

## КЛАСИФІКАЦІЯ ДОГОВОРІВ, ЩО УКЛАДАЮТЬСЯ У СФЕРІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

ПОПОВ Віктор Андрійович - аспірант кафедри цивільного права №2 Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого

ІДК 347.4

*Стаття посвячена дослідженню правової природи деяких договорів, які укладаються в сфері перевезень. Автором дана класифікація таких договорів, виявлені проблеми та невідповідності, які містяться в чинному законодавстві, проведено науковий аналіз договорів перевезення пошти та чартера (фрахтування). Досліджені особливості регулювання вказаних договорів на практиці.*

**Ключові слова:** договір перевезення, перевезення вантажу, перевезення пошти, найм (оренда) транспортного засобу, договір чартеру (фрахтування).

### Актуальність теми

Проблема класифікації цивільно-правових договорів мала істотне значення для цивілістики ще з дореволюційних часів. Поділ договорів дозволяє більш зручно визначати поведінку сторін та шляхи вдосконалення таких відносин. Зокрема, необхідно звернути увагу на такі цивільно-правові договори, як перевезення пошти та чартеру (фрахтування), їх природу та місце в системі цивільного права. Перед автором стоїть завдання надати класифікацію договорам сфери перевезення, дослідити правову природу та шляхи вдосконалення договорів перевезення пошти та чартеру (фрахтування).

### Виклад основного матеріалу

У процесі реалізації перевізних відносин їх учасники, укладаючи договори, мають на меті доставку вантажу

у визначене місце. Перевезення вантажу, зазвичай, не може існувати без цілого ряду договорів, які спрямовані на прискорення або організацію перевізного процесу. Саме тому поруч із основним договором перевезення певним видом транспорту функціонують договори організаційного характеру.

У юридичній літературі існує велика кількість класифікацій договорів у сфері перевезення. Так, деякі науковці умовно поділяють договори за видами транспорту, яким відбувається перевезення вантажу. До них відносяться перевезення залізничним, повітряним, морським, внутрішньоводним та автомобільним транспортом, або за характером дії, яку необхідно зробити для прискорення, організації та продовження перевізного процесу. Інші поділяють їх на основні договори, наприклад, договори перевезення окремими видами транспорту, чартеру (фрахтування), та додаткові – на експлуатацію залізничної колії, договір аеропортового обслуговування, договір на подачу та забирання вагонів, договір буксирування, договір про управління аеродромом, договір аеропортового обслуговування тощо. В.В. Луць з цього приводу зазначає, що транспортні договори поділяються на основні та допоміжні. Основні транспортні договори опосередковують головну сферу взаємовідносин транспортних організацій і клієнтури (перевезення вантажу, буксирування тощо). Допоміжні

договори сприяють нормальній організації перевізного процесу (на організацію перевезень, експлуатацію під'їзних колій, подачу і забирання вагонів, вузлові угоди тощо). Залежно від видів транспорту розрізняють перевезення: 1) залізничні; 2) внутрішніми водними шляхами (річкові); 3) морські; 4) повітряні; 5) автомобільні; 6) космічні. Крім того, перевезення у межах територіальної сфери дії однієї транспортної організації (наприклад, однієї залізниці) вважаються перевезеннями місцевого сполучення; перевезення двома чи кількома організаціями одного виду транспорту є перевезеннями у прямому сполученні, а перевезення за єдиним транспортним документом організаціями різних видів транспорту – перевезеннями у прямому змішаному сполученні [1, с. 249].

