

УДК 347.763.9(477)

В.А. ПОПОВ,

Національний юридичний університет
імені Ярослава Мудрого

GSCID: <https://scholar.google.com/citations?hl=en&user=EBaXVykAAAAJ>

ПРАВОВА ПРИРОДА ВУЗЛОВОЇ УГОДИ В ЦИВІЛЬНОМУ ПРАВІ УКРАЇНИ

Ключові слова: організаційний договір, договір перевезення, пряме змішане сполучення, вузлова угода, транспортний вузол, перевалка вантажу

В умовах соціальних та економічних перетворень в Україні важливого значення набуває проблема подальшого розвитку і вдосконалення правового регулювання відносин у сфері транспортної діяльності. Зазначені обставини обумовлені перш за все тим, що економіку будь-якої держави неможливо уявити без послуг, пов'язаних із перевезенням вантажів, що здійснюється різними видами транспорту. При цьому орієнтація на одного перевізника чи на один вид транспорту є або неефективною, або неможливою через географічні особливості місцевості.

Стрімкий розвиток економічних відносин, а також значне зростання потенціалу транспортної системи в останні десятиріччя зумовили збільшення перевезень вантажів з послідовним залученням декількох видів транспорту, тобто, як зазначено у законодавстві - у прямому змішаному сполученні. Ці перевезення мають важливе економічне значення, оскільки сприяють раціональному і рівномірному використанню транспортних засобів, знижують транспортні витрати вантажовласників у пунктах перевалки, прискорюють доставку вантажів. Однак при перевезеннях з використанням декількох видів транспорту у перевізників виникає чимала кількість перешкод, як фактичного, так і правового характеру. Наприклад, перевантаження вантажів з одного транспорту на інший є малодослідженим, а тому потребує детального правового аналізу, що є метою статті.

Відносини у сфері перевезення вантажів, зазвичай пов'язані з необхідністю перевізника використовувати декілька видів транспорту для доставки вантажу за місцем призначення. Для реалізації перевезення вантажів декількома видами транспорту необхідно забезпечити функціонування споруд, спеціально обладнаних для переміщення вантажу з одного виду транспорту на інший. Таке переміщення прийнято називати терміном «перевалка вантажів», що являє собою транспортний технологічний процес, який полягає в переміщенні вантажу з одного транспортного засобу на інший. Ця «перевалка» здійснюється у транспортних вузлах, при цьому термін «транспортний вузол» можна розглядати у декількох аспектах. З одного боку, транспортний вузол являє собою комплекс транспортних пристроїв у пункті стикування декількох видів транспорту, що спільно виконують операції з обслуговування транзитних, місцевих і міських перевезень вантажів і пасажирів [1], а з іншого – це центральний пункт збирання, сортування, перевалки і розподілу вантажів для визначеного району або регіону. Таке визначення походить від терміну, який використовується при повітряних перевезеннях пасажирів і вантажів та припускає збирання й розподіл пасажирів і вантажів через єдиний пункт.

При цьому необхідно зазначити, що у пунктах, в яких стикуються різні транспортні сполучення, транспортні організації різних видів транспорту вступають одна з одною у спеціальні правові відносини, що покликані гарантувати безперервність процесу доставки вантажів у прямому змішаному сполученні. Юридичною формою, що регулює відносини перевізників у прямому змішаному сполученні з перевалки вантажів, є вузлова угода, як спеціальний транспортний договір.

Так, зокрема, відповідно до ст.82 Статуту залізниць України у перевалочних пунктах транспортні підприємства повинні забезпечувати безперебійну і рівномірну подачу вагонів, суден та автомобілів під навантаження перевалочних вантажів [1]. Умови роботи перевалочних пунктів визначаються вузловими угодами, що укладаються між транспортними підприємствами, які передають і приймають

вантажі у транспортних вузлах. Порядок розробки та укладення вузлових угод, їх зміст визначаються правилами перевезення вантажів у відповідних видах сполучення. Вузловими угодами передбачаються умови місця передачі вантажів за окремими договорами перевезення, строки завантаження і розвантаження транспортних засобів, порядок приймання, здачі і зважування вантажів, місця оформлення документів (передавальних відомостей) тощо.

