

ГЕНЕЗА МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

Волкова А.В., здобувач

*Науково-дослідний інститут приватного права та підприємництва
Національної академії правових наук України*

У статті йдеться про генезу міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом. Автор пов'язує її з чинниками економічного, соціального, технічного та правового характеру, які вплинули на розвиток таких перевезень. Доведено, що внутрішнє і європейське регулювання договірних відносин збігається. Відстоюється необхідність подальшого вдосконалення законодавства на єдиній ґносеологічній основі та цінності свободи договірного регулювання.

Ключові слова: генеза, чинники, автомобільні перевезення, вантаж, договір, споживач.

Волкова А.В. ГЕНЕЗИС МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ / Научно-исследовательский институт частного права и предпринимательства Национальной академии правовых наук Украины, Украина

В статье речь идет о генезисе международных перевозок грузов автомобильным транспортом. Автор связывает его с экономическими, социальными, техническими и правовыми составляющими, которые влияли на развитие этих перевозок. Доказано, что внутреннее и европейское регулирование договорных отношений совпадает. Отстаивается необходимость дальнейшего усовершенствования законодательства на единой ґносеологической основе и ценности идеи свободы договорного регулирования.

Ключевые слова: генезис, факторы, автомобильные перевозки, груз, договор, потребитель.

Volkova A.V. GENESIS OF INTERNATIONAL TRANSPORTATIONS OF LOADS BY MOTOR TRANSPORT / Research institute of private right and enterprise of the National academy of legal sciences of Ukraine, Ukraine

The article tells us about the genesis of international transportations of loads by motor transport. The author entails the formation and development of agreement that is mediated these relations, with economic, social, technical and legal components, that influenced the development of these transportations. Such components are specified, that restrain development of such transportations in Ukraine.

It is proved that internal and European adjustment of contractual relations related to international transportations of loads by a motor transport coincides. It is specified, that through the elements of mechanism of the legal adjustment in a positive law this ideal model is already being set and its aim is reaching.

The necessity of further improvement of legislation is being upholding on a singlegnosiological basis and value of idea of freedom of the contractual adjusting. This type of direction is adaptation of national legislation to the requirements of legislation of EC countries.

Trade is not only limited with treaty conclusion of purchase-sale, and one of the reasons is that goods do not go to the market by them selves.

It is served by the list of auxiliary agreements: transportation, credit-calculation operations, insurance and others like that. Commodities are being delivered to the market and on this occasion there is a whole layer of legal relationships which can be defined as a concept logistic – one of theories of management of operations, based on practical activity and includes a preparation, production and distributing of goods and their transportation.

They are accomplished concerning transporting of goods, but include transport charges, transport provision, transport insurance, transport technological systems, transport terms, transport tariffs and so on. That deals with economic and, in particular, economic activity

To produce the scientifically grounded recommendations for perfection of the legal adjusting of international transportations of loads, one needs to set it's genesis as the legal phenomenon, which foresees finding out it's origin, formation and development. Actually the purpose of this work is to establish such factors.

The object of this work are legal relationships which appears as a result of conclusion of treaty of transportation of loads by motor transport in an international connection, and the subject is the position of acts of legislation in their historical development, in economic and social compounds, scientific doctrine, law enforcement practice.

Every legal phenomenon, including sub institute of international transportations of loads, arose up as a result of the protracted search of methods of effective settlement of mutual relations between participants recognition of their determinants and nature. It's gnosiological aspect is connected with rethinking of such base categories of private right, as an object and method of fields of law, which are in the base of structuring of the system of civil and in particular, transport obligations in general and obligations from transportation of loads.

It gives the possibility to estimate directions of subsequent development of elements of structure of these legal relationships and mechanism of it's adjusting. Through the elements of mechanism of the legal adjusting an ideal model is set in a positive right and his purpose is arrived at.