Також договори перевезення вантажу можна класифікувати за строком їх дії на разові та довгострокові. У своїх працях М.І. Брагинський та В.В. Вітрянський зазначають, що договір про організацію перевезень вантажів становить такий договір, за яким перевізник зобов'язується у встановлені строки прийняти, а вантажоволодільць – пред'явити до перевезення вантаж у встановленому об'ємі. У договорі про організацію перевезень вантажів визначаються об'єми, строки та інші умови надання транспортних засобів і пред'явлення вантажів для перевезення, порядок розрахунків, а також інші умови організації перевезень. Такі договори носять довгостроковий характер і укладаються перевізником та вантажоволодільцем при необхідності здійснення систематичних перевезень вантажів. Очевидно, що ці договори сконструйовані як двосторонні, оплатні й консенсуальні. При цьому враховувався досвід застосування норм, що містилися в раніш чинних транспортних статутах і кодексах СРСР на різних видах транспорту: про річний договір – на автомобільному транспорті; довгостроковому договорі перевезення вантажів – на морському транспорті; навігаційному договорі – на внутрішньоводному транспорті; спеціальному договорі – на повітряному транспорті [2, с. 135].

Таким чином, можна зробити висновок про те, що довгострокові транспортні договори мають низку типових відмінностей порівняно із разовими договорами, які за своєю характеристикою є двосторонніми, оплатними, однак, на відміну від довгострокових, – реальними договорами, які мають на меті виконання зобов'язання, а не його організацію. У свою чергу, договори, що укладаються між транспортними організаціями про організацію перевезень вантажів, є договорами, у яких визначаються: порядок передачі, прийому вантажу з одного транспорту на інший у разі здійснення перевезення кількома видами транспорту за єдиним документом.

Якщо розглядати договори у контексті «основний – додатковий», то можна визначити, що до основних договорів, що регулюють перевезення вантажів, слід відносити договір перевезення вантажу у прямому сполученні та прямому змішаному сполученні, довгострокові договори, що укладаються окремо в залежності від виду транспорту, за допомогою якого буде відбуватися перевезення. До додаткових, у такому випадку, слід відносити договір на експлуатацію залізничної під'їзної колії, договір на подачу та забирання вагонів, договір буксирування, договір про управління аеродромом, договір аеропортного обслуговування та інші договори, основною метою яких є прискорення, продовження та організація перевізного процесу.

Окремо слід зазначити, що елементом класифікації виступає вид вантажу, щодо якого укладено договір перевезення. Класифікація вантажів не є вичерпною і вантажі можна поділяти за видами продукції, фізичним станом та властивостями, які мають значення для виконання вантажно-розвантажувальних робіт. Так, за видами продукції вони поділяються на товари, сировину, сільськогосподарську продукцію, мінеральну продукцію, продукцію машинобудування тощо. За фізичним станом вантажі можуть бути твердими, рідкими і газоподібними. У залежності від пристосування до виконання вантажно-розвантажувальних робіт вантажі розрізняють: навалочні (різні сипучі матеріали,

що перевозяться без упаковки (навалом, насипом) – вугілля, пісок, гравій, щєбінь, галька, руда, камінь тощо); тарно-пакувальні і штучні (вантажі в мішках, кулях, пакетах, ящиках, кіпах, коробках, решітках, сітках, зв'язках, а також вантажі без упаковки; катно-бочкові – вантажі в металевих, дерев'яних і фанерних бочках, барабанах, бухтах, рулонах тощо); рідкі або наливні (молоко, спирт, пиво, нафтопродукти, кислоти, різні хімічні розчини і т. п.); напіврідкі та ті, що густіють (товарний розчин, бетон, штукатурна маса, гудрон, бітум і інші); газоподібні (кисень, азот, бутан, пропан, аргон та ін.) Зазначені критерії вказуються у договорах перевезення вантажів і мають істотне значення для виконання перевізником свого обов'язку. Від них залежить вид тари, маршрут слідування та вантажно-розвантажувальний процес.

