



ІСТОРИКО-ПРАВОВИЙ АНАЛІЗ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ У ПРЯМОМУ ЗМІШАНОМУ СПОЛУЧЕННІ

Кадала В.В.,

аспірант Інституту економіко-правових
досліджень НАН України

Автор даної статті намагається дослідити суспільні відносини, які існують у прямому змішаному сполученні в Україні з початку їх виникнення до наших часів, та надати історико-правовий аналіз перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. В статті також розкрито історію розвитку механізму законодавчого регулювання перевезення вантажів.

Ключові слова: перевезення вантажів, пряме змішане сполучення, історія перевезень, правове регулювання перевезення вантажів.

Автор данной статьи пытается исследовать общественные отношения, которые существуют в прямом смешанном соединении в Украине с начала их возникновения до наших времен, и предоставит историко-правовой анализ перевозки грузов в прямом смешанном соединении. В статье также раскрыта история развития механизма законодательной регуляции перевозки грузов.

Ключевые слова: перевозка грузов, прямое смешанное соединение, история перевозок, правовая регуляция перевозки грузов.

The author of the dannoy article tries to probe, public relations which exist in the direct mixed connection in Ukraine from the beginning of their starting to our times, and to give the historical-legal analysis of transportation of loads in the direct mixed connection. History of development of mechanism of the legislative adjusting of transportation loads is also exposed in the article.

Keywords: transportation of loads, direct zmishanene connection, history of perevezenn', legal adjusting of transportation of loads.

У дореволюційній Росії такого поняття, як “договір перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні” не існувало. Проект Гражданського Уложення Російської Імперії від 1910 року передбачав дуже вузьке трактування договору по вантажоперевезенню, але його автори не взяли до уваги необхідність перевезення не тільки одним видом транспорту, але й вантажно-го перевезення різними видами транспорту. Окремі елементи сучасного договору можна було зустріти в договорах по вантажоперевезенню, які уклалися із приватними товариствами транспортування поклажі. Нерозвиненість ринку транспортних послуг на той час пояснювало такий стан справ.

Ситуація сьогодення у питанні законодавчого регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні виявляється чи не набагато кращою ніж у царській Росії – поряд із стрімким розвитком перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, відповідний закон у законодавстві нашої країни відсутній. На жаль, з радянських часів не залишилися законодавства, яке б регулювало зазначені правовідносини.

Об'єктом дослідження цієї статті є суспільні відносини, які існують у сфері перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні в нашій країні з початку їх виникнення до наших часів, а предметом – історико-правовий аналіз перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.

Мета цієї статті полягає в узагальненні стану наукового розроблення та законодавчої регламентації перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні в різні етапи розвитку нашої країни, висвітленні ево-

люції правової думки та поглядів на перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.

Для досягнення поставленої мети були вирішені такі завдання: проаналізувати наявні наукові розробки і розвиток чинного законодавства у контексті досліджуваної тематики.

Методологічною основою статті є діалектичний метод пізнання суспільних явищ і процесів. Тут використовуються також загальноприйняті в юридичній науці методи наукового пізнання: формально-юридичний, системно-структурний, порівняльно-правовий, історико-правовий та інші загальнонаукові й спеціальні методи.

Наукова новизна статті визначена метою і поставленими завданнями. Вона полягає у тому, що було здійснено історико-правовий аналіз правового регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні в нашій країні.

Передвісткою появи сучасного прямого змішаного сполучення можна вважати відносини, опис яких наведений в статті 10 Загального статуту російських залізниць, згідно з якою залізниці мали право розповсюджувати прямі сполучення за межі залізниць, укладаючи в цих цілях угоди з пароплавними або транспортними товариствами [1, с. 63]. Проекти договорів, що уклалися між залізницями та іншими транспортними організаціями, а також складені залізницями проекти положень про залізничні транспортні контори або міські станції надавалися до Міністерства фінансів та Міністерства шляхів сполучення. При відсутності заперечень від цих міністерств протягом місяця вказані



проекти могли бути реалізовані залізницями (ст. 10 Загального статуту).

Російське цивільне законодавство розглядало договір перевезення як окремий вид договору підряду (Свод законов Российской империи. Т. X. ч.1. Ст. 1738), не визнаючи його самостійним договором (*sui generis*).

