційного Суду України у справі за конституційним зверненням Товариства з обмеженою відповідальністю "Торговий Дім" Кампус Коттон клуб" щодо офіційного тлумачення положення частини другої статті 124 Конституції України (справа про досудове врегулювання спорів) від 09.07.2002 р. № 15-рп/2002 було встановлено, що "положення частини другої статті 124 Конституції України про поширення юрисдикції судів на всі правовідносини, що виникають у державі, в аспекті конституційного звернення необхідно розуміти так, що право особи (громадянина України, іноземця, особи без громадянства, юридичної особи) на звернення до суду за дозволом спору не може бути обмежене законом, іншими нормативно-правовими актами" [7]. Законом України "Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо досудового врегулювання спорів" від 23.06.2005 р. відповідні зміни в частині скасування обов'язку застосування порядку досудового врегулювання окремих категорій спорів, зокрема тих, що з виникають з договору перевезення, було внесено до Господарського процесуального кодексу України, Господарського кодексу України (далі – ГК України), Цивільного кодексу України, Закону України "Про залізничний транспорт" та ін.

Незважаючи на скасування обов'язковості досудового порядку врегулювання спорів, у судовій практиці позовну давність пов'язано зі строком для подання претензій, у зв'язку з чим виникла проблема щодо застосування ст.315 ГК України в частині порядку обчислення позовної

давності у таких спорах у разі непред'явлення претензії. Крім цього, з розвитком світових економічних відносин, електронної торгівлі, впровадження інноваційних перетворень виникає об'єктивний запит на проведення наукових досліджень, комплексний аналіз проблематики правового забезпечення способів захисту прав та інтересів суб'єктів господарювання у сфері транспорту та збагачення існуючих науково-теоретичних концепцій.

Метою статті є розробка нових теоретико-правових положень щодо способів захисту прав та інтересів суб'єктів господарювання в сфері транспорту у сучасних соціально-економічних умовах. Її новизна полягає в обґрунтуванні напрямів удосконалення господарсько-правового забезпечення захисту прав та інтересів суб'єктів господарювання в сфері транспорту, з застосуванням альтернативних способів врегулювання спорів, у тому числі електронного (онлайн) вирішення спорів. Завданням статті є дослідження та обґрунтування концептуальних засад удосконалення господарсько-правового забезпечення захисту прав та інтересів суб'єктів господарювання в сфері транспорту.

#### **Судовий та досудовий (претензійний) порядок захисту прав та інтересів суб'єктів господарювання в сфері транспорту**

За приписами ст.315 ГК України, якщо претензію відхилено або відповідь на неї не одержано в строк, заявник має право звернутися до суду протягом 6 місяців з дня одержання відповіді або закінчення строку, встановленого для відповіді. Статутом залізниць України передбачено інший порядок обчислення строку для подання позову (ст.136, 134 Статуту) залежно від підстав його подання.

З огляду на викладене, виникає питання щодо конституційності ст.315 ГК України в частині порядку перебігу позовної давності. Адже право особи на звернення до суду за вирішенням спору не може бути обмежене законом, іншими нормативно-правовими актами (рішення Конституційного Суду України від 09.07.2002 р. № 15-рп/2002).

Для належного вирішення цього питання висловлюються такі пропозиції: прийняти Статут залізниць України Верховною Радою України як закон, звернутися до Конституційного Суду України з метою вирішення питання стосовно конституційності положень ст.315 ГК України в частині обчислення початку перебігу позовної давності; або обчислювати позовну давність з

дня видачі вантажу [8]. Наприклад, у Конвенції ООН про змішані перевезення вантажів (24.05.1980 р.) передбачено дворічну позовну давність для спорів, що пов'язані зі міжнародним змішаним перевезенням (ст.25). Цей строк починається в наступний день після видачі вантажу або частини вантажу оператором змішаного перевезення, а якщо вантаж не видано, – в наступний день після останнього дня, коли вантаж мав бути виданий [9].

Як уявляється, у ст.315 ГК України доцільно передбачити вказівки на транспортні кодекси, закони і статuti як спеціальне транспортне законодавство, яке має прийматися на рівні закону. Наразі ГК України і Статут залізниць України встановлюють різний порядок обчислення строків для пред'явлення позовів до перевізника: ГК України, так само як і Цивільний кодекс України, початок відліку прирівнює до дня одержання відповіді або закінчення строку, встановленого для відповіді, а в Статуті залізниць України порядок обчислення строків для пред'явлення позовів встановлено з урахуванням специфіки відносин в цій сфері і відрізняється залежно від характеру спору. З метою удосконалення порядку обчислення початку перебігу позовної давності у справах щодо перевезення вантажів у разі непред'явлення претензії до перевізника доцільно узгодити положення ст.315 ГК України (ч.1, 3, 4) з урахуванням скасування обов'язкового досудового врегулювання таких спорів та встановлення правила у частині 4 ст.315 ГК України, згідно з яким позовна давність обчислюється в наступний день після видачі вантажу або частини вантажу транспортною організацією, а якщо вантаж не видано, – в наступний день після останнього дня, коли вантаж мав бути виданий.

