

**НАЦІОНАЛЬНИЙ ЮРИДИЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
імені ЯРОСЛАВА МУДРОГО  
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

**ПОПОВ ВІКТОР АНДРІЙОВИЧ**

УДК 347.763

**ПРАВОВІДНОСИНИ У СФЕРІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ  
У ПРЯМОМУ ТА ПРЯМОМУ ЗМІШАНОМУ СПОЛУЧЕННІ**

12.00.03 «Цивільне право; цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне  
право»

**АВТОРЕФЕРАТ**

дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата юридичних наук

**ХАРКІВ – 2017**

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана на кафедрі цивільного права № 2 Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого, Міністерство освіти і науки України

**Науковий керівник:** кандидат юридичних наук, доцент **Домашенко Михайло Васильович**, Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого, доцент кафедри цивільного права № 2.

**Офіційні опоненти:**

– доктор юридичних наук, доцент **Коструба Анатолій Володимирович**, Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника, професор кафедри цивільного права;

– кандидат юридичних наук, доцент **Чалий Юрій Іванович**, Харківський національний університет внутрішніх справ, доцент кафедри цивільного права та процесу факультету права та масових комунікацій.

Захист відбудеться «27» лютого 2018 р. о 10.00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.086.02 у Національному юридичному університеті імені Ярослава Мудрого за адресою: 61024, м. Харків, вул. Пушкінська, 77.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого за адресою: 61024, м. Харків, вул. Пушкінська, 84-А.

Автореферат розіслано «25» січня 2018 р.

**Вчений секретар**  
спеціалізованої вченої ради

**К.В. Гусаров**

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Обґрунтування вибору теми дослідження.** Сучасний товарообіг не може існувати без розвиненої транспортної інфраструктури, злагодженої взаємодії між її елементами і належного правового регулювання відносин з перевезення товарів. Через територію України проходять важливі транспортні мережі, у зв'язку з чим питання вантажних перевезень є одним з актуальних в межах вітчизняної правової системи і економіки держави. Географічне розташування України забезпечує можливість переміщення її територією вантажів практично всіма видами транспорту: повітряним, морським, річковим, автомобільним, залізничним і навіть трубопровідним. Поряд із цим чинна нормативна база регулювання відносин з перевезення вантажів з моменту її формування в другій половині ХХ ст. не піддавалась принциповим змінам.

Все це обумовлює потребу в глибокому комплексному дослідженні відносин з перевезення вантажів, зокрема, в ключі використання договору як ефективного й гнучкого засобу їх правового регулювання. Такий підхід здатен забезпечити створення належної теоретичної бази для вдосконалення положень чинного цивільного законодавства й послугувати методологічною основою для встановлення можливостей щодо створення загальних правил договірної регулювання відносин з перевезення вантажів територією України в контексті поєднання транспортних систем України і ЄС.

Сформульовані в дисертаційній роботі теоретичні висновки, практичні рекомендації та пропозиції з вдосконалення положень законодавства ґрунтуються на працях вітчизняних і зарубіжних вчених правників, а саме: К. Бесонг, С. М. Боняр, В. І. Борисової, М.В. Брагинського, К. М. Варшавського, І. В. Венедіктової, В. В. Вітрянського, В. В. Гайсенка, К. В. Гульпенко, Н. М. Дащенко, М. В. Демченко, О. В. Дзери, М. В. Домашенка, Ю. З. Драпайло, В. Л. Егізарова, І. В. Жилінкової, О. С. Іоффе, О. В. Карпєєва, Т. О. Колянковської, А. В. Коструби, Я. Р. Корнійко, Н. С. Кузнєцової, Р. А. Майданика, Є. О. Мічуріна, С. Ю. Морозова,

К. Д. Мотюк, С. І. Музикіної, О. В. Неліпович, Г. В. Озерської, С. О. Погрібного, С. А. Попель, І. М. Примачок, І. В. Раскевич, В. В. Резнікової, К. С. Романенко, С. С. Русанової, Р. Б. Сірко, П. В. Сокола, С. О. Сліпченко, І. В. Спасибо-Фатєєвої, З. М. Стасюк, Є. О. Суханова, М. А. Тарасова, А. А. Телестакової, М. О. Устенко, М. А. І. Х. Хоекс, Ю. І. Чалого, Б. Б. Черепакіна, М. Л. Шелухіна, В. В. Щербини, В. Л. Яроцького, Л. Л. Ярошенка та ін.

**Зв'язок роботи із науковими програмами, планами, темами.** Тема дисертації затверджена на засіданні вченої ради Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого 26 листопада 2014 року, протокол № 4 і узгоджується із планом науково-дослідних робіт кафедри цивільного права № 2 університету в межах державної цільової комплексної програми «Проблеми вдосконалення правового регулювання особистих немайнових та майнових відносин в Україні» (номер державної реєстрації 0111U000963).

**Мета і завдання дослідження.** Виходячи із сучасного стану наукового дослідження проблеми, мета роботи полягає у визначенні особливостей побудови правовідносин з перевезення вантажів у прямому і прямому змішаному сполученні та їх нормативного і договірної регулювання. Досягнення мети зумовило постановку таких основних завдань:

- викласти особливості розвитку правового регулювання відносин з перевезення вантажів у прямому і прямому змішаному сполученні;
- розглянути специфіку конструкції відносин з перевезення вантажів у прямому і прямому змішаному сполученні й особливості цивільно-правових договорів, що їх врегульовують;
- окреслити систему договорів, що регулюють відносини з перевезення вантажів у прямому і прямому змішаному сполученні;
- розкрити вітчизняний і зарубіжні законодавчі підходи до регламентування відносин з перевезення вантажів у прямому та прямому змішаному сполученні;
- виявити особливості відповідальності у відносинах з перевезення вантажів у прямому і прямому змішаному сполученні;
- обґрунтувати правову природу перевалки вантажів і засади діяльності

перевалочних пунктів;

– з'ясувати природу вузлової угоди і договору перевалки у правовідносинах з перевезення вантажів у прямому та прямому змішаному сполученні.

*Об'єктом дослідження* виступають суспільні відносини, що виникають, змінюються і припиняються у зв'язку з перевезенням вантажів у прямому і прямому змішаному сполученні.

*Предметом дослідження* послужили правовідносини у сфері перевезення вантажів у прямому і прямому змішаному сполученні.