Разом з тим цивільно-правова доктрина того часу виходила з самостійного характеру перевезення та необхідності забезпечення його детального регулювання. Так, Г.Ф. Шершеневич при класифікації цивільно-правових договорів відводив договору перевезення самостійне місце в категорії договорів на надання користування чужими послугами, куди поряд з перевезенням він відносив також особистий найм, підряд, довіреність, комісію, поклажу та товариство. Відсутність законодавчого визнання самостійного характеру договору перевезення він пояснював тим, що «позднейшие договоры образуются из прежних путем сочетания различных юридических элементов. Но такая классификация предполагает уже выполненным подробный анализ каждого договора, между тем как до сих пор редкий договор не возбуждает спора о юридической его природе» [2].

В період підготовки проекту Гражданського Уложення (надалі – ГУ), у російських цивілістів уже не було сумнівів у тому, що договір перевезення повинен бути визнаний самостійним цивільно-правовим договором. У матеріалах Редакційної комісії, що підготувала проект ГУ, відмічалась необхідність виділити перевезення у вигляді самостійного договору та розробити для неї ряд правил, виходячи з особливостей перевезення. Позиція Редакційної комісії ґрунтувалася в тому числі на судовій практиці, що склалася на той час, особливо практиці комерційних судів, яка «завжди надавала договорам про перевезення вантажів самостійне значення». Крім того, приймалося до уваги, що чинний тоді Загальний статут російських залізниць 1885 р. включав до себе детальні правила, що регулюють саме договірні правовідносини з перевезення вантажів залізницями.

Правила про перевезення, що містяться в проекті ГУ, як відмічалось в матеріалах Редакційної комісії, «имеют в виду определить договорные отношения, которые возникают между грузоотправителями и самостоятельными перевозчиками, принимающими на себя исполнение перевозок от своего собственного имени и своим иждивением, но за счет отправителей либо получателей груза» [3].

Згідно з проектом ГУ (ст. 1993), за договором перевезення перевізник зобов'язується за винагороду (провізну плату) доставити сухим шляхом або водою в указане місце пасажирів, чи ввірений йому, перевізнику, відправником вантаж та здати останній в місці призначення визначеній особі (одержувачеві). Отже, із змісту статті вбачається реальний характер договору перевезення: перевізник зобов'язується доставити в пункт призначення лише ввірений йому вантаж, тобто договір перевезення вважається укладеним тільки після передачі візнику відправником вантажу для доставлення в пункт призначення.

Редакційна колегія підкреслювала, що визначення договору перевезення відповідає погляду судової практики та висловлює широке поняття, під яке підпадають доволі різні види перевезення. Згідно з задумом творців, норми ГУ повинні були охоплювати широку сферу правовідносин, що виникають при перевезенні вантажів. Тому проект містив всі загальні положення, що відносяться до різних видів перевезення, тим самим забезпечувалося одноставне регулювання схожих правовідносин, що витікають із перевезення вантажів. Подібне регулювання забезпечувалося сукупністю норм, поєднаних у 42 статті.

Вже саме визначення договору перевезення містило вказівку на всі основні елементи цього договору: осіб, що беруть участь в укладанні та виконанні договору перевезення (відправник, перевізник, одержувач); основне зобов'язання перевізника (доставляння та здача вантажу одержувачеві); основне право вимоги перевізника (винагорода); основні види перевезень (сухим шляхом або водою).

Під відправником розумілася особа, що уклала договір перевезення від свого імені. В якості відправника не завжди виступав власник вантажу, а, наприклад, комісіонер або інша особа, що відправляє вантаж за дорученням і за рахунок іншої особи, але від свого імені в якості самостійної сторони, що виступає стороною договору. Особа, що здає вантаж до відправлення на підставі довіреності та від імені відправника, визнавалася не відправником, а здавальником, для якого з договору перевезення не виникає ні прав, ні обов'язків.

Одержувачем вантажу визнавалася та особа, якому перевізник за вказівкою відправника був зобов'язаний здати вантаж в місці доставки. В якості одержувача вантажу також виступав і сам відправник, якщо вантаж відправлений на його ім'я. Одержувачем вантажу також виступав не тільки власник (покупець) відправленого вантажу, але і комісіонер відправника або власника вантажу.

Цікаво відмітити, що правове становище одержувача вантажу дореволюційними цивілістами розумілося одноставно: він визнавався третьою особою, яка не бере участь в укладанні договору перевезення, але в силу цього договору набувала право вимагати від свого імені здачі йому вантажу, що прибув до місця призначення.