Досудове врегулювання можливо розглядати в широкому розумінні, включаючи до нього не лише направлення претензії, а й переговори сторін тощо. Крім цього, стороною договору, права якої було порушено, можуть застосовуватися оперативні-господарські санкції, що передбачаються договором і застосовуються самостійно (наприклад, право застави, притримання вантажу для забезпечення внесення належних платежів за перевезення вантажу тощо).

#### **Альтернативні способи захисту прав та інтересів суб'єктів господарювання в сфері транспорту**

У сучасних умовах господарювання арсенал засобів правового захисту інтересів учасників транспортної діяльності значно розширюється і

доповнюється альтернативними способами врегулювання спорів, зокрема третейського розгляду, міжнародного комерційного арбітражу, медіації, переговорів та ін.

Питання визначення місця третейських судів в системі форм захисту прав суб'єктів господарювання залишається дискусійним в юридичній літературі [10, с.239]. При цьому науковці цілком справедливо називають третейський суд (арбітраж) суб'єктом захисної діяльності, який вирішує юридичний спір по суті. Водночас принципову відмінність діяльності державних судів від інших юрисдикційних органів підтверджують посиланням на ст.124 Конституції України, згідно з якою правосуддя в Україні здійснюють виключно суди, і делегування функцій судів, а також привласнення цих функцій іншими органами чи посадовими особами не допускається.

Досліджуючи питання стану та перспектив розвитку міжнародного комерційного арбітражу в Україні, Л.Ф. Винокурова зазначає, що в ході судової реформи у 2017 році, які внесли зміни і в галузі регулювання міжнародного комерційного арбітражу та внутрішніх третейських судів, на сьогодні дуалізм правового регулювання третейського розгляду в Україні збережений, тобто роздільного регулювання міжнародного комерційного арбітражу і внутрішніх (так званих національних) третейських судів відповідно до Законів України "Про міжнародний комерційний арбітраж" та "Про третейські суди", який регулює порядок утворення і діяльності внутрішніх (національних) третейських судів [11]. А.І. Муранов справедливо зазначає, що третейський розгляд, і в тому числі міжнародний комерційний арбітраж, вважається на просто альтернативою державному судочинству, а й рівновеликим йому [12].

Ю.Д. Притика пропонує розглядати арбітраж як форму приватного правосуддя, яке ґрунтується на угоді, укладеній спеціально для цього сторонами спору, де арбітр наділяється повноваженнями, аналогічними повноваженням судді, водночас ці повноваження впливають із угоди між сторонами [13, с.37]. О.П. Подцерковний слушно зазначає, що подальша глобалізація економічного середовища здебільшого усуває традиційні обмеження національних правопорядків на користь застосування уніфікованих інститутів міжнародного економічного права. Більшість іноземних інституційних арбітражів мають право розглядати комерційні спори у внутрішньому обігу певної країни, а не лише у міжнародних економічних відносинах. Останнє

повинно подолати сприйняття держави як єдиного творця права й носія правозастосовних й юрисдикційних функцій [14].

Переваги арбітражу полягають у спрощеній процедурі, можливості формулювання сторонами складу арбітражу, узгодження взаємоприйнятних мови арбітражного провадження та права, що застосовується; конфіденційний характер арбітражного провадження; остаточність рішення; відсутність апеляційного та касаційного провадження (за винятком процедурних порушень); наявність забезпечувального механізму визнання та виконання арбітражного рішення [15, с.5].

Законом України "Про міжнародний комерційний арбітраж" визначено, що арбітраж (третейський суд) може утворюватися як спеціально для розгляду окремої справи (*ad hoc*), так і здійснюватися постійно діючою арбітражною установою, зокрема Міжнародним комерційним арбітражним судом або Морською арбітражною комісією при Торгово-промисловій палаті України Третейський суд визначається як одноособовий арбітр або колегія арбітрів (ст.2) [16].