Отже, при укладенні договорів сторонам необхідно чітко визначати характер дії, яку необхідно виконати для досягнення кінцевої мети в перевізних відносинах, в одному випадку це безпосередньо доставка вантажу, оформленням якого буде договір перевезення вантажу, тобто основний договір, в іншому – для такого перевезення необхідно визначити, наприклад, на якій саме колії буде відбуватися завантаження вагону, в такому разі перед нами буде додатковий договір, а саме договір на експлуатацію залізничної під'їзної колії. Також необхідно визначити безпосередньо вид об'єкту, щодо якого укладено договір перевезення. Визначення цих елементів заздалегідь дає сторонам більш чітке усвідомлення їх прав та обов'язків, а також полегшує визначення меж цивільно-правової відповідальності.

В окрему групу, на нашу думку, слід виділити договір перевезення пошти, договір чартеру (фрахтування) та договір транспортного експедирування, адже, незважаючи на те, що вони виступають поруч із основним договором перевезення, вищезгадані договори мають свій власний предмет, суб'єкти та об'єкт регулювання.

Так, у договорі перевезення пошти на-

явний специфічний об'єкт – пошта, який, на відміну від договору перевезення вантажу, в якому об'єктом може виступати будь-який предмет матеріального світу, не може змінюватись, в іншому випадку такий договір не буде договором перевезення пошти. Згідно з положеннями постанови КМУ від 5 березня 2009 р. № 270 «Про затвердження Правил надання послуг поштового зв'язку» поштові відправлення поділяються на внутрішні поштові та міжнародні поштові відправлення. До першої групи відправлень належать: поштові картки – прості, рекомендовані; листи – прості, рекомендовані, з оголошеною цінністю; бандеролі – прості, рекомендовані, з оголошеною цінністю; секограми – прості, рекомендовані; посылки – без оголошеної цінності, з оголошеною цінністю; прямі контейнери – без оголошеної цінності, з оголошеною цінністю. До міжнародних поштових відправлень, у свою чергу, належать: поштові картки – прості, рекомендовані; листи – прості, рекомендовані; поштові відправлення з оголошеною цінністю; бандеролі – прості, рекомендовані; секограми – прості, рекомендовані; дрібні пакети – рекомендовані; мішки «М» – рекомендовані; посылки – без оголошеної цінності, з оголошеною цінністю; відправлення «EMS»; згруповані поштові відправлення з позначкою «Консигнація» [3].

На нашу думку, необхідно виділяти договір перевезення пошти в окрему групу як договір перевезення зі спеціальним об'єктом або як окремий вид договору перевезення. Термін «пошта» згідно з тлумачним словником Ожегова означає заклад для пересилання листів, посилок, бандеролей, грошей, а також будівлю, де розташовано такий заклад; те, що доставлено цим закладом, а також взагалі доставлені адресату листи, посылки, бандеролі [4, с. 527]. ЦК України визначає порядок перевезення пошти як у прямому, так і у прямому змішаному сполученні. Так, у ст. 913 ЦК України зазначається, що перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти може здійснюватися кількома видами транспорту за єдиним транспортним документом. Отже, до перевезення пошти можна засто-

совувати правила перевезення вантажів у прямому та прямому змішаному сполученні, незважаючи на відмінність предмету в такому договорі. Статут автомобільного транспорту 1969 року зазначає, що перевезення пошти здійснюється автотранспортними підприємствами і організаціями у спеціалізованих автомобілях, а також у маршрутних автобусах або легкових і вантажних автомобілях за договорами, що укладаються автотранспортними підприємствами та організаціями з підприємствами зв'язку. Рухомий склад автомобільного транспорту, виділений спеціально для перевезення пошти, повинен використовуватися суворо за прямим призначенням відповідно до плану і розкладу перевезення пошти [5].

Таким чином, для перевезення пошти може використовуватись як загальний транспорт, за умови укладення відповідних договорів між учасниками, так і спеціальний транспорт, що прямує за визначеним маршрутом з виключною метою – виконати перевезення пошти.