Предмет зобов'язання перевізника по договору перевезення вантажу складали доставляння вантажу в місце призначення та здавання його одержувачеві.

Однією з суттєвих ознак договору перевезення, що поєднує його з більшістю інших цивільно-правових договорів, Редакційна комісія вважала його сплатність, підкреслюючи право перевізника на отримання винагороди за перевезення.

Таким чином, до революції 1917 р. договір перевезення в тому вигляді, як він проектувався в підготовленому проекті Гражданського уложення стосовно до всіх видів перевезення, розглядався в якості самостійного цивільно-правового договору, який є двостороннім, оплатним, реальним договором. Крім того, говорячи сучасною юридичною мовою, в цьому договорі,



що укладається з транспортною організацією загально-го користування, виявляються всі ознаки публічного договору, оскільки відповідна транспортна організація (загальний візник) не мала права, за винятком окремих випадків, передбачених законом, відмовити вантажовідправнику в укладанні договору перевезення. Більш того, за порядком укладання договору з такими транспортними організаціями сьогодні його віднесли б до договорів приєднання, адже вантажовідправник укладав договір перевезення не інакше як приєднуючись до умов, що були розроблені перевізником та викладені у відповідних правилах перевезення.

Розвиток договору перевезення в СРСР відбувався на тому фоні, що в Радянському Союзі надавалася велике значення транспорту як одній з основних ланок єдиного народногосподарського комплексу країни. У відповідності з чисельними директивними документами партії та уряду виділялися значні капіталовкладення на розширення мережі залізниць, будівництво нових шосейних доріг, портів, пристаней, аеропортів, збільшення парку вагонів та інших засобів пересування, розроблення та виробництво сучасних морських та повітряних суден. Стійкими темпами збільшувалися об'єми вантажних перевезень.

В юридичній та економічній літературі того часу також постійно підкреслювалась роль та значення транспорту, вантажних перевезень в розвитку народного господарства. Наприклад, О.С. Іоффе писав: «В економічній житті нашої країни транспорт займає особливе місце. Во-первых, при его посредстве обеспечивается связь между промышленностью и сельским хозяйством, а также между различными отраслями самой промышленности. Во-вторых, благодаря ему осуществляется движение продукции из сферы производства в сферу обращения, а тем самым транспортная деятельность выступает в качестве продолжения процесса производства в пределах процесса обращения... В-третьих, осуществляемые различными видами транспорта перевозки касаются не только грузов, но и пассажиров, а также их багажа, и именно в такой форме обслуживаются многообразные потребности в передвижении, возникающие у граждан... Важнейшее народнохозяйственное значение социалистического транспорта обуславливает и предопределяет роль правового регулирования транспортной деятельности в СССР» [4].

Разом з тим, слід відмітити, що рівень правового регулювання перевезень вантажів протягом всього радянського періоду розвитку цивільного права відрізнявся явною неадекватністю степені суспільного розуміння ролі та значення транспорту в житті країни. Достатньо сказати, що протягом більшої частини радянського періоду норми про договір перевезення були відсутніми в кодифікованих актах цивільного законодавства [1, с. 73].

Тільки в Основах цивільного законодавства Союзу РСР та союзних республік 1961 р. (надалі – Основи цивільного законодавства 1961 р.) з'явилася окрема глава, присвячена договору перевезення – гл. 9 «Перевезення».

Разом із цим, не можна не відмітити, однак, що в радянський час, та особливо в період з 1960 по 1990 р., була видана велика кількість наукових робіт, присвячених правовому регулюванню відносин, що виникають при перевезеннях вантажів. Багато відомих цивілістів займалися науковим дослідженням проблем договору перевезення. В той період вийшли в світ наукові праці таких правознавців, як М.К. Александров-Дольник, С.С. Алексеев, А.М. Белякова, А.Г. Биков, Г.С. Гуревич, В.А. Єгізаров, А.Д. Кейлін, А.Л. Маковський, Д.І. Половінчик, Я.І. Рапопорт, Г.П. Савичев, О.Н. Садиков, В.Т. Смирнов, М.А. Тарасов, Р.О. Халфіна, Б.Л. Хаскельберг, М.Є. Ходунов, Б.Б. Черепакін, Х.І. Шварц та ін. У зв'язку з цим можна сказати, що на відміну від законодавства, з точки зору розвитку цивільно-правової доктрини радянський період опинився чи не самим плідним для договору перевезення.