За змістом статті 2 Закону України "Про міжнародний комерційний арбітраж" термін "комерційний" охоплює питання, що впливають з усіх відносин торгового характеру, – як договірних, так і недоговірних. Відносини торгового характеру включають угоди про перевезення товарів та пасажирів повітрям, морем, залізничними та автомобільними шляхами. Відповідно до статті 2 Положення про Міжнародний комерційний арбітражний суд при Торгово-промисловій палаті України (Додаток 1 до Закону України "Про міжнародний комерційний арбітраж") до Міжнародного комерційного арбітражного суду можуть за угодою сторін передаватися на вирішення спори, в тому числі з перевезення вантажів, які виникають при здійсненні зовнішньоторговельних та інших видів міжнародних економічних зв'язків, якщо комерційне підприємство хоча б однієї із сторін спору знаходиться за кордоном.

Ще однією постійно діючою арбітражною установою при Торгово-промисловій палаті України є Морська арбітражна комісія, що діє на підставі Положення про неї (Додаток № 2 до Закону України "Про міжнародний комерційний арбітраж"). Морська арбітражна комісія вирішує спори, які впливають з договірних та інших цивільно-правових відносин, що виникають із торгового мореплавства, незалежно від того, чи є сторонами таких відносин суб'єкти українського та іноземного або лише українського чи тільки

іноземного права, зокрема спори, що впливають із відносин: 1) щодо фрахтування суден, морського перевезення вантажів, а також перевезення вантажів у змішаному плаванні (ріка – море); 2) щодо морського буксирування суден та інших плавучих засобів; 3) з лоцманської і льодової проводки, агентського та іншого обслуговування морських суден, а також суден внутрішнього плавання, оскільки відповідні операції пов'язані з плаванням таких суден морськими шляхами тощо. Таким чином, Морська арбітражна комісія розглядає справи за участю будь-яких суб'єктів морегосподарського комплексу.

Захист прав суб'єктами транспортної діяльності може здійснюватися, крім вищезазначених арбітражів, у арбітражі FOSFA (The Federation of Oils, Seeds and Fats Associations Ltd (Федерація асоціацій масел, насіння і жирів) та GAFTA (the Grain and Feed Trade Association/Асоціація торгівлі зерном і кормами), Лондонським міжнародним арбітражним судом (LCIA), Віденським міжнародним арбітражним центром, Сінгапурським міжнародним арбітражним центром та іншими арбітражними установами.

Стрімкий розвиток електронної комерції (e-commerce) та відповідна трансформація ділового обороту зумовили появу нової категорії економічних спорів та виникнення внутрішньомережевих ("online") арбітражів, які покликані врегулювати конфлікти у сфері електронної комерції значно ефективніше, ніж інші форми вирішення спорів (Ortiz, 2005) [17]. Термін "онлайн-арбітраж" має декілька значень, але найчастіше використовується для позначення арбітражного розгляду, що проводиться з використанням технологій віддаленої комунікації між учасниками процесу [18]. Проте транскордонна природа електронної комерції обумовлює специфіку онлайн-арбітражу, зокрема його делокалізацію, тобто визначення місця онлайн-арбітражу [19].

О.М. Вінник підкреслює, що електронне (або онлайн) вирішення спорів (ODR) є сукупністю методів врегулювання спорів (конфліктів) із застосуванням Інтернет-технологій, що належить до одного з видів альтернативного вирішення спорів (ADR) [20]. При цьому новітні, альтернативні процедури, застосування яких відбувається виключно в режимі онлайн, використовуються досить активно за кордоном, про що свідчить зарубіжна практика - судова (Канади зокрема [21]), як альтернативного виду розгляду спорів в ЄС [22; 23], а в Україні – лише на рівні окремих пілотних проєктів, але без відповідного (як в ЄС, наприклад)

нормативно-правового забезпечення [20].

На вдосконалення міжнародного комерційного арбітражу у напрямку застосування його електронних форм, як зазначає В. Гаутрайс (Gautrais, 2016), суттєво вплинув розвиток *lex electronica* [24]. *Lex electronica* є транснаціональним правом електронної торгівлі, системою норм міжнародно-правового характеру, які регулюють відносини, підставою виникнення яких є транснаціональні правочини в електронному середовищі і виникло внаслідок спроби упорядкування норм *lex mercatoria*. Основним положенням концепції *lex electronica* є необхідність саморегуляції відносин комерційного характеру, які виникають у мережі Інтернет, що дозволяє їх учасникам самостійно обирати право, яке підлягає застосуванню. Результатами "авторського" упорядкування норм *lex mercatoria*, як стверджує А.Ф.М. Маніруззаман (Maniruzzaman, 1999), є поява *lex petrolea* (право нафтових транзакцій), *lex constructionis* (будівельне право), *lex maritime* (морське право) та інших специфічних правових утворень [25]. Джерелами *lex electronica* є: 1) основні принципи *lex mercatoria*; 2) міжнародні акти (наприклад, Типовий закон ЮНСІТРАЛ про електронну торгівлю, Типовий закон ЮНСІТРАЛ про електронні підписи та ін.); 3) національні та наднаціональні акти; 4) торговельні звичаї, які склалися у сфері електронної комерції; 5) типові контракти та угоди; 6) практика вирішення спорів [19].