**Методи дослідження.** Методологічною основою дисертації є діалектичний та інші методи і прийоми наукового пізнання. Метод аналізу й синтезу використано для визначення видів перевезення вантажів, розгляду особливостей відповідальності учасників правовідносин з перевезення останніх у прямому та прямому змішаному сполученні, природи їх перевалки. За допомогою методів класифікації та групування встановлено договори, що регулюють досліджувані відносини, засади діяльності перевалочних пунктів. Герменевтичний метод задіяно для тлумачення норм Цивільного кодексу України (далі — ЦК України) та інших нормативно-правових актів, транспортних статутів, положення яких впорядковують. Оперування порівняльно-правовим методом дозволило розглянути законодавчі підходи до договорів з перевезення вантажів у прямому і прямому змішаному сполученні за законодавством України й зарубіжних держав, а також у міжнародних нормативно-правових актах.

**Наукова новизна отриманих результатів** полягає в тому, представлена робота є однією з перших в Україні, у якій комплексно досліджено правовідносини у сфері перевезення вантажів у прямому і прямому змішаному сполученні. У перебігу опрацювання порушеної проблематики отримано такі основні наукові результати:

*уперше:*

– встановлено, що в сучасних умовах важливо виокремлювати не два (як це зазначено в положеннях ЦК України), а чотири види перевезення вантажів, а саме: 1) перевезення в прямому сполученні (пряме (одноmodalьне) перевезення); 2)

перевезення в прямому змішаному сполученні (пряме змішане (мультиmodalьне) перевезення); 3) перевезення у прямому змішаному mode-on-mode сполученні (mode-on-mode перевезення); 4) пряме змішане комбіноване сполучення.

– доведено, що mode-on-mode перевезення за критерієм кількості видів транспорту, що використовуються для перевезення навантаженого транспортного засобу, необхідно поділяти на: а) одноmodalьне mode-on-mode перевезення (один навантажений транспортний засіб, як правило, автомобіль, певний проміжок транспортного маршруту переміщується за допомогою іншого транспортного засобу); б) мультиmodalьне mode-on-mode перевезення (приміром, навантажений транспортний засіб при подоланні певної частини маршруту переміщується двома чи більше іншими видами транспорту);

– визначено особливості реалізації права застави вантажу як правового засобу забезпечення виконання обов'язку його одержувача по сплаті провізної плати перевізникові. Установлено, що правом застави вантажу, що перевозиться, та його притримання наділений кінцевий перевізник незалежно від факту виконання перед ним обов'язку з оплати провізної плати, а боржником в такому зобов'язанні є одержувач. Підставою застосування такого засобу забезпечення виконання зобов'язання є наявність заборгованості відправника або одержувача за послуги перевезення, що виникли на будь-якій частині маршруту останнього;

– запропоновано авторське визначення перевалки як цивільно-правової послуги, за яким вона являє собою здійснення однією особою (виконавцем) на підставі цивільно-правового договору навантаження, вивантаження й перевантаження вантажу, завантаження і розвантаження транспортного засобу за плату і на замовлення іншої особи (перевізника, вантажовласника, вантажовідправника тощо);

*удосконалено:*

– погляди на природу правовідносин, виникаючих на підставі договорів перевезення вантажу у прямому і прямому змішаному сполученні. Такі правочини мають двосторонній характер і не є договорами на користь третьої особи, оскільки конструкція правовідносин, що виникли між відправником і перевізником,

передбачає вступ у них одержувача за пропозицією відправника передати йому свої права й обов'язки за договором, яка оформлюється зазначенням у ньому одержувачем певної особи;

– наукові позиції щодо сфери використання договірної конструкції буксирування. Доведено, що цивільно-правовий договір буксирування може укладатися практично щодо всіх видів транспортних засобів: автомобільних, залізничних, повітряних та водних.

– точки зору науковців стосовно оплати провізної плати за перевезення вантажів у прямому і прямому змішаному сполученні, зокрема, що положеннями нормативно-правових актів, які регулюють відносини перевезення вантажів, обов'язок оплати покладено на відправника, у зв'язку з чим оплата одержувачем вантажу послуг перевезення фактично є виконанням обов'язку відправника щодо сплати провізної плати;

– позиції стосовно відповідальності субперевізників (фактичних перевізників) перед основним перевізником у правовідносинах із транспортування вантажів у прямому змішаному сполученні. Якщо субперевізник, ознайомившись з умовами основного договору перевезення, погоджується із запровадженими в ньому умовами відповідальності, то в такому разі вони поширюються й на нього. Субперевізник не стає стороною такого договору, але умови відповідальності цієї особи ставляться в залежність від цього правочину;

– теоретичні погляди щодо критеріїв поділу перевалок вантажів у правовідносинах із перевезення останніх у прямому і прямому змішаному сполученні. Визначено, що такими критеріями можуть бути: вид транспорту; варіант перевалки за ознакою кількості операцій; кількість видів транспорту, що беруть участь в транспортуванні; тип перевалки в залежності від виду вантажу і способу його перевезення;

– характеристику цивільно-правової послуги перевалки, вона є строковою, фактичною, добровільною професійною послугою;

– розгляд функціонування транспортно-логістичного центру як учасника цивільних правовідносин. Визначено, що транспортно-логістичний центр, будучи

учасником транспортного процесу, виступає суб'єктом цивільно-правових і господарсько-правових договірних правовідносин, що у зв'язку з виконанням ним функцій протягом усього транспортного процесу або на окремих його стадіях набуває правового статусу перевізника, дистриб'ютора, перевалочного пункту, зберігача, експедитора тощо;

– визначення вузлової угоди. Встановлено, що така угода є договором, згідно з яким перевізники різних видів транспорту зобов'язуються здійснювати у встановленому договором порядку по відношенню один до одного злагоджені дії в інтересах вантажовідправника (вантажодержувача), спрямовані на своєчасну передачу вантажу в пунктах перевалки з одного виду транспорту на інший з метою забезпечення перевезення в прямому змішаному сполученні;

*набули подальшого розвитку:*

– теоретичні позиції щодо розмежування договорів перевезення вантажу і транспортного експедирування. Обґрунтовано, що договір транспортного експедирування є більш широким за змістом урегульовуваних суспільних відносин і спрямований на забезпечення здійснення доставки вантажу в пункт призначення, що не передбачає обов'язкове транспортування вантажу експедитором, в той час як договір перевезення спрямований на безпосереднє здійснення доставки вантажу перевізником;