У ході реформи управління транспортом, яка проводилася в 50-60 рр. минулого століття, були створені міністерства транспорту, які вже розробляли нормативно-правову базу для змішаного перевезення. Але при цьому, основи цивільного законодавства 1961 року та Цивільний кодекс 1964 року, також не містили правових норм по складанню договору змішаного перевезення та не визнавали його як самостійний.

У радянський період розвитку транспортного законодавства правове регулювання відносин, пов'язаних із перевезеннями вантажів у прямому змішаному сполученні, створювалося виходячи з необхідності забезпечення їх окремою комплексною регламентації, що цілком враховувала особливості зазначених правовідносин. Незважаючи на те, що таке регулювання загалом здійснювалося підзаконними нормативними актами, зазначені акти мали міжвідомчий характер. Як приклад, можна навести Правила перевезень вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні, затверджені 24 квітня 1956 р. Міністерством шляхів сполучення СРСР і Міністерством морського флоту СРСР за дорученням Ради Міністрів СРСР [1, с. 511].

Така система правового регулювання відносин по перевезенню вантажів, коли основний пласт правовідносин регламентувався не законом, а підзаконними нормативними актами уряду та відомчими нормативними актами транспортних міністерств, створювала сприятливу підставу для реалізації суто відомчих інтересів в ущерб правам та законним інтересам вантажовідправників та вантажоодержувачів, що знайшло своє відображення в численних правилах, з явним «перекосом» на користь транспортних організацій.

В радянському законодавстві перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, не дивлячись на наявність таких правовідносин, не виділялося в окремий вид договорів. Тому доцільно розглянути договір перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні в межах розуміння радянським законодавством договору перевезення вантажів.

Спираючись на чинне на той час законодавство та поняття, яким законодавець визначав договір перевезення вантажів (ч. 1 ст. 72 Основ, ст. 358 ЦК УРСР 1963 року), договір перевезення вантажів у прямому



змішаному сполученні можна було охарактеризувати наступним чином.

Договором перевезення вантажів визнавався такий договір, по якому транспортна організація (перевізник) зобов'язується доставити ввірений йому відправником вантаж в пункт призначення та видати його правомочній на отримання вантажу особі (одержувачу), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату (ч. 1 ст. 72 Основ, ст. 358 ЦК Української РСР 1963 року). Відповідно договором перевезення вантажів у пряму змішаному сполученні визнавався такий договір, по якому перевезення вантажів здійснювалося кількома транспортними організаціями (перевізниками) в пункт призначення та відбувалася видача правомочній на отримання вантажу особі (одержувачу), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату. В межах такого перевезення, як одна із стадій, відбувалося перевантаження вантажу з одного виду транспорту на інший.

Умови перевезення вантажів та відповідальність сторін згідно з Основами повинні були визначатися статутами (кодексами) окремих видів транспорту, та правилами, що видавалися в установленому порядку (ч. 3 ст. 72 Основ, ч. 1 ст. 358 ЦК УСРСР 1964 року).

Виходячи з законодавчого визначення договору перевезення вантажу, можна зробити висновок, що він був сконструйований у вигляді реального договору. На цю обставину звертали увагу багато дослідників. Наприклад, В.Т. Смирнов писав: «Договори перевезення вантажів являються реальними. Для їх заключення недостатньо угоди перевізника і грузоотправителя, необхідна ще і передача вантажу перевізнику, оскільки він зобов'язаний доставити «ввірений» йому вантаж. Однак в деяких випадках укладаються консенсуальні договори перевезення вантажів. Так, консенсуальними являються договори морської перевезення вантажів в формі чартера (ст. 120 КТМ СРСР)» [5].

Правова природа договору перевезення, його місце в системі інших цивільно-правових договорів викликали дискусії лише на перших етапах розвитку радянського цивільного права, коли окремі правознавці розглядали договір перевезення в якості різновиду договору підлягав або як особливий вид договору, складений винятково з елементів інших цивільно-правових договорів. Із цього приводу К.К. Яічков вказував, що, «визначив правову природу договору перевезення, надо идти не путем подведения этого договора под другие виды договоров, известных советскому гражданскому праву, не путем отыскания в нем элементов других договоров, а следует в нем самом найти характеризующие его особенности», чого можна досягнути, якщо звернутися до «экономическому содержанию отношений по перевозке, так как из особого характера экономических отношений по перевозке вытекает целый ряд особенностей в правовой регламентации договора перевозки» [6].