У разі законодавчого оформлення медіації та подальшого розвитку практики звернення до послуг центрів надання послуг з альтернативного врегулювання спорів коло альтернативних способів врегулювання спорів розшириться [26]. Наразі створення правового підґрунтя застосування медіації як альтернативного способу вирішення спорів є перспективним напрямком розвитку вітчизняного законодавства, відповідні законопроекти про медіацію зареєстровано у Верховній Раді України (реєстр. № 3504 від 19.05.2020 р. та реєстр. 3504-1 від 04.06.2020 р.). На міжнародному рівні у 2002 році спочатку було прийнято Типовий закон ЮНСІТРАЛ про міжнародну комерційну погоджувальну процедуру, який охоплював питання погоджувальної процедури, у 2018 році було змінено на Типовий закон про міжнародну комерційну медіації та міжнародні мирові угоди, досягнуті в результаті медіації (якщо до внесення змін ЮНСІТРАЛ використовувала терміни "погоджувальна процедура" та "медіація" як взаємозамінні, то з 2018 року використовується тільки термін "медіація")

[27]. Крім цього, 20.12.2018 року Генеральною Асамблеєю ООН прийнято Конвенцію ООН про міжнародні мирові угоди, досягнуті в результаті медіації ("Сінгапурська конвенція про медіацію") (набула чинності 12.09.2020 р.) [28], яка створює узгоджену основу для виконання міжнародних угод про врегулювання комерційних спорів шляхом посередництва як альтернативи міжнародному арбітражу та судовому процесу, уособлює підкріплення тенденції до мирного вирішення спорів у міжнародній комерційній діяльності та забезпечує орієнтири для впровадження в національне законодавство процедур визнання та приведення у виконання медіаційних угод [29].

### Висновки

1. Встановлено, що для захисту прав та інтересів суб'єктів господарювання в сфері транспорту можуть застосовуватися: 1) судовий порядок (шляхом звернення до суду, що притаманно для відшкодування збитків, штрафних санкцій у випадках втрати, псування, пошкодження, недостачі вантажу, несвоєчасної доставки вантажу тощо); 2) досудовий (претензійний) порядок (шляхом проведення переговорів, пред'явлення претензії до порушника для захисту своїх прав та інтересів); 3) самостійно потерпілою від порушення умов транспортного договору стороною при застосуванні оперативного-господарських санкцій, передбачених таким договором; 4) альтернативні способи врегулювання спорів (ADR), включаючи електронне (онлайн) вирішення спорів (ODR) із застосуванням Інтернет-технологій.

2. Обґрунтовано доцільність розширення на законодавчому рівні (ГК України, ГПК України, спеціального транспортного законодавства) можливостей врегулювання спорів щодо транспортування вантажів шляхом застосування альтернативних способів захисту: 1) звернення до арбітражу (третейського суду) (постійно діючої арбітражної установи (зокрема, Міжнародного комерційного арбітражного суду або Морської арбітражної комісії при Торгово-промисловій палаті України; міжнародних арбітражних установ або спеціально утвореного для розгляду окремої справи арбітражу (*ad hoc*); 2) медіації; 3) інших альтернативних способів врегулювання спорів. З метою удосконалення порядку обчислення початку перебігу позовної давності у справах щодо перевезення вантажів у разі неперед'явлення претензії до перевізника доцільно узгодити положення статті 315 ГК України (ч.1,

3, 4) з урахуванням скасування обов'язкового досудового врегулювання таких спорів та встановлення правила у частині 4 статті 315 ГК України, згідно з яким позовна давність обчислюється в наступний день після видачі вантажу або частини вантажу транспортною організацією, а якщо вантаж не видано, – в наступний день після останнього дня, коли вантаж мав бути виданий.

Досліджувані проблеми не є вичерпними, тому запропоновані варіанти їх вирішення за-

лишаються відкритими для наукової дискусії та можуть бути основою для подальших наукових досліджень відповідних питань.

#### Конфлікт інтересів

Автор заявляє про відсутність конфлікту інтересів.