Положення Наказу «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з пересилання поштових переказів, простих та реєстрованих листів, поштових карток, бандеролей та посилок масою до 30 кілограмів» №116/202 від 29.10.2003 розкривало обов'язковість ліцензування господарської діяльності у сфері поштових перевезень, однак відповідно до Наказу Міністерства економічного розвитку і торгівлі України та Міністерства інфраструктури України № 578/196 від 08.06.2015 вищезгадане положення втратило чинність. Зважаючи на відсутність у ЗУ «Про ліцензування видів господарської діяльності» у редакції від 02.03.2015 №222-VIII норм про ліцензування поштової діяльності, можна зробити висновок, що станом на сьогодні діяльність за надання поштових послуг не є такою, що підлягає обов'язковому ліцензуванню. Однак, у положенні ст. 1 ЗУ «Про поштовий зв'язок» закріплено, що оператором поштового зв'язку є суб'єкт підприємницької діяльності, який в установленому законодавством порядку надає послуги

поштового зв'язку. З цього випливає, що не будь-яка особа може надавати поштові послуги, а лише юридичні особи, діяльність яких направлена на отримання прибутку та фізичні особи-підприємці. У ст. 22 вищезазначеного нормативного акту вказано про те, що перевезення пошти може відбуватися спеціалізованим транспортом, тобто спеціально обладнаним та пристосованим для такої діяльності, транспортом загального користування, а також усіма видами транспорту за умови укладення відповідних договорів з контрагентами перевізника відповідного виду або видів (якщо мова йде про пряме змішане сполучення) транспорту.

У ст. 915 ЦК України передбачено порядок перевезення пошти транспортом загального користування. Особливість перевезення транспортом загального користування – наявність обов'язку здійснювати перевезення за зверненням будь-якої фізичної чи юридичної особи. Однією з особливостей також є умова надання цього виду послуг на однакових умовах усім споживачам.

Необхідно звернути увагу на те, що договір перевезення пошти відноситься до видів договорів перевезення, але його не можна об'єднувати в загальну групу з іншими договорами цієї сфери. Незважаючи на те, що такий договір має значну кількість відповідностей договорам перевезення, він містить і низку відмінностей від цього типу договорів, зокрема суттєві відмінності стосуються об'єкта та суб'єкта зобов'язання.

Окремо слід розглянути таку послугу, яка має місце лише у сфері надання поштових послуг, як післяплата або, як її ще називають, накладений платіж (англ. Cash on delivery (COD)). Післяплатою є спосіб розрахунків між організаціями, підприємствами і громадянами при відправленні (пересиланні) товарів невеликими партіями. Відправник вантажу висуває умову транспортній організації чи підприємству зв'язку, за якою вантаж може бути виданий адресатові тільки після сплати вказаної вантажовідправником суми. Цю суму, віднявши від неї комісійні на користь

організації, що виконує операцію, перераховують відправникові. Якщо одержувач відмовляється оплатити вантаж, товар повертають відправникові [6, с. 1072]. Особливістю такої послуги є те, що вона не може існувати поза договорами перевезення вантажів, адже в такому випадку буде відсутнім елемент предмету, тобто вантаж, що передається отримувачу. У сучасних умовах післяплата має дуже велике значення, особливо якщо брати до уваги сучасні масштаби торгівлі через мережу інтернет, зокрема інтернет-магазинів. Цікавим моментом є застосування такого механізму оплати в умовах купівлі товарів, які відправляються із закордону. У такому випадку перевізник, який виступає не тільки посередником, а й гарантом виконання зобов'язання, має виконати перерахування коштів відправникові вантажу на закордонний рахунок або безпосередньо видати в представництві у відповідному регіоні.

Наступним договором, на який слід звернути увагу, є договір чартеру (фрахтування). Відповідно до ст. 912 за договором чартеру (фрахтування) одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати другій стороні (фрахтувальникові) за плату всю або частину місткості в одному чи кількох транспортних засобах на один або кілька рейсів для перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти або з іншою метою, якщо це не суперечить закону та іншим нормативно-правовим актам. Цей договір відноситься до договорів про надання послуг, зокрема перевезення. Вже у дефініції договору присутні ознаки договорів щодо передання майна у користування, а саме найму (оренди), зокрема це стосується найму (оренди) транспортного засобу.