О.С. Іоффе стверджував, що природу договору визначає його основна мета; основну мету перевезення «составляет перемещение грузов или пассажиров, и только с ориентацией на нее должна выявляться осо-

бая природа договора перевозки». Але відміна договору перевезення від найбільш схожих з ним правовідносин, пов'язаних із здійсненням підрядних робіт, було виявлено ним все ж шляхом аналізу не цілей вказаних договорів, а їх економічного змісту. «Одна из особенностей транспорта, – писав О.С. Іоффе, – состоит в том, что производственный процесс здесь совпадает во времени с процессом потребления производимой продукции, в качестве которой выступает сама перевозка. Производят эту продукцию предприятия, входящие в состав транспорта как особой отрасли народного хозяйства. Транспорт не создает каких-либо новых материальных ценностей, а обеспечивает лишь их перемещение. Работа по перемещению материальных ценностей и пассажиров настолько специфична, что нуждается в особом правовом нормировании, существенно отличающемся от нормирования отношения по договору подряда. Все это и приводит к образованию, независимо от подряда, самостоятельного типа гражданских правоотношений – обязательств по перевозкам» [4, с. 554-555].

Отже, з дореволюційних часів відбулася еволюція поглядів на договір перевезення, який вже визнавався самостійним договором (*sui generis*), який міг бути як реальним, так і консенсуальним, але у всіх випадках сплатним та взаємним.

Що стосується еволюції видів договору перевезення, то самим поширеним розділенням договору перевезення на окремі його види визнавалася диференціація в залежності від виду транспорту, що здійснює перевезення: залізничне, морське, повітряне, річкове та автомобільне перевезення. Тобто на відміну від закріплених ст. 1993 проекту ГУ перевезення «сухим шляхом і водою» відбулося розширення їх видів.

Всі види транспорту повинні були здійснювати перевезення вантажів в тісній взаємодії з іншими видами транспорту, організовуючи систему прямих змішаних сполучень. Перевезення в пряму змішаному сполученні відбувалося за єдиним транспортним документом, що був складений на весь шлях прямування. Перевезення вантажів у пряму змішаному сполученні здійснювалося на підставі Правил перевезення вантажів в пряму змішаному сполученні, затверджених відповідними транспортними організаціями, підвідомчі організації яких брали участь у такого роду перевезеннях.

В пряме змішане вантажне сполучення входили: всі залізничні станції, відкриті для операцій з вантажними перевезеннями; морські порти, а також, річкові порти та пристані за переліком, встановленим Міністерством морського флоту СРСР та міністерствами річкового флоту союзних республік; аеропорти цивільного повітряного флоту за переліком, встановленим Міністерством цивільної авіації СРСР; автостанції, агентства та автогосподарства автомобільного транспорту загального користування за переліком, встановленим міністерствами автомобільного транспорту союзних республік. Порти, пристані, аеропорти, автостанції, агентства та автогосподарства вважалися включеними в пряме змішане сполучення з моменту телеграфного пові-



домлення про це з наступним опублікуванням відповідної інформації в збірниках правил перевезень та тарифів транспортних міністерств та відомств. Вантажі в прямому змішаному сполученні приймалися до перевезення згідно з планом, затвердженим у встановленому порядку. Транспортним міністерствам та відомствам за погодженням між ними надавалась можливість приймати вантажі до перевезення в прямому змішаному сполученні понад плану.

Прийом до перевезення та відвантаження з пунктів перевалювання вантажів, що перевозяться малими відправками в прямому змішаному сполученні, виконувалися за пред'явленням, в необхідних випадках з їх підсортуванням, при передаванні на залізницю – на вантажосортувальній станції, при передаванні на автомобільний, водний та повітряний транспорт – відповідно в автотранспортних організаціях, в портах (на пристанях) та в аеропортах.

В пунктах перевалювання транспортні організації були зобов'язані забезпечувати безперерйну та рівномірну подачу вагонів, суден та автомобілів під навантаження перевальних вантажів. Поширено застосовувалося перевалювання вантажів з одного виду транспорту на інший за так званим прямим варіантом, тобто без вивантаження в склад із наступним навантаженням вантажів, що перевозяться на інший вид транспорту; в цих цілях затверджувалися спеціальні місячні плани перевалювання вантажів. Транспортні організації, що приймали вантажі для подальшого перевезення в пунктах перевалювання, повинні були усунути неподання транспортних засобів, а інші транспортні організації – усунути неперед'явлення вантажів або їх недовантаження, що відбулися в окремі дні першої або другої половини місяця, – в наступні дні даної половини місяця.