#### Вираз вдячності

Дослідження виконано ініціативно та не отримало будь-якого фінансування.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- Захист прав та інтересів учасників майнових відносин: питання теорії і практики: колективна монографія / за заг. ред. І. Ф. Коваль. Вінниця: ТВОРИ, 2020. 272 с.
- Хозяйственное право Украины: учебник / под ред. А. С. Васильева, О. П. Подцерковного. Харьков: Одиссей, 2009. 446 с.
- Притика Ю. Д. Теоретичні проблеми захисту прав учасників цивільних правовідносин в третейському суді: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2006. 33 с.
- Скакун О. Ф. Теория государства и права. Харьков: Консум, 2000. 704 с.
- Измайлова Е. В. Защита гражданских прав: подходы к пониманию. Пролог. *Журнал о праве*. 2018. № 2. <https://cyberleninka.ru/article/n/zaschita-grazhdanskikh-prav-podhody-k-ponimaniyu/viewer>
- Клепікова О. В. Правова організація транспортної системи України: монографія. Київ: Видавництво Ліра-К, 2019. 444 с.
- Рішення Конституційного Суду України від 9 липня 2002 року №15-рп/2002 у справі за конституційним зверненням Товариства з обмеженою відповідальністю "Торговий Дім "Кампус Коттон клуб" щодо офіційного тлумачення положення частини другої статті 124 Конституції України (справа про досудове врегулювання спорів). *Офіційний вісник України*. 2002. № 28. Ст. 1333.
- Потьомкін А. Камінь спотикання. *Закон і Бізнес*. 10–18.01.2013.
- United Nations Convention on International Multimodal Transport, New York, 1980. [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdmtconf17\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdmtconf17_en.pdf)
- Кот О. О. Здійснення та захист суб'єктивних цивільних прав: проблеми теорії та судової практики: монографія. К.: Алерта, 2017. 494 с.
- Винокурова Л. Ф. Міжнародний комерційний арбітраж в Україні: стан та перспективи розвитку правового регулювання в умовах реформування судової системи. *Нью-Йоркська конвенція про визнання та виконання іноземних арбітражних рішень: 60-річна історія успіху: збірник доповідей і статей до V Міжнародних арбітражних читань пам'яті академіка І. Г. Побірченка*. К.: ТОВ "Юридичний світ", 2019. С. 137–153.
- Муранов А. И. Прекращение производства в государственном суде, его обязанность направить стороны в арбитраж, пререкания о подсудности и патологии третейских соглашений: *международный коммерческий арбитраж: современные проблемы и решения / сборник статей к 80-летию Международного коммерческого арбитражного суда при Торгово-промышленной палате Российской Федерации* / под ред. А. А. Костина; МКС при ТПП РФ. М.: Статут, 2012. С. 227–246.
- Притика Ю. Деякі аспекти поняття міжнародного комерційного арбітражу і його застосування. *Право України*. 1995. № 11. С. 36–39.
- Подцерковний О. П. Процедури міжнародного комерційного арбітражу та порядок виконання (оспорювання) арбітражних рішень як новий правовий кластер. *Нью-Йоркська конвенція про визнання та виконання іноземних арбітражних рішень: 60-річна історія успіху: збірник доповідей і статей до V Міжнародних арбітражних читань пам'яті академіка І. Г. Побірченка*. К.: ТОВ "Юридичний світ", 2019. С. 94–101.
- Міжнародний комерційний арбітраж в Україні : теорія та законодавство / під заг. ред. І. Г. Побірченка. К.: Вид. Дім "Ін Юре", 2007. 584 с.
- Про міжнародний комерційний арбітраж: Закон України від 24.02.1994 № 4002–XII. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 25. Ст. 198.
- Ortiz A. L. Arbitration and IT. *Arbitration International*. 2005. Issue 3. P. 343–360.
- Панов А. А. Онлайн-арбитраж: проблемы, решения, перспективы. *Новые горизонты международного арбитража*. 2014. Вып. 2. С. 111–153.