Trade also served for the technical compound of transportations of loads- acquisitions of modern vehicular facilities, which correspond the set requirements and diminish the amount of intermediate operations. It is explained by the imperative requirements in relation to the upholding of ecological safety of exploitation of motor transport, by admittaning them for exploitation by the legislation of foreign countries.. The technological docking of vehicular facilities had an important value, in particular containers which could be transported almost by all types of transport.

Carriage transportations are being developed as relatively independent direction of the legal adjusting of economic, civil and especially transport legislation. One of motive forces of international point-of-sale is a transport process of transportation of loads, that is moving of goods from a producer to the user quickly, without difficulty and with the least of charges. The technology of treatment of loads greatly influenced on the development of exploitation of transport: containerization, and also use of trailer, pallets, pallet and other facilities, which simplify transportation of loads, reduce in price and transporting and treatment of loads.

The legal form of adjusting of these legal relationships is an agreement. Such agreement is dependent on other imperative terms: legal regime of load, state of motor transport, and others. These factors give agreements of transportation of load by motor transport in international connection signs of agreement about joining and necessities to apply the construction of typical agreement.

Realization of motor-car transportations by territories of other countries, and in the last years also by custom territories foresees the receipt of permissions: such as customs, boundary and others. This type of transportations has a line of advantages: in greater extent allows to use transport ways, to shorten time of delivery of commodities and decrease expenses on transport dispatch services. Financial viability of these transportations has been proven by the world experience.

In such way international transportations of loads by a motor transport depend on the row of factors, which one needs to take into account during realization of policy in the field of transport and during the improvement of acts of current legislation. It also determines directions of legal influence of positive law.

Key words: genesis, factors, motor-car transportations, load, agreement, user.

Торгівля з давніх часів є формою обміну товарами та формою міждержавних економічних відносин. Вона в умовах ринкової держави – основа забезпечення потреб населення товарами, а суб'єктів господарювання – сировиною, енергоресурсами і комплектуючими. Для держави – це напрям її внутрішньої та, особливо, зовнішньої політики і, зокрема, забезпечення позитивного сальдо у міжнародній торгівлі.

Торгівля не обмежується лише укладенням договору купівлі-продажу хоча б тому, що, як влучно визначив ще К. Маркс, товари самі на ринок не ходять. Її обслуговує низка допоміжних договорів: перевезення, кредитно-розрахункових операцій, страхування тощо. Товари доставляють на ринок, і з приводу цього виникає цілий прошарок правовідносин, що охоплюються поняттям логістика – одна із теорій управління виробництвом, започаткована на практичній діяльності і містить заготовку, виробництво та розподіл товарів та їх перевезення. Вони вчиняються з приводу транспортування товарів, але охоплюють транспортні витрати, транспортне забезпечення, транспортне страхування, транспортно-технологічні системи, транспортні умови, транспортні тарифи тощо. Мова йде про економічну та, зокрема, господарську діяльність, що охоплюється наразі ст.3 ГК України [1]. Її правовою формою є норми права.

Для того, щоб виробити науково обґрунтовані рекомендації щодо вдосконалення правового регулювання міжнародних перевезень вантажів, слід встановити його генезу як правового явища, що передбачає з'ясування його походження, виникнення, становлення, зародження і розвитку [4, 421]. Власне мета цієї роботи полягає у встановленні чинників .

Варто зауважити, що правовідносини, які виникають при міжнародних автомобільних перевезеннях вантажів, досліджувалися Л.П. Ануфрієвою, І.І. Карбанович, Ю.С. Сухіним, М.К. Александровою-Дольник, Н.М. Артем'євою, М.М. Богуславським, М.І. Брагінським, Л.В. Будзієвською, В.В. Гавриловим, А.Г. Дмитрієвою, О.О. Красавчиковим, Л.А. Лунцем, Н.І. Маришевою, О.П. Сергєєвим, М.К. Сулеймановим, В.О. Тарховим та іншими. Проте це роботи радянської цивілістики, яка мала інші висхідні завдання та підходи до моделювання окремих елементів механізму їх правового регулювання. Відтоді відбулись кардинальні зміни і ті положення, які обґрунтовували винятковість прав держави у особі її органів та господарюючих суб'єктів здійснювати таку діяльність, себе пережили. Єдине, що є майже

незмінним, це конструкція договору, чинні міжнародні правила вибору норм права, порядок вирішення спорів.