– дослідження питань щодо різновидів договору перевезення вантажів у прямому та прямому змішаному сполученні. Він може бути традиційним (чистим) і передбачати, що перевізник у відповідних правовідносинах виступає від власного імені і саме він є основним виконавцем цього правочину, або змішаним і поєднувати в собі умови як договорів перевезення, так і транспортного експедирування, а тому й установлювати право перевізника користуватися послугами субперевізників;

– розгляд перевалочного пункту як окремого учасника транспортного процесу, Обґрунтовано, що в такому розумінні перевалочний пункт є суб'єктом господарської діяльності або структурним підрозділом (відокремленим структурним підрозділом) юридичної особи, установчими документами якої передбачено надання транспортних послуг, зокрема, послуг з навантаження, вивантаження й



перевантаження вантажу, завантаження й розвантаження транспортного засобу. Як учасник зазначеного процесу, перевалочний пункт здійснює відповідну технологічну операцію власними або орендованими засобами;

– дискусія щодо правової природи вузлової угоди. Зміни у відносинах власності, які торкнулися, зокрема і сфери перевезення вантажів, обумовили те, що організаційна природа вузлової угоди набула майнового змісту, в результаті чого в сучасних умовах така угода слугує самостійною підставою надання перевалочним пунктом цивільно-правових послуг.

**Практичне значення одержаних результатів** полягає в можливості використання висновків і пропозицій дисертації у: правотворчій сфері – для вдосконалення норм чинного законодавства України, що регламентують відносини перевезення вантажів; науково-дослідницькій діяльності – для подальших досліджень проблем, пов'язаних з правовим регулюванням відносин у сфері перевезення вантажів у прямому і прямому змішаному сполученні; правозастосовчій діяльності – судами, при розгляді відповідних категорій справ, а також адвокатами та іншими суб'єктами під час здійснення професійної діяльності; у навчальному процесі — під час викладання навчальної дисципліни «Цивільне право України», при підготовці відповідних методичних і навчальних посібників, а також підручників для студентів вищих навчальних закладів юридичної освіти.

**Апробація результатів дисертації.** Одержані в перебігу дослідження висновки, узагальнення і пропозиції обговорювалися на засіданнях кафедри цивільного права № 2 Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого, оприлюднювалися на міжнародних науково-практичних конференціях: «Проблеми сучасної юридичної науки очима молодих учених», (м. Харків, 2015 рік); «Проблеми вдосконалення приватноправових механізмів набуття, передачі, здійснення та захисту суб'єктивних цивільних прав» : круглий стіл, присвяч. пам'яті проф. Ч. Н. Азімова, Харків 18 грудня 2015 року; «Актуальні проблеми приватного права»: матеріали наук.-практ. конф., присвяч. 94-й річниці з дня народження д-ра юрид. наук, проф., чл.-кор. АН УРСР В.П. Маслова (Харків, 19 лютого 2016 р.); «Проблеми вдосконалення приватноправових механізмів набуття, передачі,

здійснення та захисту суб'єктивних цивільних прав» : матеріали науково-практичної конференції, присвяченої пам'яті проф. Ч. Н. Азімова, (Харків, 16 грудня 2016 р.)

**Публікації.** За результатами дисертації опубліковано п'ять наукових статей у наукових фахових виданнях, одну статтю в зарубіжному науковому періодичному виданні з юридичного напрямку та тези чотирьох доповідей на науково-практичних конференціях.

**Структура й обсяг дисертації.** Відповідно до мети, завдань та предмета дослідження дисертація складається із вступу, двох розділів (перший має чотири підрозділи, а другий – три), висновків і списку використаних джерел. Загальний обсяг дисертації становить 201 сторінку, з яких основного тексту – 179 сторінок. Список використаних джерел становить 206 найменувань.

## **ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ**

У **Вступі** обґрунтовано актуальність теми дослідження, розкрито стан наукового розроблення порушеної проблематики, зв'язок теми дисертації з науковими програмами, планами й темами, визначено об'єкт, предмет, мету, завдання й методологічні засади дослідження. Відповідно до результатів останнього, сформульовано основні положення наукової новизни, висвітлено теоретичне і практичне значення висновків і рекомендацій, наведено інформацію про апробацію його результатів, а також список публікацій автора за темою дисертації.

**Розділ 1 «Загальна характеристика правовідносин у сфері перевезення вантажів у прямому та прямому змішаному сполученні»** присвячено еволюції суспільних відносин у сфері перевезення вантажів, їх правовому регулюванню, встановленню договірних конструкцій, що забезпечують оформлення правових зв'язків між учасниками відносин з перевезення вантажів, проведенню теоретичної систематизації відповідних цивільно-правових договорів, а також визначенню особливостей цивільно-правової відповідальності в досліджуваній сфері.

*У підрозділі 1.1 «Розвиток правовідносин у сфері перевезення вантажів»*

підкреслюється, що основним каталізатором удосконалення правового регулювання відносин перевезення вантажів слід вважати стрімкий розвиток залізничного транспорту, що розпочався з другої половини ХІХ ст.

Наголошується, що спроба розгляду в радянський період виключно плану перевезення вантажів як підстави виникнення правовідносин з їх перевезення в межах адміністративно-командного підходу до регулювання господарських відносин не увінчалась успіхом, зокрема, й у зв'язку з оперативністю договору як засобу правового впорядкування суспільних відносин, а також з наділенням його можливістю визначати умови перевезення, що стосуються кількісної і якісної характеристики предмета його виконання, місця виконання (станції призначення), суб'єкта його прийняття (вантажодержувача).

Формулюється висновок, що деякі норми чинного вітчизняного законодавства, яке регулює відносини у сфері перевезення вантажів у прямому і прямому змішаному сполученні, станом на сьогодні застаріли й потребують зміни.

*Підрозділ 1.2 «Правова природа договорів, що регулюють перевезення вантажів у прямому та прямому змішаному сполученні»* присвячений розгляду юридичних конструкцій договорів перевезення вантажів у прямому та прямому змішаному сполученні, а також врегульованих ними суспільних відносин. Аналізуються найбільш поширені наукові підходи до визначення характеру договорів перевезення вантажів у прямому і прямому змішаному сполученні за суб'єктним складом, а саме: 1) розгляд таких договорів як домовленостей між відправником і перевізником на користь третьої особи; 2) віднесення їх до багатосторонніх договорів; 3) віднесення таких договорів до двосторонніх. Поряд із цим доводиться, що відправник має право відправити вантаж собі. Крім того, якщо останній відправляється іншій особі, відправник, за загальним правилом, в праві в перебігу слідування вантажу замінити одержувача незалежно від його бажання, прийняти вантаж або відмовитись у його прийнятті. При цьому одержувач не бере участі в укладенні договору перевезення, у зв'язку з чим цей правочин не можна розглядати як домовленість на користь третьої особи або як багатосторонню домовленість. З урахуванням наведених обставин сформульовано висновок, що такі

договори є двосторонніми. В них з розвитком перевізних правовідносин (якщо вантаж одержує особа, котра не є його відправником і якій він адресований відправником) може мати місце заміна відправника одержувачем. Ці договори передбачають право перевізника залучати до виконання свого обов'язку інших перевізників (фактичних перевізників).