19. Притика Ю.Д. Онлайн-арбітраж: поняття, ознаки та перспективи впровадження в Україні. *Нью-Йоркська конвенція про визнання та виконання іноземних арбітражних рішень: 60-річна історія успіху*: збірник доповідей і статей до V Міжнародних арбітражних читань пам'яті академіка І. Г. Побірченка. К.: ТОВ "Юридичний світ", 2019. С. 159–167.
20. Вінник О. М. Господарсько-правова відповідальність та процедури її застосування у сфері цифрової економіки та електронного бізнесу. *Приватне право і підприємництво*. 2020. Вип. 20. С. 126–137.
21. Голова Civil Resolution Tribunal презентувала ВРП досвід створення першого у світі суду, де усі спори вирішуються в онлайн-режимі. <http://www.vru.gov.ua/news/3276>
22. Regulation (EU) No 524/2013 of the European Parliament and of the Council of 21 May 2013 on online dispute resolution for consumer disputes and amending Regulation (EC) No 2006/2004 and Directive 2009/22/EC (Regulation on consumer ODR). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32013R0524>
23. Directive 2013/11/EU of the European Parliament and of the Council of 21 May 2013 on alternative dispute resolution for consumer disputes and amending Regulation (EC) No 2006/2004 and Directive 2009/22/EC (Directive on consumer ADR). <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:165:0063:0079:EN:PDF>
24. Gautrais V. Y a-t-il une lex electronica? <https://www.gautrais.com/blogue/2016/04/27/lex-electronica-dhier-a-aujourdhui>
25. Maniuzzaman A. F. M. The Lex Mercatoria and International Contracts: A Challenge for International Commercial Arbitration? *American University International Review*. 1999. Vol. 14, Issue 3. P. 657–734.
26. Пильков К. Практика применения многоуровневых оговорок о разрешении споров. *Обязательность переговоров, медиации, адьюдикации. Обязательность арбитражного соглашения: доктрина и судебная практика*: материалы II Международных арбитражных чтений памяти академика Побирченко И. Г. Сборник докладов. МКАС при ТПП Украины. 2015. С. 118–122.
27. UNCITRAL Model Law on International Commercial Mediation and International Settlement Agreements Resulting from Mediation, (amending the UNCITRAL Model Law on International Commercial Conciliation, 2002) (2018). [https://uncitral.un.org/en/texts/mediation/modellaw/commercial\\_conciliation](https://uncitral.un.org/en/texts/mediation/modellaw/commercial_conciliation)
28. United Nations Convention on International Settlement Agreements Resulting from Mediation (2018). <https://www.acerislaw.com/wp-content/uploads/2020/12/Singapore-Convention-on-Mediation.pdf>
29. Мазаракі Н. Сінгапурська конвенція: теоретико-правовий аналіз. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2019. № 1 С. 26–34. [http://zt.knute.edu.ua/files/2019/01\(102\)/5.pdf](http://zt.knute.edu.ua/files/2019/01(102)/5.pdf)

## REFERENCES

1. Koval, I. F. (Red.). (2020). *Zakhyst prav ta interesiv uchasnykiv maynovykh vidnosyn: pytannya teorii i praktyky* [Protection of the rights and interests of participants in property relations: issues of theory and practice]. Kolektyvna monohrafiya. Vinnytsya: TVORY (in Ukr.).
2. Vasilyev, A. S., & Podtserkovnyy, O. P. (Reds.) (2009). *Khozyaystvennoye pravo Ukrainy* [Commercial law of Ukraine]. Uchebnyk. Kharkov: Odissey (in Russ.).
3. Prytyka, YU. D. (2006). *Teoretychni problemy zakhystu prav uchasnykiv tsyvilnykh pravovidnosyn v treteyskomu sudi* [Theoretical problems of protection of the rights of participants of civil legal relations in the arbitration court]. Extended abstract of candidate's thesis (12.00.03). Kyiv (in Ukr.).
4. Skakun, O. F. (2000). *Teoriya gosudarstva i prava* [Theory of State and Law]. Kharkov: Konsum (in Russ.).
5. Izmaylova, Ye. V. (2018). Zashchita grazhdanskikh prav: podkhody k ponimaniyu [Protection of Civil Rights: Approaches to Understanding]. *Prolog. Zhurnal o prave*, (2). <https://cyberleninka.ru/article/n/zaschita-grazhdanskikh-prav-podhody-k-ponimaniyu/viewer>
6. Klepikova, O. V. (2019). *Pravova orhanizatsiya transportnoyi systemy Ukrainy* [Legal organization of the transport system of Ukraine]. Monohrafiya. Kyiv: Vydavnytstvo-Lira-K (in Ukr.).
7. Rishennya Konstytutsiynoho Sudu Ukrainy vid 9 lypnya 2002 roku No.15-rp/2002 u spravi za konstytutsiynym zvernenniam Tovarystva z obmezhenoyu vidpovidalnistyu "Torhovyy Dim "Kampus Kotton klab" shchodo ofitsiynoho tlumachennya polozhennya chastyny drugoyi statti 124 Konstytutsiyi Ukrainy (sprava pro dosudove vrehulyuvannya sporiv) [Judgment of the Constitutional Court of Ukraine of July 9, 2002 №15-rp / 2002 in the case on the constitutional appeal of the Limited Liability Company "Trading House" Campus Cotton Club "on the official interpretation of the second part of Article 124 of the Constitution of Ukraine (case on pre-trial settlement of disputes)]. *Ofitsiynyy visnyk Ukrainy*, (28), 1333 (in Ukr.).