Транспортна діяльність залізничних станцій, портів, інших транспортних підприємств, які беруть участь у перевезенні вантажів у прямому змішаному сполученні визначаються зазначеними вузловими угодами, що укладаються на п'ятирічний термін. Юридичне значення зобов'язань, що зазначаються у вузлових угодах, полягає в організації роботи транспортних організацій різних видів транспорту стосовно подачі транспортних засобів під навантаження (якщо вантаж доставлений у пункт перевалки контрагентом) або вивантаження, прийняттю вантажів, їх перевалки на інший вид транспорту [2, с.58]. Саме тому, на наш погляд, за своєю правовою природою вузлові угоди являють собою різновид організаційних транспортних договорів, які входять в єдину систему транспортних договорів за законодавством України.

На жаль, у вітчизняному законодавстві не визначено поняття та порядок укладення таких договорів, хоча дослідженню цього питання приділялася певна увага ще за радянських часів. Відсутність у чинному законодавстві України чіткої визначеності стосовно механізму та правової природи таких правовідносин, які повинні регулюватися вузловими угодами, створює значну прогалину у транспортному законодавстві та формує чисельні розбіжності при практичній реалізації вищезгаданих правових відносин.

При цьому, науковці, які займаються цією проблемою не мають єдиної точки зору щодо правової природи вузлової угоди. Зокрема, В.В. Вігрянський у своїх працях зазначає, що вузлові угоди покликані обслуговувати безперешкодну і злагоджену діяльність транспортних організацій з перевалки вантажів з од-

ного виду транспорту на іншій, мають чисто організаційний характер [3, с.358]. Тієї ж думки дотримуються і Г.П. Савічев, А.Г. Биков та Д.І. Половінчик, які вважають, що вузлові угоди є видом організаційно-транспортних договорів і покликані визначити взаємовідносини транспортних організацій у пунктах перевалки вантажів [2].

У свою чергу, В.А. Єгіазаров зазначає, що вузлова угода – це цивільно-правовий договір, згідно якого перевалочні пункти (залізничні станції, порти, пристані) зобов'язуються за плату переміщувати вантажі з одного виду транспорту на інший на основі обов'язкових технологічних правил з метою продовження процесу доставки вантажу [4, с.139].

Разом із тим, М.О. Тарасов вказує, що вузлові угоди за масштабами дії мають за мету не виконання перевезень в цілому, а тільки один її елемент – порядок і умови прийому та передачі транзитних вантажів наступному, на шляху слідування вантажу, перевізнику. Це не різновид договору перевезення, не договір субпідряду або простого товариства, а своєрідний тип договору, договір особливого роду [5]. Щодо вищезазначеної тези слід зробити одне уточнення – для більш вдалої правової характеристики треба відносити вузлові угоди не до типів, а до видів цивільно-правових договорів, адже йдеться не про типову належність договору до тої чи іншої групи, а безпосередньо про специфіку відносин у середині цієї групи.

На нашу думку, більш доцільним є визначення вузлової угоди, надане В.В. Вігрянським, адже вузлову угоду за своєю юридичною природою та специфікою суб'єктно-об'єктного складу більш доцільно відносити до організаційно-правових договорів, так як безпосередньо після їх укладення не виникає майнових цивільно-правових відносин. Щодо механізму реалізації зазначених правовідносин найбільш вдало висловився М.О. Тарасов, адже вузлову угоду найбільш доцільно відносити до договорів особливого роду.

Основною метою організаційного договору є визначення порядку та умов виконання дій, необхідних для здійснення перевезень вантажів, що впливають з особливостей пе-

ревеження на даному виді транспорту і що передують прийому вантажу до перевезення.

Однак, безпосередньо самі відносини з перевалки вантажу за своєю природою дещо відрізняються від організаційно-правових договорів і, на нашу думку, виступають у ролі організаційного цивільно-правового договору, предметом якого є перевалка вантажу, а сама вузлова угода виступає рамочним договором, що організовує і врегульовує умови здійснення перевалки на попередньому етапі, ще до виникнення правовідносин між транспортними організаціями. Так, наприклад, якщо маршрут доставки подібного вантажу здійснюється водно-залізничним сполученням, перевалка вантажів відбувається на спеціальних портових або залізничних терміналах. На терміналі проводиться вивантаження або перевантаження вантажу на склад з судна або вагону, потім завантаження на борт судна або в залізничний вагон. На складі здійснюється переваження вантажу, перевірка комплектації і маркування. Якщо йдеться про збірні партії вантажу, то вантажі чекають на складі, поки партія збірного вантажу не буде повністю сформована. Також на товарному складі залізничного або портового терміналу готується пакет документів (передавальні відомості) для передачі вантажу або партії збірних вантажів на відповідальне зберігання приймаючому відомству [3].