Об'єктом договору перевезення є дії перевізника з переміщення вантажу, що полягають у результативному зобов'язанні, для якого характерним є настання певного юридичного наслідку, який і визначає його виконання, а також дії відправника з оплати провізної плати.

Отже, договір перевезення вантажів у прямому і прямому змішаному сполученні є двостороннім, консенсуальним, оплатним договором, який укладається в письмовій формі й не належить до особистих договорів.

*У підрозділі 1.3 «Договори перевезення вантажу у прямому і прямому змішаному сполученні, їх система за вітчизняним й особливості за зарубіжним законодавством»* аналізуються взаємозв'язки між цивільно-правовими договорами, що впорядковують правовідносини з переміщення вантажів у прямому і прямому змішаному сполученні за українським і зарубіжним законодавством, а також наводиться їх теоретична класифікація.

Обґрунтовується, що функціонування розгалуженої системи договорів у сфері відносин з перевезення вантажів зумовлено стадійністю транспортного процесу й необхідністю залучення до нього крім відправника і перевізника інших суб'єктів для досягнення кінцевої мети — доставки вантажу в пункт призначення. Правовідносини названих осіб з відповідними суб'єктами оформлюються окремими цивільно-правовими договорами із самостійними предметами регулювання. У зв'язку із цим доцільним визнається поділ таких договорів на основні, що забезпечують регулювання відносин щодо транспортування вантажів (договори перевезення пасажирів, вантажів, багажів і пошти), та допоміжні, що сприяють належній організації перевізного процесу (договори про організацію перевезень, експедиції, про експлуатацію під'їзних колій, подачу й забирання вагонів тощо).

Раціональною з точки зору наукового дослідження договорів визнано їх

класифікацію на: 1) договори, спрямовані на організацію перевезень (договори про організацію перевезень, договори про експлуатацію під'їзного шляху, подачу й забирання вагонів тощо); 2) договори, спрямовані на забезпечення транспортування вантажів, пасажирів і багажу й доставки їх у пункт призначення (договори між транспортними організаціями про порядок організації перевезень в прямому змішаному сполученні, вузлові угоди); 3) договори, спрямовані на доставку вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти в пункт призначення (договір перевезення вантажу і договір перевезення пасажирів).

У контексті наведеної класифікації розглядаються окремі види договорів, що регулюють відносини в межах процесу перевезення вантажів.

У підрозділі 1.4 «Цивільно-правова відповідальність у сфері перевезення вантажів» вивчаються особливості конструкції відносин відповідальності при перевезенні вантажів у прямому і прямому змішаному сполученні. Аргументується, що при встановленні суб'єкта відповідальності і потерпілого від делікту у відповідних правовідносинах слід розмежовувати зобов'язально-правові відносини, що існують між відправником і перевізником, і речові, виникаючі між особою, яка має речові права на вантаж, та іншими учасниками майнового обороту, а тому виходити саме з моменту набуття учасниками правовідносин відповідних прав на вантаж за договором перевезення.

За цивільним законодавством, для вступу одержувача в зобов'язальні правовідносини з перевізником замість відправника недостатньо одного лише факту одержання ним транспортних документів від останнього. Для цього потрібне волевиявлення одержувача, що втілюється в його зверненні до перевізника за вантажем. Таким чином, до вступу одержувача у відносини перевезення перевізник відповідає за виконання обов'язків за договором перед відправником, а вже після – перед одержувачем. У той же час за збереження вантажу він відповідає перед власником, яким, за загальним правилом, з моменту відправки є його одержувач, відповідальність якого за виконання обов'язків з оплати провізної плати та інших визначених законодавством виплат і зборів залежить від моменту вступу ним у відносини перевезення.

Звертається увага на те, що положення чинного цивільного законодавства України містять загальне правило, згідно з яким відповідальність безпосередніх виконавців (фактичних перевізників) не залежить від відповідальності основного перевізника або мультимодального транспортного оператора перед відправником товару. Якщо ж безпосередній виконавець ознайомлюється з умовами основного договору перевезення й погоджується із запровадженими в ньому умовами відповідальності, в такому разі вони поширюються й на нього.

До особливостей відносин відповідальності за участю відправника/одержувача вантажу треба віднести існування такого виду засобу забезпечення інтересів перевізника, як право застави вантажу. Заставодержателем виступає кінцевий перевізник при перебуванні вантажу у його віданні, а боржником після прибуття вантажу в пункт призначення – одержувач.

**Розділ 2 «Організаційно-правові засади перевалки вантажів у перевалочних пунктах»** присвячено розгляду перевалки вантажів як однієї зі стадій транспортного процесу і цивільно-правової послуги, визначенню правових підстав її здійснення, а також встановленню співвідношення між вузловою угодою та договором перевалки вантажу у відносинах з перевезення вантажів у прямому і прямому змішаному сполученні.

*У підрозділі 2.1 «Загальна характеристика перевалки вантажів та її правове регулювання»* наголошується, що перевалка вантажу — це окрема технологічна операція в межах процесу його перевезення, що має власну правову підставу здійснення, в якості якої виступає договір, який підтверджує й забезпечує існування правовідносин між окремими учасниками товарообороту. При цьому перевалка вантажу може мати місце при перевезенні як у прямому, так і у прямому змішаному сполученні.

Як технологічна операція, що виконується при перевезенні вантажів, перевалка виступає частиною транспортного процесу і полягає в навантаженні, вивантаженні й перевантаженні вантажу, завантаженні і розвантаженні транспортного засобу, що здійснюється з метою забезпечення доставки вантажу в пункт призначення для видачі вантажовласникові або іншій особі, визначеній договором або законом. При

цьому як цивільно-правова послуга перевалка становить собою процес здійснення однією особою (виконавцем) на підставі цивільно-правового договору навантаження, вивантаження й перевантаження вантажу, завантаження і розвантаження транспортного засобу за плату і на замовлення іншої особи — перевізника, вантажовласника, вантажовідправника тощо. Здійснено класифікацію перевалки вантажів за критеріями видів транспорту, між якими здійснюється перевалка: за ознакою кількості операцій; за кількістю видів транспорту, що приймають участь в транспортуванні; за типом перевалки в залежності від виду вантажу і способу його перевезення. При цьому визначається, що перевалка вантажу є добровільною, професійною, (триваючою) послугою.