8. Potomkin, A. (2013). Kamin spotykania [Stumbling block]. *Zakon i Biznes*. (10–18.01) (in Ukr.).
9. United Nations Convention on International Multimodal Transport, New York, 1980.  
[http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdmtconf17\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdmtconf17_en.pdf)
10. Kot, O. O. (2017). *Zdiysnennya ta zakhyst subyektivnykh tsyvilnykh prav: problemy teorii ta sudovoyi praktyky* [Exercise and protection of subjective civil rights: problems of theory and judicial practice]. Monohrafiya. Kyiv: Alerta (in Ukr.).
11. Vynokurova, L. F. (2019). *Mizhnarodnyy komertsyynyy arbitrazh v Ukraini: stan ta perspektyvy rozvytku pravovoho rehulyuvannya v umovakh reformuvannya sudovoyi systemy* [International commercial arbitration in Ukraine: the state and prospects of legal regulation in terms of judicial reform]. Nyu-Yorkska konventsia pro vyznannya ta vykonannya inozemnykh arbitrazhnykh rishen: 60-richna istoriya uspikhu: zbirnyk dopovidey i statey do V Mizhnarodnykh arbitrazhnykh chytan pamyati akademika I. H. Pobirchenka. Kyiv: TOV "Yurydychnyy svit" (s. 137–153) (in Ukr.).
12. Muranov, A. I. (2012). *Prekrashcheniye proizvodstva v gosudarstvennom sude, yego obyazannost napraviti storony v arbitrazh, prerekaniya o podsudnosti i patologii treteyskikh soglasheniy* [Termination of proceedings in a state court, his duty to send the parties to arbitration, wrangling about the jurisdiction and pathology of arbitration agreements]. In: Kostin, A. A. (Red.). *Mezhdunarodnyy kommercheskiy arbitrazh: sovremennyye problemy i resheniya / sbornik statey k 80-letiyu Mezhdunarodnogo kommercheskogo arbitrazhnogo suda pri Torgovo-promyshlennoy palate Rossiyskoy Federatsii*. M.: Statut (s. 227–246) (in Russ.).
13. Prytyka, YU. (1995). Deyaki aspekty ponyattya mizhnarodnoho komertsyynoho arbitrazhu i yoho zastosuvannya [Some aspects of the concept of international commercial arbitration and its application]. *Pravo Ukrainy*, (11), 36–39 (in Ukr.).
14. Podtserkovnyy, O. P. (2019). *Protsedury mizhnarodnoho komertsyynoho arbitrazhu ta poriyadok vykonannya (osporyuvannya) arbitrazhnykh rishen yak novyy pravovyy klaster* [Procedures of international commercial arbitration and the procedure for execution (challenge) of arbitral awards as a new legal cluster]. Nyu-Yorkska konventsia pro vyznannya ta vykonannya inozemnykh arbitrazhnykh rishen: 60-richna istoriya uspikhu: zbirnyk dopovidey i statey do V Mizhnarodnykh arbitrazhnykh chytan pamyati akademika I. H. Pobirchenka. Kyiv: TOV "Yurydychnyy svit" (s. 94–101) (in Ukr.).
15. Pobirchenko, I. H. (Red.). (2007). *Mizhnarodnyy komertsyynyy arbitrazh v Ukraini : teoriya ta zakonodavstvo* [International commercial arbitration in Ukraine: theory and legislation]. Kyiv: Vyd. Dim "In Yure" (in Ukr.).
16. Pro mizhnarodnyy komertsyynyy arbitrazh [On International Commercial Arbitration]: Zakon Ukrainy (24.02.1994 No. 4002–12). *Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrainy*, (25), 198 (in Ukr.).
17. Ortiz, A. L. (2005). Arbitration and IT. *Arbitration International*, (3), 343–360.
18. Panov, A. A. (2014). Onlayn-arbitrazh: problemy, resheniya, perspektyvy [Online arbitration: problems, solutions, prospects]. *Novyye gorizonty mezhdunarodnogo arbitrazha*, (2), 111–153 (in Russ.).
19. Prytyka, YU.D. (2019). *Onlayn-arbitrazh: ponyattya, oznaky ta perspektyvy vprovadzhennya v Ukraini* [Online arbitration: concepts, features and prospects of implementation in Ukraine]. Nyu-Yorkska konventsia pro vyznannya ta vykonannya inozemnykh arbitrazhnykh rishen: 60-richna istoriya uspikhu: zbirnyk dopovidey i statey do V Mizhnarodnykh arbitrazhnykh chytan pamyati akademika I. H. Pobirchenka. Kyiv: TOV "Yurydychnyy svit" (s. 159–167) (in Ukr.).
20. Vinnyk, O. M. (2020). Hospodarsko-pravova vidpovidalnist ta protsedury yiyi zastosuvannya u sferi tsyfrovoyi ekonomiky ta elektronnoho biznesu [Economic and legal liability and procedures for its application in the field of digital economy and e-business]. *Pryvatne pravo i pidpryyemnytstvo*, (20), 126–137 (in Ukr.).
21. *Holova Civil Resolution Tribunal prezentovala VRP dosvid stvorennya pershoho u sviti sudu, de usi spory vyrishuyutsya v onlayn-rezhymi* [The head of the Civil Resolution Tribunal presented to the GRP the experience of creating the world's first court, where all disputes are resolved online].  
<http://www.vru.gov.ua/news/3276> (in Ukr.).
22. Regulation (EU) No 524/2013 of the European Parliament and of the Council of 21 May 2013 on online dispute resolution for consumer disputes and amending Regulation (EC) No 2006/2004 and Directive 2009/22/EC (Regulation on consumer ODR). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32013R0524>
23. Directive 2013/11/EU of the European Parliament and of the Council of 21 May 2013 on alternative dispute resolution for consumer disputes and amending Regulation (EC) No 2006/2004 and Directive 2009/22/EC (Directive on consumer ADR). <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:165:0063:0079:EN:PDF>