Виходячи з цього, постає закономірне питання, де буде зберігатися вантаж, який перейшов від первинного перевізника (тобто того, в віданні якого знаходився вантаж до його перевалки), однак ще не був отриманий для перевезення наступним перевізником. Як зазначалося вище, відповідальність покладається на приймаюче відомство, тобто виходячи з цього, можна зробити висновок про те, що існує два шляхи реалізації такого зберігання. У першому випадку первинний перевізник укладає договір відповідального зберігання з товарним складом, який може бути структурним елементом транспортного вузла, а в другому випадку – цей договір зберігання є обов'язковою умовою вузлової угоди як рамочного договору. На нашу думку, саме друга конструкція є найбільш прийнят-

ною і доцільною для практичного застосування.

Враховуючи, що вітчизняне законодавство не містить порядку укладання таких договорів, необхідно зазначити, що у свій час радянські вчені-юристи наголошували про те, що епізодичні посилання транспортних кодексів і статутів на вузлові угоди не можуть заповнити існуючу прогалину. Отже, детальні умови виникнення та виконання таких зобов'язань різних видів транспорту без сумніву повинні бути врегульовані єдиними загальними правилами перевезень вантажів у змішаному сполученні [5].

Виходячи із вищезазначеного, можна зробити висновок, що в рамках вузлової угоди, як організаційно-правового договору існують правовідносини, що мають цивільно-правовий характер і за своєю природою відрізняються від самої вузлової угоди. Такі відносини виникають в пунктах перевалки, а їх предметом є вантаж, який необхідно перемістити з одного виду транспорту на інший. Також в рамках вузлової угоди можуть бути передбачені й інші правовідносини, наприклад зі зберігання вантажу, прийнятого від первинного перевізника, однак ще не зданого для перевезення наступному.

Також залишається відкритим питання щодо сторін зазначеного правовідношення. На нашу думку, вони є відносинами на користь третьої особи, в якому однією стороною є замовник – перевізник, який виступає першим або наступним учасником перевізного процесу до моменту перевалки, в залежності від кількості перевізників та кількості разів (фактів) перевалки, а другою стороною – виконавець, тобто суб'єкт підприємницької діяльності (порт, автостанція, вокзал), що виконує перевалку. Тобто в таких відносинах бере участь і третя особа, саме тому як і в договорі перевезення вантажу, в договорі перевалки, у сторони отримувача, що виступає наступним перевізником, після моменту перевалки виникає право вимагати цей вантаж у перевалочного пункту, однак в рамках конкретного правовідношення не виникає жодних обов'язків по відношенню до інших учасників.

Розглядаючи структуру цих правовідносин більш детально, можна дійти висновку, що вони мають притаманні цивільно-правовому договору риси, зокрема, можна виділити спеціальних суб'єктів, з правами юридичної особи, а саме – транспортних організацій та установи, що виконують функцію перевалки вантажу, тобто морські та річкові порти, автостанції, що обладнані для таких цілей, а також вокзали, вантажні станції, що мають спеціально обладнані під'їзні колії. Зокрема, М.Л. Шелухін визначає транспортні організації як юридичні особи, зареєстровані у встановленому законом порядку, метою діяльності яких є забезпечення внутрішніх та зовнішніх транспортно-економічних зв'язків і потреб населення у перевезеннях (залізниця, автотранспортні підприємства, пароплавства, морські порти) [6, с.227]. Таким чином, відправник та отримувач вантажу не беруть участі у відносинах такого виду, тобто фактично правовідносини з перевалки вантажів присутні у відносинах перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні тільки між транспортними організаціями та іншими господарюючими суб'єктами, сам договір перевалки укладається від імені перевізника, і стосується перевалки вантажу з одного виду транспорту на інший, що є предметом договору перевезення.