*Підрозділ 2.2 «Правові засади діяльності перевалочних пунктів»* присвячено дослідженню природи перевалочного пункту, його місця в процесі переміщення вантажів, та засад функціонування. Згідно зі структурою відносин з перевалки вантажу перевалочний пункт повинен розглядатися одночасно у двох аспектах: з юридичного — як суб'єкт правовідносин, яким виступає його власник або володілець, та з економічного — як майно, об'єкт транспортної інфраструктури. Як об'єкт транспортної інфраструктури перевалочний пункт є технологічним комплексом, основною функцією якого є забезпечення перевалки вантажу між різними видами транспорту. При розгляді перевалочного пункту як учасника майнових відносин ним виступає власник або володілець комплексу, оператор перевезення, тобто суб'єкт підприємницької діяльності, який укладає договір перевезення з первинним та усіма подальшими перевізниками від імені та за рахунок відправника.

Сучасною альтернативою перевалочного пункту з більшим масштабом функціональних властивостей виступає транспортно-логістичний центр, який можна розглядати в трьох аспектах: 1) як учасника транспортного процесу, зокрема у відносинах з перевезення вантажів у прямому і прямому змішаному сполученні; 2) як об'єкт транспортної інфраструктури; 3) як форму організації транспортного процесу або окремих його технологічних стадій.

Основним критерієм розмежування перевалочного пункту і транспортно-

логістичного центру є функціональне призначення і зміст роботи цих об'єктів. Логістична діяльність є ширшою за змістом порівняно з перевалкою вантажів. Вона може включати в себе не лише сам процес перевезення вантажу, а й планування цієї дії, її організаційне забезпечення, здійснення, зокрема, з використанням декількох видів транспорту, а також організацію товарообороту в транспортно-логістичних центрах (приймання, зберігання, видача вантажу, забезпечення торговельної діяльності на території центру, митне оформлення вантажу тощо). А ось перевалка фактично обмежується перевантаженням вантажу з одного виду транспорту на інший.

У підрозділі 2.3 «Вузлова угода і договір перевалки вантажу як правові підстави перевалки вантажів» розкривається зміст вузлової угоди, що донині залишається малодослідженим питанням сучасної науки цивільного права й одним з найменш урегульованих аспектів відносин переміщення вантажу. Наразі вузлова угода використовується як спосіб фіксації умов щодо місця передачі вантажів за окремими договорами перевезення, строків завантаження й розвантаження транспортних засобів, порядку прийняття, здачі та зважування вантажів, місця оформлення документів (перевальних відомостей) тощо. У рамках сфери регулювання вузлової угоди як організаційно-правового договору існують правовідносини, що мають цивільно-правовий характер і за своєю природою виходять за межі суто організаційних відносин. Такі відносини виникають в пунктах перевалки, а їх предметом є вантаж, який необхідно перемістити з одного виду транспорту на інший або між транспортними засобами одного виду. Як рамковий організаційний договір вузлова угода може виступати загальною підставою укладення цивільно-правових договорів перевалки, обслуговування рухомого складу, подачі вагонів під навантаження, їх забирання тощо і надання тих чи інших послуг. У той же час договір перевалки вантажів, будучи самостійною і основною договірною конструкцією, може бути самостійно використаний як регулятор відносин стосовно здійснення технологічної операції перевалки і без укладення вузлової угоди.

Визначено, що вузлова угода є договором, згідно з яким перевізники різних видів транспорту зобов'язуються здійснювати у встановленому в ньому порядку



стосовно один одного злягоджені дії в інтересах вантажовідправника (вантажоодержувача), спрямовані на своєчасну передачу вантажу в пунктах перевалки з одного виду транспорту на інший з метою забезпечення перевезення в прямому змішаному сполученні. Договором перевалки вантажу є домовленість двох сторін, суб'єктів транспортних відносин (транспортних організацій), за якою одна сторона зобов'язується у встановлений строк, за плату перемістити вантаж з одного транспортного засобу або виду транспорту на інший, на підставі обов'язкових технологічних правил та з метою продовження процесу доставки вантажу, а друга сторона — надати інформацію про тип, вид, правовий режим вантажу, та оплатити надану послугу.

## ВИСНОВКИ

У дисертації наведено теоретичне узагальнення й вирішення науково-практичного завдання, що виявляється у визначенні особливостей побудови правовідносин з перевезення вантажів у прямому і прямому змішаному сполученні та їх нормативного й договірної регулювання з метою формування науково обґрунтованих рекомендацій і пропозицій з удосконалення вітчизняного законодавства у цій сфері. Найбільш важливі серед них такі:

1. Відносини перевезення вантажів, а також відповідний договір у своїй первинній формі зародилися ще у Стародавньому Римі у зв'язку з розвитком торгівлі, морських і наземних торговельних шляхів. Правовою формою існування цього правочину була юридична конструкція найму (оренди), зокрема найму (оренди) послуг (*locatio-conductio operarum*). Основним каталізатором розвитку правового регулювання досліджуваних відносин послужив стрімкий розвиток залізничного транспорту з другої половини XIX ст., що обумовлювало необхідність створення окремої нормативної бази з регулювання відносин перевезення цими транспортними засобами. Економічне і стратегічне значення залізниці в житті держави сприяло фактичному виокремленню транспортного законодавства в окрему джерельну базу, що в подальшому зумовило правову регламентацію відносин

перевезення спеціальними нормативно-правовими актами.

2. Правовідносини за договором перевезення вантажу у прямому і прямому змішаному сполученні передбачають можливість заміни відправника іншою особою, зокрема, в частині повного або часткового виконання обов'язку оплати перевезення, а також права одержання вантажу, що не змінює двостороннього характеру відповідного правочину. Якщо в інших, виникаючих на підставі цивільно-правових договорів правовідносинах, заміна сторони є лише потенційною можливістю, що може і не втілюватись в реалізації в конкретній практичній ситуації, то у відносинах, що виникають на підставі договору перевезення вантажу, заміна сторони є обов'язковим елементом, зокрема, якщо відправник відправляє вантаж не собі, а іншій особі. Для реалізації такого правочину запроваджено особливий порядок оформлення заміни відправника одержувачем, а також вступу відповідної особи у правовідносини перевезення. Забезпеченню інтересів учасників цього процесу служить право перевізника на заставу вантажу при невиконанні контрагентом обов'язків за договором, а також право відправника здійснювати заміну одержувача вантажу по ходу його слідування.

