

Лекція 3 Правове регулювання у сфері транспорту

В законодавстві України відсутнє наразі легальне визначення договору перевезення як родового поняття. Цивільний Кодекс України 2004 р. у главі 64, на відміну від ЦК 1963 р., містить визначення ряду договорів, які регулюють відносини по перевезенню вантажів, пасажирів і багажу. Стаття 908 ЦК України лише закріплює, що перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти здійснюється за договором перевезення. В главі 64 ЦК України, крім означених, закріплено і інші договори, пов'язані з перевезенням. Серед них: договір чартеру (фрахтування), перевезення у прямому змішаному сполученні, довгостроковий договір, договір перевезення транспортом загального користування. Кожен із згаданих договорів має свій особливий предмет, що визначає їх індивідуальність, видову та типову приналежність в системі цивільно-правових договорів та системи транспортних договорів.

Правове регулювання перевезень вантажів та пасажирів має свої особливості, щодо яких в подальших параграфах буде окрема аргументація. Дуалістичність приватного права породила існування в системі права України двох кодексів – Цивільного та Господарського, що відображає існування двох галузей права – цивільного та господарського. В спеціальній юридичній літературі виявляється жвава дискусія щодо них, особливо що стосується їх співвідношення. З точки зору забезпечення правового врегулювання окремих видів перевезень, діяльність перевізника, здебільшого, є господарською (підприємницькою) діяльністю, що зумовлює державний вплив на неї, який має на меті вирішення питань як економічного характеру (забезпечення добросовісної конкуренції та ін.) так і питань забезпечення публічних інтересів, інтересів окремих громадян, екологічної безпеки, тощо. Цивільне право регулює, здебільше, майнові та особисті немайнові відносини конкретних суб'єктів за допомогою універсального засобу цивільно-правового регулювання правовідносин – договорів.

Концепція нового ЦК України передбачає регулювання правовідносин на засадах, здатних забезпечити належне функціонування цивілізованого ринку. Мова йде про визнання рівності учасників цивільно-правових відносин, недоторканості власності, неприпустимості будь-якого втручання у приватні справи, необхідності безперешкодного здійснення майнових і особистих прав та їх судового захисту; свободу договору (тобто можливість укладати договори, які хоч і не передбачені законом, але не суперечать йому); свободу підприємництва (не забороненого законом)¹. Це складає загальну основу врегулювання відносин як загалом у сфері підприємництва, так і його окремого сектору транспортних послуг.

Оскільки відносини з перевезення вантажів, пасажирів окремими видами транспорту мають свої індивідуальні риси, в тому числі зумовлені технологічними властивостями процесу перевезення тим чи іншим видом транспорту, договірне регулювання на рівні ЦК України визначає лише загальні умови регулювання перевезень. Видові (по видам перевезень) умови регулювання закріплено на нормативному рівні.

Загальні засади господарської діяльності підприємств транспорту визначені Законом України від 10 листопада 1994 р. «Про транспорт». Здійснення перевезення врегульовано нормативними актами щодо певних видів транспорту. Так, щодо морських перевезень діє Кодекс торговельного мореплавства від 9 грудня 1994р., щодо річкових – Статут внутрішнього водного транспорту СРСР, затверджений постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 року, Правила перевезень вантажів річковим транспортом [2]; щодо залізничних перевезень – Закон України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 р., Статут залізниць України, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р., Правила перевезень вантажів

¹ Боброва Д. В. Цивільне право як галузь права / Цивільне право України: підручник: У 2-х кн./Д. В. Боброва, О. В. Дзера, А. С. Довгерт та ін.; За ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової. - К.Юрінком Інтер, 2000. – 864 с.

² Правила перевезень вантажів річковим транспортом. – В 2-х ч. – Минречфлот РСФСР. – М.: Транспорт, 1979. – 288 с

залежно від виду рухомого складу чи способу перевезення, Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України» № 1196 від 27.12.2006 р.; щодо автомобільних – Закон України «Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 р., Статут автомобільного транспорту УРСР, затверджений Постановою Ради Міністрів УРСР 27 червня 1969 р., Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджені наказом Мінтрансу України від 14 жовтня 1997 р. № 363, Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 р. №176; Закон України «Про міський електричний транспорт» від 29.06.2004 р., щодо повітряних – Повітряний Кодекс України від 19 травня 2011 р.; щодо перевезень трубопровідним транспортом – основні положення закладено Законом України «Про трубопровідний транспорт» від 15.05.1996 р. Окремі нормативні акти регулюють окремі питання, важливі для перевезення всіма видами транспорту – Постанова Кабінету Міністрів України від 14.08.1996 р. № 959 «Про затвердження Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті».

У спеціальній юридичній літературі зазначається, що практично весь текст ЦК вирішує завдання регулювання договорів [³, с. 16].