Якщо розглядати договір чартеру (фрахтування) за юридичними ознаками, то він завжди є двостороннім, консенсуальним та відплатним. Такий правочин укладається лише у письмовій формі, яка оформлюється шляхом складання єдиного документа, який підписується фрахтівником і фрахтувальником або їх представниками. Особливість договору чартеру визначається сферою його застосування, а

саме видом транспорту, яким здійснюється перевезення, водним або повітряним транспортом. Чартер, у більшості випадків, застосовується при нерегулярних перевезеннях для оформлення перевезення масових вантажів (нафти, вугілля, руди тощо), що заповнюють, якщо не все судно, то більшу його частину. У зв'язку з цим чартер не слід вважати договором приєднання, на відміну від договору перевезення. Відповідно, фрахтувальник має можливість вплинути на такі договірні умови, як місце і строк надання судна для завантаження, маршрут його слідування, розмір фрахту тощо (ст. 136 Кодексу торговельного мореплавства (далі КТМ) України, 61 повітряного кодексу України (далі ПК)). Сторонами договору чартеру (фрахтування) є фрахтувальник та фрахтівник. Фрахтівником є володілець транспортного судна (його власник або особа, якій транспортний засіб належить на іншій правовій підставі). Фрахтувальником є юридична особа або фізична особа, зацікавлена в перевезенні великих партій вантажів або групи пасажирів за маршрутом, передбаченим договором чартеру (фрахтування), що, як правило, не співпадає із встановленими напрямками перевезення. При цьому, фрахтувальником може бути й відправник або одержувач вантажу [7].

Щодо юридичної природи договору чартеру існують різні погляди. Наприклад, Є.Д. Стрельцова зазначає, що якщо предметом договору перевезення є діяльність з надання транспортних послуг, то предмет договору чартера (найму) – надання у користування всього морського судна чи його частини [8, с. 51]. Тобто фактично схиляється до думки, згідно з якою договір чартеру доцільніше відносити до договорів про передання майна у користування. Тієї ж думки дотримується і Е.В. Вакулович, вона зазначає, що договір чартеру (фрахтування), зокрема фрахтування судна без екіпажу, слід відносити до договорів найму (оренди) транспортного засобу. Дійсно, окремі підвиди договору чартеру (фрахтування), а саме бербоут-чартер та димайз-чартер є такими договорами, які слід відносити до договорів

найму (оренди) транспортного засобу [9, с. 94]. Деякі науковці додержуються іншої думки, наприклад, А.Д. Кейлін вважає, що економічний зміст договору фрахтування судна на проміжок часу, а відповідно і його юридичний зміст, лишаються тими ж самими, і договір укладається про переміщення вантажу морським шляхом, а не про майновий найм [10, с. 8]. Слід погодитися з наведеними вище думками про те, що окремі види договорів чартеру (фрахтування) за своєю юридичною природою доцільніше відносити до договорів найму (оренди), однак дуже значну роль відіграє мета укладення цього договору, а саме переміщення вантажу з однієї місцевості в іншу, адже метою відправника є не отримання всієї або частки місткості судна, а саме доставка вантажу у визначене місце. Виходячи з цього, на нашу думку, договір чартеру (фрахтування) є змішаним цивільно-правовим договором, адже містить у собі елементи договорів різних типів.

Якщо розглядати проблему на прикладі чартеру (фрахтування) суден, то слід зазначити, що цьому питанню присвячено Розділ VI, Главу I КТМ України. Зокрема у ст. 203 зазначається, що за договором чартеру (фрахтування) судна на певний час судновласник зобов'язується за обумовлену плату (фрахт) надати судно фрахтувальнику для перевезення пасажирів, вантажів та для інших цілей торговельно-го мореплавства на певний час [11].