3. Поділ перевезень на прямі і прямі змішані відомий законодавству практично всіх сучасних держав. Однак у міжнародній практиці для позначення зазначених перевезень використовуються такі терміни, як одномодальне (unimodal) та мультимодальне (multimodal) перевезення, відповідно. До нових способів належать так звані mode-on-mode перевезення вантажів, що передбачають перевезення навантаженого транспортного засобу іншими видами транспорту.

Сучасний технологічний рівень транспортного процесу обумовлює виокремлення таких видів перевезень вантажів, а саме: 1) перевезення в прямому сполученні (пряме (одномодальне) перевезення); 2) перевезення в прямому змішаному сполученні (пряме змішане (мультимодальне) перевезення); 3) перевезення у прямому змішаному mode-on-mode сполученні (mode-on-mode перевезення); 4) перевезення у прямому змішаному комбінованому сполученні.

4. Поділ договорів перевезення вантажів на основні й допоміжні є виправданим, оскільки він відображає характер цих правочинів щодо основної мети

транспортування – переміщення вантажів з пункту відправки в пункт призначення. Основними договорами слід вважати такі, що безпосередньо забезпечують переміщення вантажів, в тому числі договори перевезення останніх окремими видами транспорту, договір чартеру (фрахтування) тощо. Допоміжні ж спрямовані на забезпечення технологічного процесу транспортування вантажів. Їх допоміжний характер по відношенню до основних договорів полягає не в їх додатковому характері, оскільки ці договори є самостійними договірними конструкціями, а в тому, що виникнення й реалізація відповідних правовідносин покликані забезпечити технологічний процес навантаження, транспортування, перевалки, розвантаження й видачі вантажу. До вказаних конструкцій належать договори на експлуатацію залізничної колії, договір на подачу й забирання вагонів, на управління аеродромом, договір про аеропортне обслуговування та ін.

5. За загальною нормою, встановленою ст. 618 ЦК України, у сфері перевезення вантажів у прямому і прямому змішаному сполученні застосовується модель уніфікованої відповідальності основного перевізника незалежно від виду транспорту, яким при транспортуванні вантажу було завдано шкоду. При цьому відповідальність фактичних перевізників перед основним перевізником не залежить від відповідальності останнього перед відправником або одержувачем вантажу. Зафіксовані в договорі перевезення умови відповідальності, можуть поширюватись на фактичних перевізників у випадку, якщо вони погоджуються з ними при вступі у правовідносини з основним перевізником або з наступними перевізниками.

Особливість відповідальності транспортних підприємств та організацій за прострочення доставки вантажу або за його пошкодження чи знищення полягає в покладенні на них обов'язку зі сплати разом з основною сумою відшкодування ще й неустойки в розмірі, визначеному положеннями спеціальних правил і транспортних статутів, а також у встановленні в окремих випадках меж їх відповідальності.

6. Заставне право транспортних організацій на вантаж є ефективним правовим засобом реалізації прав перевізників на одержання провізної плати в розмірі, не покритому відправником, якщо вона була здійснена ним при відправці. Положеннями транспортних статутів і спеціальних правил перевезення вантажів

окремими видами транспорту встановлюється особливий механізм реалізації права застави вантажу транспортними організаціями. Таким правом наділяється кінцевий перевізник незалежно від факту погашення перед ним обов'язку щодо сплати провізної плати. Однак основною умовою використання такого засобу забезпечення виконання зобов'язання є наявність невиконаного обов'язку стосовно будь-якого виду транспорту, що брав участь у процесі транспортування. При цьому боржником у відповідному зобов'язанні з моменту прибуття вантажу в пункт призначення визнається одержувач.

7. Перевалка вантажу є технологічною операцією, що полягає в навантаженні, вивантаженні й перевантаженні вантажу, завантаженні й розвантаженні транспортного засобу, що здійснюється з метою забезпечення доставки вантажу в пункт призначення і яка становить зміст цивільно-правової послуги, що надається на підставі вузлової угоди або окремого договору перевалки. Перевалка вантажу може мати місце у правовідносинах з перевезення вантажу як у прямому, так і прямому змішаному сполученні, оскільки передбачає завантаження і розвантаження транспортних засобів, вивантаження й перевантаження вантажу. У зв'язку з тим, що прямим перевезенням (перевезенням у прямому сполученні) визнається його перевезення різними транспортними засобами, однак одного виду транспорту, то виходить, що і процес перевалки може мати місце і при перевезенні вантажів у прямому сполученні. Цивільно-правова послуга перевалки є добровільною, професійною і строковою (триваючою).

8. Перевалочний пункт, як окремий учасник транспортного процесу виступає суб'єктом господарської діяльності або структурним підрозділом (відокремленим структурним підрозділом) юридичної особи, установчими документами якої передбачено надання транспортних послуг, зокрема, з навантаження, вивантаження й перевантаження вантажу, завантаження й розвантаження транспортного засобу. Такий пункт здійснює всі технологічні операції власними або орендованими засобами. У відносинах з надання послуг він може розглядатися як учасник відповідних правовідносин і як об'єкт транспортної інфраструктури – засіб здійснення перевалки вантажу.

При перевезенні вантажів у прямому водному і прямому змішаному сполученні перевалочні роботи проводяться: на причалах і рейдах морських портів – засобами останніх; на причалах і рейдах річкових портів і пристаней – теж їх засобами. Однак на практиці доволі поширеними є випадки, коли перевалочний пункт належить на праві власності окремому суб'єкту господарювання, який, в такому разі, виступає самостійним учасником транспортного процесу. До того ж, навіть, коли перевалочний пункт розглядається як об'єкт транспортної інфраструктури, реалізацію технологічного процесу перевалки вантажу забезпечує окремий структурний підрозділ портового оператора (оператора терміналу), залізничної станції тощо. Цей підрозділ може виступати як дочірнє підприємство, наділене ознаками юридичної особи, або як підрозділ, функціонуючий у межах самого підприємства, тобто залізниці або порту.