Об'єктом цієї роботи є правовідносини, що виникають унаслідок укладення договору перевезення вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, а предметом – положення актів законодавства у їх історичному розвитку, економічній та соціальній складових, наукова доктрина, правозастосовна практика.

Будь яке правове явище, у тому числі й субінститут міжнародних перевезень вантажів, виникало внаслідок тривалого пошуку способів оптимального врегулювання взаємовідносин між його учасниками із урахуванням їх детермінантів та природи. Їх гносеологічний аспект пов'язаний з переосмисленням таких базових категорій приватного права, як предмет і метод галузі права, що є в основі структурування системи цивільних і, зокрема, транспортних зобов'язань взагалі та зобов'язань із перевезення вантажів. Це надає можливості оцінити напрями подальшого розвитку елементів структури цих правовідносин та механізму їх регулювання. Через елементи механізму правового регулювання встановлюється у позитивному праві ідеальна модель і досягається його мета.

Економічна діяльність із задоволення потреб у товарах та їх доставки до споживачів охоплює: а) розширення ринків збуту товарів; б) обрання найбільш рентабельних та безпечних схем їх доставки до споживача; в) врахування техніко-економічних можливостей транспорту, стану основних магістралей та безпеки їх експлуатації, а також особливостей правової системи країн, територією яких передбачається здійснити перевезення вантажів, і відносин між державами. По мірі глобалізації економіки в історичному аспекті зникає різниця у врегулюванні відносин учасників товарообігу і встановлюються єдині економічно, соціально та юридично виправдані правові норми чи звичаї ділового співробітництва, що здатні їх упорядкувати, об'єднати інтереси різних учасників перевізних правовідносин, у рамках певного історичного укладу економіки, з її способом виробництва, духовною культурою, державністю чи навіть міждержавністю.

Обсяг благ та порядок задоволення потреб історично завжди визначалися становищем їх споживача у класовій структурі суспільства і системі матеріального виробництва. Це зумовлене також ступенем поляризації суспільства на різних етапах розвитку, своєрідністю цивілізацій (європейська, азійська), особливостями прояву свободи людини та здійснення нею економічної діяльності. Зокрема, у радянські часи людина не могла бути стороною у перевезеннях комерційного вантажу, а у міжнародних перевезеннях тим більше.

Кожен шабель еволюції суспільства та науково-технічного прогресу сприяв виникненню нових правовідносин та їх поширенню на значне коло учасників суспільних відносин. Відповідно, перевезення вантажів з'явилося із розвитком міжнародної торгівлі, а автомобільні перевезення – з появою та технічним удосконаленням автомобільного вантажного транспорту та його інфраструктури. Із забезпеченням свободи економічної діяльності, яка на стратегічному рівні започаткована законом «Про економічну самостійність» та у подальшому розвинута Законами України «Про власність», особливо з визнанням приватної власності, та «Про підприємництво», яким було закріплено право здійснення такої діяльності фізичними і юридичними особами. Міжнародно-правовий напрям врегулювання міжнародних перевезень вантажів отримав основу із прийняттям Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність». На їх основі розвивалася структура таких відносин, та відточувався механізм їх регулювання.

Вважаємо, що регулювання міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом велося у напрямі: встановлення вимог до вантажів та транспортних засобів; визначення порядку (правил перевезення, зокрема, правил дорожнього руху, проходження митного кордону, сплати платежів), забезпечення виконання сторонами договору взятих зобов'язань та відповідальності за їх порушення, з поступовим переходом до його уніфікації.