Надане фрахтувальнику судно може бути споряджене та укомплектоване екіпажем (тайм-чартер (англ. Time charter)) або не споряджене і не укомплектоване екіпажем (бербоут-чартер (англ. Bareboat charter)). Димайз-чартером (англ. Demise Charter Party) є чартер, згідно з яким фрахтівнику передається весь обсяг прав з управління судном та контроль над його екіпажем, члени якого становляться протягом чартерного рейсу службовці фрахтівника. Цікавим моментом також є те, що згідно з умовами димайз-чартеру фрахтівник вправі розпоряджатися судном.

Виходячи з положень, закріплених у КТМ України, використовуючи бербоут-чартер, судовласник не надає екіпаж для

виконання чартерного рейсу, а значить, фактично надає в користування саме судно, а не його місткість, хоча положення ЦК і зазначають, що за договором чартеру (фрахтування) надається вся або частина місткості транспортного засобу. У ст. 805 ЦК зазначено порядок найму транспортного засобу з екіпажем, однак немає жодного застереження щодо мети укладення такого договору. Отже, склалася ситуація, яка, з одного боку, відносить такі правовідносини до договорів перевезення (положення ЦК), а з іншого (положення КТМ) – фактично до договорів найму (оренди). Повітряний кодекс України у ст. 1 визначає чартерне повітряне перевезення як нерегулярне повітряне перевезення, що здійснюється на підставі договору чартеру (фрахтування), за яким авіаперевізник надає фрахтівнику або фрахтівникам за плату визначену кількість місць або всю місткість повітряного судна на один або декілька рейсів для перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти, що зазначені фрахтівником [12]. Тобто ПК України регулює це питання так само, як і ЦК, відносячи такі відносини до договорів перевезення. Саме тому постає питання: чи є одним і тим самим договір найму (оренди) транспортного засобу та договір чартеру?

На нашу – думку ні, ці договори мають низку відмінностей, які дають можливість розмежовувати відносини найму від відносин перевезення.

Одним із критеріїв, на які слід звернути увагу під час дослідження цих договорів від договорів, є їх форма. Так, ст. 799 ЦК України зазначає, що договір найму транспортного засобу укладається у письмовій формі. Формою договору чартеру (фрахтування) також є письмова, але в цьому випадку в ЦК зазначено, що порядок укладення і форма визначаються транспортними статутами та кодексами. КТМ визначає, що рейсовий чартер повинен містити основні реквізити: найменування сторін, судна і вантажу, порту відправлення і призначення (або місця направлення судна), а також до рейсового чартеру можуть бути включені за згодою сторін інші умови і застереження. Договір найму (оренди) тран-

спортного засобу не містить таких вказівок, його формою є проста письмова, а у випадку якщо стороною є фізична особа – підлягає нотаріальному посвідченню.

Окремі види договору чартеру, а саме бербоут-чартер, за своєю юридичною природою не відповідають загальній концепції договору чартеру-фрахтування, а є ближчими до договорів найму (оренди). Однак, на нашу думку, їх все одно слід відносити до договорів перевезення, адже такі відносини мають чітке спрямування на надання послуг. Така послуга має за мету процес переміщення предмету або особи з одного місця в інше, за відсутності власного транспортного засобу, саме тому ми вважаємо, що договір чартеру (фрахтування) є саме видом договору перевезення, також хоча б однією стороною таких відносин є особа, що є перевізником і має ліцензію на здійснення такої діяльності. І, врешті-решт, важливим елементом є момент переходу ризику втрати чи пошкодження як вантажу, так і безпосередньо транспорту, яким відбувається перевезення. Так, за договорами передання майна у користування ризик пошкодження або випадкового знищення переходить до наймача, а у випадку договору чартеру такий ризик залишається у власника транспортного засобу.