Застосування договорів протягом уже декількох тисяч років пояснюється тим, що мова йде про гнучку правову форму узгодження волевиявлень, за якою встановлювалися різні за характером суспільні відносини. Основне призначення договору зводиться до регулювання в межах закону поведінки людей шляхом указання на їх можливу чи належну поведінку, а також на наслідки порушення відповідних вимог⁴.

³ Пушкін О., Скакун О. Концепція нового цивільного кодексу // Українське право. - №1. - 1997. - С.16.

⁴ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право: Общие положения. - М.: Статут, 1997. - С. 9.

Договір є формою моделювання диспозитивної активності учасників цивільного обороту. Положення, наведені вище стосовно формальної визначеності ролі договорів у регулюванні цивільно-правових відносин, є загальними, тобто такими, які поширюються і на конкретні правовідносини, у тому числі й у сфері надання послуг фактичного характеру.

Перевезення не є якоюсь абстрактною категорією, яка існує поза сферою людського впливу. Тож маємо говорити про відносини, що складуються між людьми у зв'язку з реалізацією їх інтересу по переміщенню у просторі (вантажів чи самих осіб). Іншими словами, мова йде про особливу сферу цивільних правовідносин – перевізні правовідносини.

Дослідження зобов'язань з перевезень має ту цінність, яка дозволяє виявити грані, що характеризують їх як правове явище; розширити через сингулярні склади поліаспектність зобов'язань вцілому.

На різних етапах науковцями висловлювалися різні точки зору щодо сутності перевезень, - і, як наслідок, - щодо віднесеності їх до певного типу договорів. При класифікації відомих цивільному праву зобов'язань, вони виділяються більшістю авторів у самостійну групу поряд із договорами, що опосередковують передачу майна і виконання робіт. Як критерій виділення зобов'язань про надання послуг вказують, як правило, особливості регульованих ними економічних відносин. При цьому посилаються на відомий вислів К.Маркса, який розрізняв послуги як «споживчі вартості, що представляють результат відомих видів діяльності чи праці, і як такі, що не залишають відчутних результатів і існують окремо від виконавців цих послуг»⁵.

Свого часу А.Г. Гусаков⁶, В.І. Серебровський, М.Е. Ходунов⁷ визнавали договір перевезення договором підряду. При цьому автори лише намагались показати близьку подібність договору перевезення з договором підряду.

⁵ Маркс К. Капитал: Критика политекономии. – М.: Политиздат, 1988. – С. 7.

⁶ Гусаков А. Г. Железнодорожное право по законодательству СССР. - М.: Транспечать НКПС, 1929. – С. 46

⁷ Ходунов М. Е. Внутриводное право. – М.: Речиздат, 1945. – С. 85.

В.І. Серебровський звертав увагу, що відносинам з перевезення притаманні й інші правові ознаки, що зумовлює необхідність спеціального правового регулювання відносин з перевезення⁸.

Г.Ф. Шершеневич взагалі зазначав, що договір перевезення є складним правовідношенням. В ньому є особистий найом, наскільки переміщення вимагає особистих сил чи послуг перевізника; майновий найом, наскільки переміщення поєднується з використанням чужих речей, наприклад, вагонами; схову, наскільки перевізник зобов'язується зберігати довірений йому вантаж; доручення, наскільки цей перевізник виконує покладені на нього відправником завдання, наприклад, стягує післяплату⁹.

Неточність висновків зазначених авторів полягала в ототожненні господарських відносин з перевезення і підряду з правового й економічного погляду. Цілком правильно вказував К.К. Яічков, що договір підряду відноситься до сфери договорів, за якими замовник одержує у власність річ, яку підрядчик переробив чи виготовив¹⁰. Позицію, яка спростовує належність договору перевезення до договору підряду висловив свого часу М.О. Тарасов, відносячи договір підряду до сфери виробництва, а договір перевезення до сфери обігу¹¹.

В ЦК України глава 64 «Перевезення» винесена в окрему від робіт та послуг главу, як це зроблено у главі 40 «Перевезення» ЦК РФ.

Сучасна цивілістична доктрина відносить договір перевезення до самостійного типу договорів, що тяжіють до договорів про надання послуг. Як нами вже неодноразово зазначалося, віднесення перевезень виключно до сфери послуг є умовним, оскільки такі послуги, у результаті яких кінцевий результат пов'язується зі зміною стану речей (наприклад, переміщення їх у просторі), займають проміжне місце між роботами та послугами. Відповідно

⁸ Серебровський В. І. Гражданское право /учебник для юридических школ. – М.: Юриздат НКЮ, 1945. – С. 200.

⁹ Шершеневич Г. Ф. Учебник торгового права /по изданию 1914г. – М.: Спарк, 1994. – С. 212.