Слід зауважити, що такі відносини знаходяться у прямій залежності від договору перевезення, адже за відсутності останнього, у відносинах з перевалки буде відсутній об'єкт – вантаж, що має бути переміщений з одного виду транспорту на інший. Розглядаючи специфіку об'єкта, можна дійти висновку, що таке правовідношення близьке за своєю природою до цивільно-правових договорів, що покликані забезпечити безперервність перевізного процесу. Думку з цього приводу було висловлено М.І. Брагинським та В. В. Вігрянським, які вказували, що в цій системі договірному регулюванню перевезення вантажів наряду з договорами, безпосередньо опосередкованими процесом переміщення (доставки) вантажів, важливе місце відводиться також договорам, що мають на меті іншу ціль, а саме: регламентувати організацію ро-

боти з подачі транспортних засобів та пред'явленню вантажів до перевезення, їх перевалки з одного виду транспорту на інший і т.д. У цьому сенсі усі вказані договори носять організаційний характер і можуть називатися організаційними договорами. До таких організаційних договорів відносяться й вузлові угоди, що укладаються між транспортними організаціями різних видів транспорту [7, с.358]. На нашу думку, ці правовідносини за своєю природою є окремим цивільно-правовим договором, який є елементом вузлової угоди, а саме договором перевалки вантажу.

Зміст договору перевалки вантажу становлять сукупність взаємних прав та обов'язків сторін. Так, одна сторона (замовник) має право вимагати проведення перевалки вантажу, тобто транспортно-технологічного процесу, направленою на переміщення вантажу з одного виду транспорту на інший, а також надати відомості про вантаж, його властивості, правовий режим та оплатити послугу. Друга сторона (виконавець) зобов'язана вчинити дії з перевалки вантажу у встановлені строки та має право вимагати плату за виконання зазначених дій, а також надання вищезгаданих відомостей про вантаж.

Цей особливий вид договору має цілу низку істотних умов, до яких можна віднести наступне: а) порядок спільного змінного та добового планування роботи пункту перевалки; б) місця передачі вантажів; в) строки завантаження та розвантаження окремих вагонів, груп вагонів, маршрутів, автомобілів, суден; г) порядок подачі, розташування та забирання залізницями завантажених і порожніх вагонів; ґ) фронти завантаження та розвантаження вагонів, в необхідних випадках – розклад подачі залізницею в порти (пристані) вагонів під завантаження та розвантаження; д) розклад підходу автомобілів, суден, порядок прийому, здачі та зважування вантажів, а також порядок та строки надання інформації про надходження вантажів до пункту перевалки та про прибуття завантажених вагонів, суден, автомобілів; є) про подачу вагонів, їх готовності до прибирання і т.д.

Отже, розглядаючи специфіку та предмет відносин із перевалки вантажів, можна дійти

висновку, що таке правовідношення є цивільно-правовим договором, який доцільно називати договором перевалки вантажу і який існує в рамках вузлової угоди. Виходячи з вищевикладеного можна сформулювати поняття договору перевалки вантажу. Так, на нашу думку, договором перевалки вантажу слід вважати домовленість двох сторін, суб'єктів транспортних відносин (транспортних організацій), за якою одна сторона зобов'язується у встановлений строк, за плату перемістити вантаж з одного транспорту 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. При цьому слід зауважити, що в таких відносинах наявний специфічний суб'єкт, а саме транспортні організації, тобто у відносинах з перевалки вантажу вантажовідправник та вантажоотримувач, не приймають участі.

Щодо форми договору, слід зазначити, що він укладається виключно в письмовій формі. Згідно з пункту 3.3 Правил перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні (далі – Правила), передача вантажів з водного транспорту на залізничний і навпаки здійснюється за передавальними відомостями встановленої форми. Передавальні відомості складаються у чотирьох примірниках по два примірники для водного і залізничного транспорту стороною, що здає вантаж, з дотриманням порядкової нумерації з початку року [8].

У прямому змішаному залізнично-водному сполученні вантаж приймається до перевезення за накладною, яка супроводжує його до пункту призначення, і видається одержувачу разом із вантажем. Крім накладної, складається дорожня відомість з копією, яка залишається в пункті перевалки в сторони, що здає вантаж. У разі перевезення за участю залізничного, морського і річкового транспорту дорожня відомість складається з двома копіями, по одному примірнику для кожного пункту перевалки. Відправникові видається квитанція про приймання вантажу до перевезення. Передача вантажів з водного транспорту на

залізничний і навпаки здійснюється за передавальними відомостями встановленої форми.