9. Активний розвиток засобів надання послуг у сфері перевезення вантажів у другій половині ХХ ст. сприяв виникненню нових форм організації транспортного процесу – транспортно-логістичних центрів, які наразі становлять альтернативу перевалочним пунктам зі значно більшим масштабом функціональних властивостей. За сучасних умов транспортно-логістичні центри розглядаються у трьох аспектах: 1) як учасники транспортного процесу, зокрема, і взагалі відносин з перевезення вантажів у прямому і прямому змішаному сполученні; 2) як об'єкти транспортної інфраструктури; 3) як форма організації транспортного процесу або окремих його стадій.

Як учасник транспортного процесу транспортно-логістичний центр виступає суб'єктом цивільно-правових і господарсько-правових договірних правовідносин. У зв'язку з виконанням функцій протягом усього транспортного процесу або на окремих його стадіях він набуває правового статусу перевізника, дистриб'ютора, перевалочного пункту, зберігача, експедитора тощо. Як об'єкт транспортної інфраструктури він є технологічним комплексом, що займає певну площу й забезпечує здійснення декількох з таких видів діяльності, як-от: перевезення вантажів, їх перевалка між окремими видами транспорту та транспортними засобами в межах одного виду транспорту, тимчасове зберігання вантажу,

розрахунки між учасниками правовідносин на транспорті, інформаційне супроводження транспортного процесу, надання експедиційних послуг, надання послуг з обслуговування транспортних засобів тощо. Транспортно-логістичний центр, будучи формою організації транспортного процесу або окремих його стадій, забезпечує діяльність одного або декількох суб'єктів господарювання в межах одного технологічного комплексу, що здійснюють перевезення вантажів, їх перевалку, тимчасове зберігання, експедирування, інформаційне супроводження транспортного процесу тощо.

10. Брак у законодавстві необхідного правового регулювання в частині визначення правової природи вузлової угоди призвів до того, що тривалий час, (починаючи з радянського періоду розвитку юридичної науки) в юридичній літературі така угода розглядалася виключно як організаційний договір між суб'єктами транспортних відносин. Проте, забезпечення існування права власності на перевалочні пункти й виникнення у зв'язку із цим нового учасника транспортного процесу – власника або володільця (орендаря, користувача) перевалочного пункту, привели до переосмислення регулятивних властивостей вузлової угоди. Станом на сьогодні за таких умов вона набула додаткового змісту й почала використовуватись у практиці відповідних відносин не лише як організаційний договір, що встановлює строки завантаження й розвантаження транспортних засобів, порядок приймання, здачі та зважування вантажів, місця оформлення документів (перевальних відомостей) тощо, але і як традиційний майновий договір про надання послуг перевалки вантажів та інших суміжних послуг у транспортних вузлах. Визнаючи можливість вузлової угоди служити підставою діяльності перевалочного пункту, відповідні законодавчі положення не заперечують і проти можливості такого договору виступати самостійною підставою надання відповідних послуг. У той же час договір перевалки вантажу є суто майновим договором, спрямованим на правове забезпечення відносин з надання послуг перевалки вантажу, а тому становить домовленість двох сторін, суб'єктів транспортних відносин (транспортних організацій), за якою одна сторона зобов'язується у встановлений строк, за відповідну плату перемістити вантаж з одного транспорту або його виду на інший,

на підставі обов'язкових технологічних правил і з метою продовження процесу доставки вантажу, а друга сторона — надати інформацію про тип, вид і правовий режим вантажу, й оплатити надану послугу.

## **СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**

### **Наукові праці, в яких опубліковані основні результати дисертації.**

1. Попов В. А. Класифікація договорів, що укладаються у сфері перевезення. *Наше право*. 2016. № 1. С. 150–157.
2. Попов В. А. Розвиток правового регулювання перевезень вантажів. *Порівняльно-аналітичне право*. 2016. № 1. С. 115–118. URL: [http://www.pap.in.ua/1\\_2016/34.pdf](http://www.pap.in.ua/1_2016/34.pdf) (дата звернення: 15.03.2017).
3. Попов В. А. Правова природа вузлової угоди в цивільному праві України. *Форум права: електрон. наук. фахове вид.* 2017. № 1. С. 155–161. URL: [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/FP\\_index.htm\\_2017\\_1\\_28.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/FP_index.htm_2017_1_28.pdf) (дата звернення: 05.05.2017).
4. Попов В. А. Перевалочний пункт у відносинах мультимодального перевезення вантажу: цивільно-правовий аспект. *Наук. вісн. Херсон. держ. ун-ту*. 2017. Вип. 2, т. 1. С. 102–105.
5. Попов В. Перевалочний пункт і транспортно-логістичний центр: співвідношення понять. *Visegrad journal on human rights*. 2017. № 1, part 2. P. 125–130.
6. Попов В. Правова природа та особливості договору буксирування. *Підприємництво, госп-во і право*. 2016. № 3. С. 43–46.

### **Наукові праці, які посвідчують апробацію матеріалів дисертації.**

7. Попов В.А. Liability of parties for cargo damage under contracts of direct and direct combined transport of goods. *Проблеми сучасної юридичної науки очима молодих учених*. Харків НЮУ ім. Ярослава Мудрого, 2015. – С. 67 – 69.
8. Попов В.А. Про класифікацію договорів, які укладають у сфері перевезення. *Проблеми вдосконалення приватноправових механізмів набуття, передачі,*

здійснення та захисту суб'єктивних цивільних прав : круглий стіл, присвяч. пам'яті проф. Ч. Н. Азімова, 18 груд. 2015 р. : матеріали. – Х., 2015. – С. 245 – 257.

9. Попов В.А. Договір буксирування: правова природа й особливості укладення. *Актуальні проблеми приватного права*: матеріали наук.-практ. конф., присвяч. 94-й річниці з дня народження д-ра юрид. наук, проф., чл.-кор. АН УРСР В.П. Маслова – Х. : Право, 2016.– С. 313-316.

10. Попов В.А. *Правова природа вузлової угоди в цивільному праві. Проблеми вдосконалення приватноправових механізмів набуття, передачі, здійснення та захисту суб'єктивних цивільних прав* : матеріали науково-практичної конференції, присвяченої пам'яті проф. Чингізхана Нуфатовича Азімова, (Харків, 16 груд. 2016 р.) – Х., 2016. – С. 263 – 265.

## АНОТАЦІЯ

**Попов В. А. Правовідносини у сфері перевезення вантажів у прямому та прямому змішаному сполученні.** – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.03 «Цивільне право та цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право». – Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого, Міністерство освіти і науки України, Харків, 2017.