Торгівля слугувала і технічній складовій перевезень вантажів – придбання сучасних перевізних засобів, які відповідають встановленим вимогам та зменшують кількість проміжних операцій. Це пояснюється імперативними вимогами щодо дотримання екологічної безпеки експлуатації автомобільного транспорту, допуском їх для експлуатації за законодавством зарубіжних країн. Важливе значення мало технологічне стикування перевізних засобів, зокрема контейнерів, які могли б перевозитися майже усіма видами транспорту.

Права у сфері економічної діяльності, їх економічні і соціальні витоки — одна з "вічних" проблем соціально-економічного розвитку суспільства. Вона була і політико-правовою, і пов'язувалась із пропуском вантажів та транспорту через територію держави. Привід для його блокування завжди можна віднайти: погіршення довкілля, невідповідність транспорту чи товару встановленим вимогам, нелояльність, неможливість надати адміністративні послуги чи вчинення прискіпливого адміністрування обробки товарів тощо.

Транспортні перевезення розвиваються як відносно самостійний напрям правового регулювання господарським, цивільним та особливо транспортним законодавством. Однією з рушійних сил міжнародного торгового обігу є транспортний процес з перевезення вантажів, тобто переміщенні товару від виробника до споживача швидко, безперешкодно та з найменшими витратами. Помітно вплинули на розвиток експлуатації транспорту технології обробки вантажів, а саме: контейнеризація, а також використання трейлерів, піддонів, палет та інших засобів, що спрощують перевезення вантажів, здешевлюють і прискорюють транспортування та обробку вантажів. Це невід'ємний елемент життєдіяльності усього світового господарства на національному і на міжнародному рівнях. Навіть короткострокове припинення роботи транспорту здатне повністю блокувати життєдіяльність людей, які відійшли від натурального господарства навіть на селі. Вже не йдеться про значення перевезення вантажів між суб'єктами господарської діяльності.

Міжнародні перевезення вантажів охоплюють відносини у декількох напрямках: 1) у межах національного законодавства, та національної традиції права; 2) у рамках міжнародного законодавства і, насамперед, європейського, яке з прийняттям Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» [6], є провідним. За великим рахунком йдеться про транспортну політику ЄС, яка закріплена у статтях 70-71 та 80 Розділу V третьої частини Амстердамського договору про заснування Європейського Співтовариства як частини загального ринку, що регулюється спеціальними правилами, які встановлені Європейським Парламентом та Радою ЄС [5, 9]. Основними напрямками цієї політики є гармонізація та лібералізація, що відповідає і концепції розвитку національного законодавства. Тож обидва напрями такого регулювання наразі стратегічно збігаються.

Лібералізація ринку транспортних послуг проявилась у обмеженні квотування автомобільних перевезень товарів, свободі надання послуг автомобільним транспортом, забезпеченні конкуренції перевізників, зменшенні негативного впливу транспорту на довкілля та рівня його забруднення. Головна мета ЄС – створення простору без внутрішніх кордонів із вільним переміщенням робочої сили, товарів, послуг та капіталів. Тож вільне надання транспортних послуг національними та міжнародними перевізниками (операторами) та вільний доступ споживачів до ринку цих послуг на території ЄС є провідними у розвитку транспортних перевезень міжнародного сполученні. Це забезпечується актами законодавства загального (Договір про заснування ЄС) та спеціального (директиви, регламенти, тощо) спрямування. До загальних актів законодавства також відносяться норми міжнародного торгівельного, транспортного та митного законодавства.

Основним у визначенні цивільно-правового напрямку дослідження є: відмежування цих перевезень від господарсько-правових відносин, зокрема тих, що підпадають під ст.3 ГК України, особливо його глави 33. Щодо першого, то міжнародні перевезення вантажів дійсно можуть розглядатися як господарська діяльність, направлена на надання транспортних послуг вартісного характеру, що мають майнову цінність. Відповідно до ч.1 ст.306 ГК України, перевезенням вантажів визнається господарська діяльність, пов'язана з переміщенням продукції виробничо-технічного призначення та виробів народного споживання залізницями, автомобільними дорогами, водними та повітряними шляхами, а також транспортування продукції трубопроводами. Ознаками галузевої приналежності є перевізники, вантажовідправники та вантажоотримувачі (ч.2 ст.306 ГК України). Водночас, законодавство ЄС не акцентує на дуалізмі приватного права і нівелює різницю між його господарсько-правовим та цивільно-правовим напрямками.