Виконання зобов'язань щодо передачі вантажів засвідчується у спеціальних документах – передавальних відомостях. Передавальна відомість є правовим документом, який відображує рух вантажу в процесі його перевалки: час подання до передачі кожної партії вантажу, послідовне нарахування зборів і платежів, що належать водному або залізничному транспорту, час фактичного прийому вантажу стороною, яка його приймає. Крім того, передавальна відомість виконує і іншу важливу функцію. Вона є документом, відповідно до якого кожний наступний перевізник, підписуючи її, укладає договір перевезення з попереднім перевізником, чим покладає на себе обов'язок щодо подальшої доставки вантажу на адресу одержувача вантажу. Також у передавальній відомості дається коротка характеристика самого вантажу. Передавальні відомості, що свідчать про фактичну передачу вантажу, мають значення для розмежування відповідальності транспортних організацій за збереження вантажів, так як саме з моменту підписання передавальній відомості відповідальність за збереження вантажу покладається на транспортну організацію, що приймає вантаж у пункті перевалки. Відповідальність за вантаж до оформлення передачі лежить на стороні, що його здає. Разом з тим, при перевалці вантажів з водного транспорту на залізничний виникає цікава ситуація. Порожні вагони подаються на територію порту (пристані), і, останній, розвантажуючи судно, здійснює перевантаження у вагони, тобто всі перевалочні роботи в цьому випадку виконуються портом. На залізницю покладається обов'язок пломбування вагонів, які були завантажені в портах [8, с.23].

При перевезеннях вантажів, зокрема автомобільним транспортом, перевалка вантажу оформлюється відповідними актами прийому-передачі, які оформлюються під час розвантаження і послідуєчого навантаження відповідно. В цих актах зазначаються всі відомості про перевізника, вид транспорту, засіб розвантаження, а також відомості про сам вантаж, тобто назва, вид, маса, об'єм, тощо.

Щодо питання про строк укладення вузлової угоди В.А. Єгізаров зазначає, що вузлова угода укладається між транспортними організаціями строком на 5 років між дорогою та портом, автогосподарством, а при прямому водному сполученні – між морськими і річними портами. [4, с.135]

Вузлова угода регулює взаємовідносини та правові основи діяльності перевалочного пункту, що направлені на реалізацію та прискорення процесу перевалки вантажів від одного перевізника до іншого та з одного виду транспорту на інший.

Характеризуючи договір перевалки, можна дійти висновку, що він є двостороннім, адже сторони, що беруть участь у відносинах з перевалки мають взаємні права та обов'язки. При цьому такий договір можна відносити до договорів на користь третьої особи. Сторони укладають договір, за яким на певний строк і за визначену плату буде відбуватися переміщення вантажів з одного виду транспорту на інший. Звідки випливають такі риси, як відплатність та строковість, також до властивостей вузлового договору можна віднести публічність, адже стороною договору перевалки вантажу може виступати будь яка транспортна організація. Крім того, за моментом укладення цей договір слід відносити до консенсуальних договорів.

Відкритим залишається питання про відповідальність сторін. На нашу думку, відповідальність за втрату, нестачу або пошкодження вантажу несе суб'єкт відносин, в фактичному віданні якої знаходиться вантаж. М.І. Брагинський та В.В. Вітрянський зазначають, що за несхоронність вантажу, що перевозиться у прямому змішаному сполученні, до передачі його в пунктах перевалки майнова відповідальність покладається на сторону, що здає вантаж, після передачі – на сторону, що прийняла вантаж [7, с.362]. Питання залишається про те, хто несе відповідальність безпосередньо в момент, коли перший перевізник вже здав вантаж на перевалку, а другий ще не прийняв, тобто в процесі виконання діяльності з перевалки. На практиці, як зазначалося вище, перевалка вантажу оформлюється актом прийому-передачі, що підпису-

ється сторонами, саме цей акт ми вважаємо письмовою формою договору перевалки вантажу, при цьому в акті у графі «здав» підписується первинний перевізник, а в графі «приймає» – транспортна організація, що виконує перевалку. Відповідно передання вантажу вторинному перевізнику оформлюється другим актом прийому-передачі, в якому стороною, що здає є транспортна організація, а приймає вже вторинний перевізник.

Таким чином, залізниця, у випадку перевезення залізничним транспортом, пломбує вагони і саме з цього моменту несе відповідальність за незбереження вантажу перед вантажоодержувачем. Щодо оформлення виявлених пошкоджень або нестачі, то з цього приводу у пункті 3.14 Правил зазначено, що у разі виявлення при передачі нестачі маси або вантажних місць, псування або пошкодження, неправильного найменування вантажу сторона, що здає, складає комерційний акт, копія якого додається до перевізних документів. У передавальній відомості вказуються номер комерційного акту і дата його складання [9].

