

повітряних суден / В. Д. Бордунов, А. І. Котов, Ю. М. Малєєв. – М.: Наука, 1988. – 209 с.

3. Волков М. М. Повітряне право: навч. посіб. – Вип. 1 (частина спеціальна). – Л.: Ленкнига, 1975. – 50 с.

УДК 341:347.763:656(043.2)

**Жмур Н. В.**, к.ю.н.,  
**Желяк А. А.**, студентка,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ

## **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВЗАЄМОДІЇ ТРАНСПОРТУ У ЗМІШАНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ**

В останні десятиріччя все гострішою стає необхідність врегулювання прямих змішаних перевезень вантажу. Змішані перевезення являють собою перевезення вантажів, використовуючи тільки один транспортний документ, за участі не менше двох різновидів транспорту в якості перевізників. Вантажовідправник при цьому звільняється від потреби передавати вантаж з першого транспорту на другий, при цьому укладаючи з кожним перевізником окремих договір. За кордоном такий вид перевезень називають ще мультимодальних. Такий вид був запропонований тільки в сімдесятих роках, а до цього всі компанії займалися виключно одновидовими перевезеннями. Тепер послуги в даній сфері націлені на потреби вантажу. Змішані перевезення є більш складними в порівнянні з перевезеннями, роздробленими за видами транспорту. Однак вони набагато простіше для клієнтів, так як відправник і одержувач вантажу працює з одним оператором, що пропонує цілий ряд послуг. Клієнтам немає потреби домовлятися з операторами кожного окремого виду транспорту, а також перевізниками, які працюють по всьому ланцюгу [1, с. 14-15].

Змішані перевезення регулюються у правовому аспекті транспортними статутами та кодексами. Транспортування здійснюється за загальною для всіх видів транспорту схемою. Відправник вантажу укладає договір з першим перевізником на все перевезення, після чого отримує примірник спеціальної транспортної накладної. Другий примірник буде супроводжувати вантаж на всьому шляху слідства.

Міжнародні змішані перевезення являють собою транспортування із застосуванням не менше двох різновидів транспорту, наприклад, це може бути морський і автомобільний. Даний спосіб транспортування вантажу з високим ступенем ефективності застосовуємо для доставки товарів майже в будь-яку точку планети. При такому вигляді транспортування до процесу

необхідно залучати різноманітні види техніки, як залізничні, так і морські крани, індивідуальну логістичну схему, яка буде розроблена для кожного окремого маршруту. Основними перевагами даного типу перевезень є:

— короткі терміни доставки вантажів, так як немає необхідності у підготовці транспорту, при цьому враховується розгалуженість дорожньої інфраструктури, що дозволяє отримати оптимальний результат;

— універсальність – можна доставляти майже будь-які типи вантажів, в числі яких також є небезпечні і негабаритні;

— оперативність – передбачається, що є широкий спектр видів транспорту, який забезпечує можливість формування партії вантажу довільних обсягів, транспортування яких буде здійснюватися в міру необхідності [2, с. 9-10].

Певною мірою ефективно міжнародне співробітництво щодо перевезень різними видами транспорту відображають Гамбурзькі правила 1978 р. Вони зближують правовий режим відповідальності морського перевізника за вантаж з правовим режимом відповідальності перевізника, який існує на інших видах транспорту. Але у процесі змішаного перевезення виникає необхідність регламентувати правовий статус такого організатора перевезення різними видами транспорту, який прийняв би на себе одночасно відповідальність за збереження вантажу на всьому шляху слідування, охоплюючи його перевантаження та перевалювання. Цією особою є «оператор змішаного перевезення». Її правовий статус регулює Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів від 24 травня 1980 р. Відповідно до її норм термін «оператор змішаного перевезення» означає будь-яку особу, яка, по-перше, від власного імені чи через іншу, діючи від його імені, особу укладає договір змішаного перевезення і є стороною у договорі, а не агентом, або робить це від імені вантажовідправника чи перевізників, які беруть участь в операціях змішаного перевезення, і, по-друге, приймає на себе відповідальність за виконання договору. Тобто вантажовідправник укладає договір не з фактичними перевізниками, а з оператором. Різні перевізники також вступають у взаємовідносини з оператором, а не з відправниками і вантажовласниками. Оператором може бути як один з перевізників, так і будь-яка інша особа, яка спеціалізується у галузі транспортних послуг, наприклад, експедитор. Всі положення відображені у Міжнародних правилах, які належать за документом до змішаного перевезення вантажів 1973 р., й оприлюднені Міжнародною торговою палатою в Конвенції ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 р. і типових формах документа СТ, що застосовують на практиці. Також до регулювання міжнародних змішаних перевезень вантажів можуть застосовуватися норми Конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент від 25 серпня 1924 р. та Протоколу до неї 1968 р. Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів від 19 травня

1956 р. [3 с. 21-22].

Отже, змішані перевезення в правовому аспекті досить врегульовані, національне законодавство України містить обмаль норм, які регулюють змішане перевезення вантажу в міжнародному сполученні. Водночас практична потреба у таких нормах існує. Про це свідчить транспортне використання міжнародної ріки Дунай, зокрема Українським Дунайським пароплавством, діяльність Іллічівської поромної переправи, створеної на підставі міжурядової угоди ще у період існування колишнього СРСР.

#### *Література*

1. Мироненко В. П. Конвенція про договір міжнародного перевезення вантажів / В. Мироненко // Автошляховик України. – 2004. – № 3. – С. 14-15.
2. Кирилов С. Договір перевезення вантажу. Загальні правила, про які не можна забувати / С. Кирилов // Податки та бухгалтерський облік. – 2005. – 14 липня. – С. 9-10.
3. Дозорець О. Договір перевезення вантажу різними видами транспорту: правова характеристика / О. Дозорець // Підприємництво, господарство і право. – 2001. – № 7. – С. 21-22.

УДК 630:34(043.2)

**Корнєєв А. Ю.**, аспірант,  
Академія праці та соціальних відносин, м. Київ  
Науковий керівник: Хом'яченко С. І., к.ю.н., доцент

### **ПЕРЕДАЧА ЗЕМЕЛЬНИХ ДІЛЯНОК ЛІСОГОСПОДАРСЬКОГО ПРИЗНАЧЕННЯ У ПРИВАТНУ ВЛАСНІСТЬ**

Згідно зі ст. 56 ЗК землі лісогосподарського призначення можуть перебувати у державній, комунальній та приватній власності. Передача земельних ділянок лісогосподарського призначення державної власності у комунальну власність і земельних ділянок комунальної власності в державну, провадиться у порядку, передбаченому ЗК для юридичних осіб. Для цього відповідні державні органи або органи місцевого самоврядування звертаються з клопотанням про передачу конкретної земельної ділянки в державну або комунальну власність до відповідного місцевого органу самоврядування або органу виконавчої влади, який розглядає його у встановленому законом порядку і передбачені строки, ухвалює відповідне рішення і здійснює певні дії, які передбачені для надання земельної ділянки юридичній особі.

Встановлення права приватної власності на значні площі лісових масивів недоцільне. Це зумовлено тим, що процес відтворення лісів пов'язаний з тривалими строками, які нерідко перевищують межі людського життя. Капітал, затрачений на придбання лісів для ведення