Учасники перевізних відносин діють у певних логістичних чи транспортних схемах на комерційній основі. Попри значні якісні зміни у функціонуванні транспорту, основне їх

призначення – організація і здійснення перевезень та задоволення потреб вантажовідправників. У іншому випадку є загроза підпорядкування перевезень не інтересам підприємництва.

Правовою формою регулювання цих правовідносин є договір. Такий договір є залежним від інших імперативних умов: правового режиму вантажу, стану автотранспорту тощо. Ці чинники надають договорам на перевезення вантажу автомобільним транспортом у міжнародному сполученні ознак договору про приєднання та потреби застосовувати конструкцію типового договору.

Договором приєднання, відповідно до ч.1 ст.634 ЦК України [7], є такий договір, умови якого встановлені однією зі сторін у формулярах чи інших стандартних формах, який може бути укладений лише шляхом приєднання другої сторони до запропонованого договору загалом. Зазвичай, йдеться про сильну сторону у договорі, яка є професіоналом у царині вантажних міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом і встановлює умови цього договору, здебільшого ціну. Тут більше застосовуються типові договірні форми і саме договір є універсальним регулятором взаємовідносин його сторін.

Комерційна практика пішла попереду теорії, поставивши перед нею низку нових проблем як у питаннях спрямування та економіки, технологій перевезень, так і у сфері правового забезпечення. Одними з найбільш складних правових аспектів є вдосконалення правового регулювання міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом, чітким визначенням юридичного статусу суб'єктів договору перевезення таких вантажів і порядком вирішення суперечок. Як свідчить практика діяльності АсМАП України¹, складнощі з перевезеннями вантажів мають об'єктивне та суб'єктивне коріння.

Варто погодитися із Т.О. Коляновською про недосконалість правового регулювання перевезень та відсутність у вітчизняній юридичній науці комплексних досліджень цієї проблематики [2, 1]. Зокрема, проводились дослідження перевезень вантажів: залізничним транспортом (В.С. Ломака, О.В. Літвінова), повітряним транспортом (І.О. Безлюдько), морським транспортом (Є.Д. Стрельцова, О.В. Клепікова), річним транспортом (Г.В. Самойленко) і, поки що, одна робота із перевезень вантажів автомобільним транспортом (Л.Я. Свистун). Попри різні аспекти та види транспорту, їх зближує договірна основа врегулювання правовідносин між сторонами.

Ми солідаризуємося із В.В. Луцем, що конструкція договору є найвизначнішим здобутком світової правової культури. Особливе, феноменальне значення має інститут договору у приватному, зокрема, цивільному праві [3, 11-12]. Водночас, цивільно-правовий договір під впливом сучасних детермінантів набуває нового значення – елемента загальноєвропейської правової культури. Не дивно, що його нормативна основа розвивається швидше і якісніше за інші інститути приватного права.

Положення про договір забезпечують нормативну основу майже усіх підгалузей та інститутів цивільного права і переведення їх зі статичної у динаміку. У Цивільному кодексі України 2003 р. у Книзі п'ятій виокремлені загальні положення про договори (глава 52 і 53), а положення про окремі види договірних зобов'язань розміщені у підрозділі 1 розділу III Книги п'ятої ЦК (статті 655-1143). Навпаки у ГК України – вони врегульовані в іншому ракурсі і тим не забезпечують повноти їх врегулювання, а відсилені його положення потребують застосування спеціальних актів законодавства. Тож у частині, де ці відносини не врегульовані нормами господарського права, застосовуються норми ЦК України та інших актів цивільного законодавства.

На наш погляд, розмежування актів законодавства, які регулюють вантажні перевезення, є умовним, і, як свідчить правозастосовча практика, при врегулюванні спорів із транспортних перевезень, суди особливо не переймаються галузевою приналежністю актів законодавства.