За невиконання плану перевалки вантажів залізниці та пароплавства несуть матеріальну відповідальність, умови якої відрізняються от грошової відповідальності сторін за невиконання місячного плану перевезень. Штрафи за простій вагонів з порту (пристані) стягуються з підстав, аналогічних відповідальності клієнтури, виконуючої вантажні операції. В ряді випадків не можна заперечувати тісного поєднання обов'язків перевезення та перевалки вантажів. Ця обставина, а також той факт, щонайшвидша доставка вантажів забезпечує господарські інтереси клієнтури, не дозволяють розглядати вузлові угоди як документи вузьковідомчі [5].

Виходячи з викладеного матеріалу, можна зробити висновок, що вузлова угода є організаційним цивільно-правовим договором, метою укладення якого є створення необхідних умов для безперервності перевізного процесу. Сторонами вузлової угоди виступають юридичні особи, якими є транспортні організації з однієї сторони та перевалочні пункти (залізничні станції, порти, пристані) з іншої. Вуз-

лова угода за своєю природою є рамочним договором, який укладається між сторонами строком на 5 років і може містити в собі цивільно-правові договори, наприклад, такі як договір перевалки вантажу, договір зберігання тощо.

ЛІТЕРАТУРА

1. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Статуту залізниць України» : від 06.04.1998 р., № 457 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/457-98-п>.

2. Быков А. Г. Комментарий к Уставам автомобильного транспорта союзных республик / Быков А. Г., Половинчик Д. И., Савичев Г. П. – М., 1978. – 120 с.

3. Витрянский В. Договоры, регулирующие перевозки грузов в прямом смешанном сообщении / В. Витрянский // Хозяйство и право. – 2001. – № 6. – С. 25–44.

4. Егiazаров В. А. Транспортное право : учебник / Егiazаров В. А. – Изд. 4-е, перераб. и доп. – М. : Юстициформ, 2007. – 546 с.

5. Тарасов М. А. Значение узловых соглашений в развитии перевозок прямого смешанного сообщения / Тарасов М. А. // Правоведение. – 1958. – № 2. – С. 51–59.

6. Транспортне право України : підруч. для студ. вищ. навч. закл. / [М. Л. Шелухін, О. І. Антонюк, В. О. Вишневецька та ін.] ; за ред. М.Л. Шелухіна. – К. : Вид. Дім. «Ін Юре», 2008. – 896 с.

7. Брагинский М. И. Договорное право / Брагинский М. И., Витрянский В. В. – М. : Статут, 2003. – Кн. 4. – 910 с.

8. Стасюк З. М. Правовые вопросы перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении с использованием морских паромных переправ : автореф. дис. на соискание ученой степени канд. юрид. наук / Стасюк З. М. – М., 1985. – 23 с.

9. Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Правил перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні (статті 79–99 Статуту)» : від 28.05.2002 р., № 334 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0566-02>.

Попов В. А. Правова природа вузлової угоди в цивільному праві України / В. А. Попов // Форум права. – 2017. – № 1. – С. 156–161 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/FP_index.htm_2017_1_28.pdf

Досліджено особливості правового регулювання вузлової угоди у законодавстві України, її відношення до організаційно-правових договорів. Визначено порядок перевалки вантажу у прямому змішаному сполученні на шляху від первинного перевізника до пункту призначення. З'ясовано участь третьої особи у перевізному процесі прямого змішаного сполучення.

Попов В.А. Правовая природа узлового соглашения в гражданском праве Украины

Исследованы особенности правового регулирования узлового соглашения в законодательстве Украины, её отношение к организационно-правовым договорам. Определен порядок перевалки груза в прямом смешанном сообщении на пути от первичного перевозчика до пункта назначения. Выяснено участие третьего лица в перевозочном процессе прямого смешанного сообщения.

Popov V.A. The Legal Nature of the Nodal Contract in Civil Law of Ukraine

The issues of legal regulation of nodal contract in the Ukrainian legislation and its relation to the organizational legal agreements were investigated. The order of cargo transshipment in direct combined transportation, on the way from the primary carrier to the destination was determined. The third party participation in transportation process of direct combined was clarified.