У випадку неподання перевізних засобів для виконання місячного плану перевалювання вантажів з вини транспортних організацій, що приймають вантажі для подальшого перевезення, останні були зобов'язані за вимогою інших учасників перевезення, що доставляли вантаж в пункт перевалювання, виділяти перевізні засоби для виконання невиконаної частини місячного плану перевалювання вантажів протягом наступного місяця. Порядок виділення перевізних засобів для усунення недовантаження встановлювався за погодженням між відповідними транспортними організаціями. При порушенні погодженого порядку усунення недовантаження відповідні транспортні організації несли відповідальність за невиконання плану перевалювання вантажів.

Вантажі, що прямували в прямому змішаному сполученні, зважувалися в пунктах перевалювання при передаванні їх з одного виду транспорту на інший за вимогою сторони, що приймала вантаж. Однак тарні та одиничні вантажі, прийняті до перевезення за стандартною вагою або вагою, вказаною вантажовідправником на кожному вантажному місці, та такі, що надійшли в пункт перевалювання в справній тарі, передавалися з одного виду транспорту на інший без зва-

жування, по рахунку та в тому ж порядку видавалися вантажоодержувачу в пункті призначення.

Умови роботи перевальних пунктів визначалися так званими вузловими угодами, що уклалися між відповідними транспортними організаціями строком на три роки. Всі суперечки, що виникали з вузлових угод, розглядалися державними арбітражами.

Законодавство України, що регулює перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні прийняло у спадщину від радянського законодавства розділ VIII Статуту внутрішнього водного транспорту СРСР, розділ VII Статуту автомобільного транспорту УРСР. У Статуті залізниць України, що був прийнятий за часів незалежності, перевезенню вантажів у прямому змішаному сполученні присвячений розділ V.

Цивільний та Господарський кодекси України стали законодавчою базою для регулювання відносин по перевезенню вантажів у прямому змішаному сполученні з 2004 року.

В статті 913 Цивільного Кодексу України законодавець визначив, що перевезення вантажу може здійснюватися декількома видами транспорту за єдиним транспортним документом (пряме змішане сполучення). Відносини організацій, підприємств транспорту, що здійснюють перевезення у прямому змішаному сполученні, визначаються за домовленістю між ними.

У спеціальному законі, а саме у ст. 312 Господарського Кодексу України встановлено, що за договором перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні перевезення здійснюється від вантажовідправника до вантажоодержувача двома або більше перевізниками різних видів транспорту за єдиним перевізним документом. До договорів перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні застосовуються правила ст. 307 цього Кодексу, якщо інше не передбачено транспортними кодексами чи статутами. Відносини перевізників під час перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні та умови роботи перевальних пунктів регулюються вузловими угодами. Порядок укладення вузлових угод встановлюється транспортними кодексами та статутами.

Підсумовуючи, слід зазначити, що відносини з перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні виникли ще у дореволюційній Росії, що знайшло своє відображення у Загальному статуті російських залізниць. В радянські часи, не зважаючи на бурхливий розвиток перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, законодавчого забезпечення ці відносини не отримали, обмежуючись підзаконними нормативними актами уряду та відомчими нормативними актами транспортних міністерств. За часів незалежності, перше законодавче закріплення відносин з перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні відбулося у Цивільному та Господарському кодексі України, які набрали чинності з 2004 року. Але для ефективного регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні потрібне якнайскоріше прийняття відповідного закону.



СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. – М.: Статут, 2006 – 910 с.
2. Шершеневич Г.Ф. Курс гражданского права. Т. 2. – М., 1902. – С. 94.
3. Гражданское Уложение: Проект Высочайше учрежденной Редакционной Комиссии по составлению Гражданского Уложения/ Под ред. И.М. Тютрюмова. Том второй. – СПб., 1910. – С. 556.
4. Иоффе О.С. Обязательственное право. – М., 1975. – С. 553-555.
5. Комментарий к Гражданскому кодексу РСФСР/ Под ред. С.Н. Братуся, О.Н. Садикова. 3-е изд. испр. и доп. – М. 1982. – С. 444.
6. Яичков К.К. Договор перевозки и его значение в осуществлении планов народнохозяйственной деятельности. – М., 1952. – С. 12.