¹ Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України (*АсМАП України*) – договірне об'єднання, завданням якого є постійна координація господарської діяльності підприємств, що об'єдналися для роботи, в тому числі в системі МДП. Вона була створена наприкінці 1991 року і сприяє розвитку перевезення вантажів та пасажирів автомобільним транспортом, в тому числі у міжнародному сполученні, представляє інтереси своїх учасників в органах державної влади, міжнародних організаціях, захищає права учасників, забезпечує зв'язки з громадськістю, надає інформаційні послуги, а також представляє інтереси учасників асоціації та відстоювання їхніх прав у Міжнародному Союзі Автомобільного Транспорту (МСАТ) [8].

Тим більше, що у міжнародному приватному праві ця різниця взагалі є мінімальною. Це пов'язано з тим, що в ЄС у 90 роки XX століття почала проводитися єдина транспортна політика [5, 10], як реальний крок виконання Маастрихтського договору зі створення «трансевропейської мережі». У подальшому ці напрямки конкретизовані Білою книгою «Європейська транспортна політика до 2010 року».

Міжнародні чи автомобільні перевезення вантажів мають низку переваг внаслідок розвинутості автошляхів та можливості забезпечити швидке їх перевезення від вантажовідправника до одержувача з мінімумом логістичних операцій та втрат. Не потрібні перевантаження та додаткові операції з обробки вантажу. У межах єдиних митних просторів ці перевезення взагалі спрощуються і мало чим відрізняються від внутрішніх перевезень вантажів.

Правозастосування перевезень вантажів наразі відчуває значний вплив:

- 1) економічних чинників, зокрема рентабельність вантажних перевезень, які переважають над соціальною складовою, що їх принципово відрізняє від перевезень пасажирів, хоча б тому, що держава має забезпечити перевезення пасажирів, навіть, якщо такі перевезення нерентабельні. Проте зростання тоннажу та потужності автомобілів спричинило проблему охорони стану автомобільних магістралей та введення обмежень проїзду ними. Вагози порушують стан доріг, видавлюють у них колії, що ускладнює користування ними водіями легкових транспортних засобів;
- 2) вигідним географічним положенням України, через яку проходять основні транспортні потоки з півдня на північ (у варяги) та із сходу на захід. Як вважає экс-міністр транспорту України Є. Червоненко, Україна могла б з урахуванням цього чинника на забезпечені перевезень заробляти чималі кошти. Проте внаслідок неналежної транспортної інфраструктури (стану магістралей), намітилась тенденція уникання перевезень через територію України;
- 3) пов'язаністю міжнародними договорами у сфері перевезень, у тому числі автомобільних. З огляду на об'єкт дослідження, йдеться про Женевську конвенцію про договори міжнародного автомобільного перевезення пасажирів та багажу (1973 р.) та Конвенцію про міжнародне автомобільне перевезення пасажирів і багажу (1999 р.). Щодо перевезень між Україною та її ближніми і далекими партнерами укладено близько тридцяти угод про автомобільне сполучення та перевезення вантажів і пасажирів автомобільним транспортом. Вони детермінують підстави та зміст перевезень автомобільним транспортом і, відповідно до них, Україна зобов'язана забезпечувати такі умови перевезень, які прийняті у цивілізованому світі. Йдеться лише про неухильне дотримання їх положень і реальну відповідальність порушників;
- 4) технологічним зв'язком засобів перевезення, що слугувало поширенню міжнародних комбінованих перевезень вантажів, як перевезень, що виконуються на підставі одного договору і за допомогою єдиного уніфікованого транспортного документу, з однієї країни в іншу, як правило, різними видами транспорту, вибраними на розсуд оператора, який самостійно здійснює або забезпечує здійснення перевезення і несе відповідальність за вантаж на усьому шляху транспортування.