Дисертаційна робота присвячена розгляду правовідносин, що виникають у сфері перевезення вантажів у прямому та прямому змішаному сполученні, аналізу цивільно-правових договорів, які регулюють такі відносини, а також дослідженню специфіки цивільно-правової послуги перевалки вантажу і правових підстав її здійснення.

Автором окреслюються основні етапи еволюції відносин у сфері перевезення



вантажів і їх правового регулювання, розглядаються елементи відносин перевезення, а також правова природа договору перевезення вантажу у прямому та прямому змішаному сполученні. Пропонується теоретичне бачення системи договорів у сфері правовідносин з перевезення вантажу у прямому та прямому змішаному сполученні. Визначено особливості цивільно-правової відповідальності сторін договору перевезення. Розглянуто правову природу перевалки вантажів як технологічного процесу і цивільно-правової послуги, охарактеризовано правові засади діяльності перевалочних пунктів, а також проведено співвідношення між вузловою угодою і договором перевалки та визначено їх зміст.

**Ключові слова:** перевезення, вантаж, перевезення в прямому сполученні, перевезення у змішаному сполученні, транспортний процес, перевалка, вузлова угода.

## АННОТАЦИЯ

**Попов В. А. Правоотношения в сфере перевозки грузов в прямом и прямом смешанном сообщении.** – Квалификационная научная работа на правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.03 «Гражданское право и гражданский процесс; семейное право; международное частное право». – Национальный юридический университет имени Ярослава Мудрого, Министерство образования и науки Украины, Харьков, 2017.

Диссертационная работа посвящена рассмотрению правоотношений, возникающих в сфере перевозки грузов в прямом и прямом смешанном сообщении, анализу регулирующих их гражданско-правовых договоров, а также исследованию специфики гражданско-правовой услуги перевалки груза и правовых оснований ее предоставления.

Устанавливается правовая природа правоотношений, возникающих их договора перевозки грузов в прямом и прямом смешанном сообщении. Обосновывается, что такие правоотношения предусматривают возможность замены отправителя иным

лицом, в том числе в части полного либо частичного исполнения обязанности по оплате перевозки, а также права получения груза. В связи с этим приводятся аргументы в пользу того, что договор перевозки груза в прямом и прямом смешанном сообщении является двухсторонним договором в котором совершается замена отправителя другим лицом в случае, если груз отправляется последнему.

Приводится теоретическое осмысление системы договоров в исследуемой сфере, существование которой обуславливается сложностью и стадийностью транспортного процесса, а потому и необходимостью включения в него кроме отправителя и перевозчика других субъектов. Рассматриваются классификации соответствующих договоров и отдельные договорные конструкции, устанавливается соотношение между ними.

При изучении правоотношений перевозки грузов в прямом и прямом смешанном сообщении в части ответственности их участников проводится разграничение относительных правоотношений между отправителем/получателем и перевозчиком, а также абсолютных правоотношений между собственником груза и иными участниками имущественного оборота. В связи с этим обосновывается, что субъектный состав соответствующих отношений зависит в частности от факта и момента вступления в них получателя.

Особое внимание в работе посвящено рассмотрению перевалки грузов, правовых оснований ее проведения, определению гражданско-правового статуса перевалочных пунктов. Устанавливается, что перевалка груза является отдельной технологической операцией в границах процесса ее перевозки и составляет содержание соответствующей гражданско-правовой услуги, а также имеет собственное правовое основание для совершения, в качестве которой выступает договор. При этом перевалка может быть характерна как для перевозки груза в прямом, так и прямом смешанном сообщении.

Анализируется правовая природа деятельности перевалочных пунктов и транспортно-логистических центров, определяется соотношение между ними. Формируется вывод, что указанные центры являются современной альтернативой перевалочным пунктам с большим масштабом функциональных свойств, поскольку

они кроме перевалки грузов, обеспечивают также выполнение таких операций, как планирование перевозок, их организационное обеспечение, организация товарооборота в транспортно-логистических центрах (прием, хранение, выдача, таможенное оформление груза и пр.).

Доказано, что узловое соглашение, как правило, является организационным договором, фиксирующим условия касательно места передачи грузов по отдельным договорам перевозки, сроки загрузки и разгрузки транспортных средств, порядок приема, сдачи и взвешивания грузов и т.д. В то же время в современных условиях это соглашения приобретает значение имущественного договора, поскольку используется участниками транспортного процесса для регулирования отношений по перевалки грузов. В свою очередь договор перевалки груза является имущественным договором, который регулирует лишь отношения по перевалке.

**Ключевые слова:** перевозка, груз, перевозка в прямом сообщении, перевозка в прямом смешанном сообщении, транспортный процесс, перевалка, узловое соглашение

## ANNOTATION

**Popov V. A. Legal relationships in sphere of unimodal and multimodal cargo transportation.** – Qualification thesis as a manuscript.

Thesis for obtaining a scientific degree of Candidate of Legal Sciences on specialty 12.00.03 «Civil law and civil procedure; family law; international private law». – Yaroslav Mudryi National Law University, Ministry of Education and Science of Ukraine, Kharkiv, 2017.

The thesis is devoted to research relationships in sphere of unimodal and multimodal cargo transportation, to analysis civil legal contracts regulating such relationships and research the features of transshipment civil-legal service and legal basis of its providing.

The author determines main stages of evolution of relationships in sphere of cargo transportation and its legal regulation. The elements of transportation relationships as well

as legal nature of contract of unimodal and multimodal cargo transportation are analyzed. The author's theoretical vision of contract system in sphere of unimodal and multimodal cargo transportation is proposed. Features of civil legal responsibility of transportation contract parts are determined. Legal nature of cargo transshipment as technological process and civil legal service are considered and legal bases for transshipment points activity is determined. The author specifies the relation between nodal agreement and contract of transshipment and determines their content.

**Key words:** transportation, cargo, unimodal transportation, multimodal transportation, transportation process, transshipment, nodal agreement.

Відповідальний за випуск:  
кандидат юридичних наук, доцент  
Надьон В.В.

Підписано до друку 18.01.2018 р. Формат 60х90/16.

Папір офсетний. Віддруковано на різнографі.

Ум. друк. арк. 0,7. Облік.-вид. арк. 0,9.

Тираж 100 прим. Зам. № 990.

Друкарня  
Національного юридичного університету  
імені Ярослава Мудрого  
61024, м. Харків, вул. Пушкінська, 77