Отже, найбільш доцільно відносити договір чартеру (фрахтування) до змішаних цивільно-правових договорів, адже за своєю юридичною природою він містить елементи декількох типів договорів і його можна відносити як до договорів перевезення, так і до договорів найму (оренди).

### Висновки

На підставі вищевикладеного, слід зробити висновок, що існує велика кількість класифікацій договорів перевезення, однак найбільш вдалим буде застосування таких критеріїв розмежування, як вид транспорту, яким здійснюється перевезення, а також умовний поділ на «основний-додатковий», у якому поряд із основним договором перевезення існує додатковий договір, метою укладення якого є прискорення, організація та продовження пере-

візного процесу. Розглядаючи питання правової природи перевезення пошти, варто зазначити, що договір перевезення пошти належить до видів договорів перевезення, але його не можна об'єднувати в загальну групу з іншими договорами цієї сфери. Це обумовлено відмінністю об'єкта та суб'єктів, що беруть участь у такому правочині. Проблемність питання щодо визначення місця договору чартеру (фрахтування) виникла ще за радянських часів, однак навіть сьогодні не можна чітко робити висновок до якого типу договорів він належить. Враховуючи особливості конструкції, сферу застосування, та характер дій, які необхідно виконати для досягнення кінцевої мети, вважаємо, що такий договір відноситься до змішаних цивільно-правових договорів.

### Література

1. Луць В.В. Контракти в підприємницькій діяльності: навч. посіб. – 2-е вид., перероб. і допов. / В.В. Луць. – К.: Юрінком Інтер, 2008. – 576 с. – С. 249.
2. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. – М.: Статут, 2003. – С. 135.
3. Про затвердження Правил надання послуг поштового зв'язку Кабінет Міністрів України; Постанова, Правила, Перелік від 05.03.2009 № 270 [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/270-2009-п>.
4. Ожегов С. И. Словарь русского языка / С. И. Ожегов. – Москва: Русский язык, 1975. – 846 с. – с. 527.
5. Про Статут автомобільного транспорту УРСР Рада Міністрів УРСР; Постанова від 27.06.1969 № 401 [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/401-69-п>.
6. Фінансово-економічний словник / А. Г. Загородній, Г. Л. Вознюк. – К.: Знання, 2007. – 1072 с. [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://cybor.com.ua/content/view/1497/1>
7. Цивільний кодекс України (на-

**АНОТАЦІЯ**

*Стаття присвячена дослідженню правової природи низки договорів, що укладаються у сфері перевезення. Автором наведено класифікацію таких договорів, виявлено проблеми та невідповідності, які містить чинне законодавство, здійснено аналіз договорів перевезення пошти та чартеру (фрахтування). Досліджено особливості регулювання зазначених договорів на практиці.*

**SUMMARY**

*The article is about analysis of the legal nature of some of the contracts that are in the area of transport. The author gives a classification of such contracts; we found problems and inconsistencies that contains the current legislation; carried out a scientific analysis of carriage of post contracts and charter party. Were researched the features of these contracts in practice.*

уково-практичний коментар) [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://legalexpert.in.ua/komkodeks/gk/79-gk/1276-912.html>.

8. Стрельцова Є.Д. Договір морського перевезення вантажу (порівняльний аспект) : дис. канд. юр. наук : 12.00.03 / Стрельцова Є. Д. – Одеса, 2002., с. 51.

9. Вакулович Е.В. Договір оренди транспортних засобів : дис. канд. юр. наук : 12.00.03 / Вакулович Е. В. – Харків, 2002. – С. 94.

10. Кейлин А.Д. Транспортное право СССР и капиталистических стран. Вып. 1: Договор перевозки. М., 1938. С. 8.

11. Кодекс торговельного мореплавства України Верховна Рада України; Кодекс України, Закон, Кодекс від 23.05.1995 № 176/95-ВР [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр>

12. Повітряний кодекс України Верховна Рада України; Кодекс України, Закон, Кодекс від 19.05.2011 № 3393-VI [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>.