Здійснення автомобільних перевезень територіями інших країн, а в останні роки – митних територій – передбачає отримання дозволів: митних, прикордонних тощо. Цей вид перевезень має низку переваг: суттєво дозволяє найбільш ефективно використати транспортні шляхи, скоротити час доставки товарів і зменшити витрати на транспортно-експедиторські послуги. Економічна доцільність цих перевезень доведена світовим досвідом.

Таким чином міжнародні перевезення вантажів автомобільним транспортом залежать від низки чинників, які слід враховувати при здійсненні політики у сфері транспорту, та при удосконаленні актів чинного законодавства. Це зумовлює і напрями правового впливу позитивного права.

ЛІТЕРАТУРА

1. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?

2. Коляновська Т.О. Правове регулювання перевезень вантажів в прямому змішаному сполученні: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Т.О. Коляновська. – Одеса, 2007. – 19 с.
3. Луць В.В. Феномен договору в цивільному праві України // Договірне регулювання суспільних відносин: Тези доповідей Всеукраїнської науково-практичної конференції, м. Запоріжжя, 19-20 квітня 2013 року / за заг. ред. Т.О. Коломоєць. – Запоріжжя: ЗНУ, 2013. – С. 13-14.
4. Новий тлумачний словник української мови: у трьох томах. – Т. 1: А-К. – Вид. друге, виправлене / укладачі: Василь Яременко, Оксана Сліпушко. – К.: Вид-во «Аконіт», 2008. – 926 с.
5. Правове регулювання сфери транспорту в Європейському Союзі та в Україні: у 2 т. / за ред. к.е.н. В.Г. Дідика. – К.: ТОВ «Ніка-Прінт», 2006. – Т. 1. – 392 с.
6. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Закон України від 18 березня 2004 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 24. – Ст. 256.
7. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40-44. – Ст. 356.
8. Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uk.wikipedia.org/wiki>

УДК 347.2 (477) (091) „10/19“

ІСТОРИЧНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ ПРАВА ВЛАСНОСТІ НА ОБ'ЄКТИ ФЛОРИ І ФАУНИ НА ТЕРЕНАХ УКРАЇНИ У ХІ-ХХ СТОЛІТТЯХ

Луць Д.М., викладач

Запорізький національний університет

Крізь призму наявної цивільно-правової, екологічно-правової, земельної літератури розглянуто історичні аспекти формування інституту права власності на об'єкти тваринного і рослинного світу в Україні. Детально розглянута правова база, яка регулювала право власності на об'єкти флори і фауни у ХІ-ХХ століттях на теренах України.

Ключові слова: право власності, тваринний світ, рослинний світ, право власності на об'єкти тваринного світу, право власності на природні ресурси, природокористування, право власності на об'єкти рослинного світу.

Луць Д.М. ИСТОРИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ПРАВА СОБСТВЕННОСТИ НА ОБЪЕКТЫ ФЛОРЫ И ФАУНЫ НА ТЕРРИТОРИИ УКРАИНЫ В ХІ-ХХ ВЕКАХ / Запорожский национальный университет, Украина

Сквозь призму имеющейся гражданско-правовой, экологически-правовой, земельной литературы рассмотрены исторические аспекты формирования института права собственности на объекты животного и растительного мира в Украине. Подробно рассмотрена правовая база, которая регулировала право собственности на объекты флоры и фауны в ХІ-ХХ веках на территории Украины.

Ключевые слова: право собственности, животный мир, растительный мир, право собственности на объекты животного мира, право собственности на природные ресурсы, природопользования, право собственности на объекты растительного мира.

Luts D.M. HISTORICAL ASPECTS OF THE FORMATION OF PROPERTY RIGHT TO FLORA AND FAUNA OBJECTS ON THE TERRITORY OF UKRAINE IN THE XI-XX CENTURIES / Zaporizhzhya national university, Ukraine

In the light of existing of civil, environmental due, land literature the historical aspects of the formation of the institution of property rights to flora and fauna objects in Ukraine are reviewed. The legal framework regulating the property rights to flora and fauna objects in the XI-XX centuries on the territory of Ukraine are discussed in details.