24. Gautrais V. Y a-t-il une lex electronica? <https://www.gautrais.com/bloge/2016/04/27/lex-electronica-dhier-a-aujourdhui>
25. Maniruzzaman, A. F. M. (1999). The Lex Mercatoria and International Contracts: A Challenge for International Commercial Arbitration? *American University International Review*, 14(3), 657–734.
26. Pilkov, K. (2015). *Praktika primeneniya mnogourovnevnykh ogovorok o razreshenii sporov* [The practice of applying multi-level dispute resolution clauses]. *Obyazatel'nost peregovorov, mediatsii, adyudikatsii. Obyazatel'nost arbitrazhnogo soglasheniya: doktrina i sudebaya praktika: materialy 2 Mezhdunarodnykh arbitrazhnykh chteniy pamyati akademika Pobirchenko I. G. Sbornik dokladov. Kyiv (s. 118–122) (in Russ.)*.
27. UNCITRAL Model Law on International Commercial Mediation and International Settlement Agreements Resulting from Mediation, (amending the UNCITRAL Model Law on International Commercial Conciliation, 2002) (2018). [https://uncitral.un.org/en/texts/mediation/modellaw/commercial\\_conciliation](https://uncitral.un.org/en/texts/mediation/modellaw/commercial_conciliation)
28. United Nations Convention on International Settlement Agreements Resulting from Mediation (2018). <https://www.acerislaw.com/wp-content/uploads/2020/12/Singapore-Convention-on-Mediation.pdf>
29. Mazaraki, N. (2019). Sinhapurska konventsiiya: teoretyko-pravovyy analiz [Singapore Convention: Theoretical and Legal Analysis]. *Zovnishnya torhivlya: ekonomika, finansy, pravo*, (1), 26–34. [http://zt.knute.edu.ua/files/2019/01\(102\)/5.pdf](http://zt.knute.edu.ua/files/2019/01(102)/5.pdf) (in Ukr.).

ІНФОРМАЦІЯ ПРО СТАТТЮ (ARTICLE INFO)

**Published in:**  
 Форум права: 66 pp. 75–84 (1).

**Related identifiers:**  
 10.5281/zenodo.4249263  
[http://forumprava.pp.ua/files/075-084-2021-1-FP-Derkach\\_11.pdf](http://forumprava.pp.ua/files/075-084-2021-1-FP-Derkach_11.pdf)  
[http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP\\_index.htm\\_2021\\_1\\_11.pdf](http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2021_1_11.pdf)

**License (for files):**  
[Creative Commons Attribution 4.0 International](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

**Received:** 11.02.2021

**Revised:** 18.03.2021

**Available online:** 26.03.2021

**Cite as:**

Деркач, Е. М. (2021). Щодо способів захисту прав та інтересів суб'єктів господарювання у сфері транспорту. *Форум Права*, 66(1), 75–84. <http://doi.org/10.5281/zenodo.4249263>

Derkach, E. M. (2021). Shchodo sposobiv zakhystu prav ta interesiv subyektiv hospodaryuvannya u sferi transportu [On Methods of Protection for Economic Entities' Rights and Interests in the Field of Transport]. *Forum Prava*, 66(1), 75–84. <http://doi.org/10.5281/zenodo.4249263>