¹⁰ Яичков К. К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву. – М.: Изд. АН СССР, 1958. – С. 100.

¹¹ Тарасов М. А. Годовой (навигационный) договор перевозки грузов по советскому гражданскому праву. - «Ученые записки Ростовского университета, юридического факультета». – т.XVII. – вып. 2. - 1958. – С. 62.

до запропонованої Л.К. Веретельник типізації договорів, договори про доставку вантажів, пасажирів і багажу (перевезення) належать до самостійного типу, відмінного від договорів про надання юридичних та (або) фактичних послуг¹².

Наразі загальноприйнятим є розуміння договору у трьох різних змістах: як підстави виникнення правовідношення (договір-правочин); як самого правовідношення, що виникає з цієї підстави (договір-правовідношення); як форми здійснення правовідношення (договір-документ).

В основному, різниця полягає в їх змісті. Так, змістом договору-правочину є договірні умови (істотні, звичайні та випадкові. Щодо випадкових Луць В.В. висловив точку зору, згідно з якою випадкові умови, за домовленості про них, стають істотними)¹³. Змістом конкретного правовідношення є система прав та обов'язків учасників.

На підставі такого розуміння О.О. Красавчиков зазначав, що у самому договорі відсутні права та обов'язки, - у ньому міститься лише конкретна вольова модель того правовідношення, яке виникає у відповідності з законом на підставі договору¹⁴.

Тому у подальшому ми виходимо саме з такого його розуміння.

Щодо об'єктів договірних правовідносин та зобов'язань, варто зупинитися на наступному.

Юридичним об'єктом зобов'язання визнається певна поведінка зобов'язаної особи, де першість надається позитивним діям, а негативні (наприклад, утриматися від виконання певних дій) визнаються доповненнями.

В статті 177 Цивільного кодексу України, яка містить загальний перелік видів об'єктів цивільних прав, передбачено послуги. Традиційно, це стосується і транспортних послуг, як виду послуг взагалі.

¹² Веретельник Л. К. Систематизація договорів у цивільному праві: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Ламара Котеївна Веретельник. – Харків, 2007. – С. 7.

¹³ Луць В. В. Контракти у підприємницькій діяльності / В.В.Луць. – К.: Юрінком-Інтер, 2001. – С. 33.

¹⁴ Красавчиков О. А. Советское гражданское право: в 2-х томах / Октябрь Алексеевич Красавчиков. – М.: «Высшая школа». – Т. 1. - 1968. – С. 440.

Закономірно, що транспортні правовідносини виникають з приводу надання транспортних послуг. До них відносяться: переміщення вантажів, пасажирів, багажу до певного пункту призначення за певний проміжок часу; переміщення вантажу та багажу без втрат; навантаження-вивантаження; тимчасове зберігання вантажу; здавання вантажу одержувачу та його вивезення та інше.

Послуга як така характеризується певними властивостями: незв'язаність із речами як результатом її надання; нематеріальність отриманого результату; невіддільність результату послуги від діяльності послугонадавача; співпадання у часі надання та споживання послуги.

Саме економічна характеристика «нематеріальність отриманого результату» в свою чергу теж викликає особливої уваги та наукового аналізу.

Зобов'язальне правовідношення, як правило, опосередковує процес переміщення майна або результатів праці, які носять майновий характер (в підрядних договорах). Тому у даному разі говорять про матеріальний об'єкт зобов'язання, під яким розуміють певні блага матеріального характеру. Але видається таке розуміння дещо «ототожненим», оскільки, як ми вже зазначали, саме поведінка людини є об'єктом цивільних правовідносин, а блага є об'єктом (інтересом) поведінки учасників правовідносин.

Шишка Р.Б. у своїй праці зазначає, що у зобов'язаннях, де немає матеріальних благ, відсутній матеріальний об'єкт зобов'язання (надання послуг).

Окремі автори обґрунтовували існування самостійного немайнового інтересу незалежно від зв'язку між майновим характером зобов'язальної дії та юридичною силою самого зобов'язання (Пассек Є.В.)¹⁵. Його прихильники розділяють майновий інтерес в зобов'язанні та майнову цінність предмета зобов'язання.

¹⁵ Пассек Е. В. Неимущественный интерес и непреодолимая сила в гражданском праве /Е. В. Пассек; Ред. кол. : В. В. Витрянский и др. ; Науч. рук. В. С. Ем. - М: Статут, 2003. – С. 13.

Р.А. Майданик аргументує позицію щодо самостійного характеру немайнових зобов'язальних відносин тезою про те, що предмет зобов'язання може становити як майнова цінність, так і немайнове благо, що є корисним і відповідно до цього має споживчу цінність. Відповідно до цього метою немайнового зобов'язання є отримання не майнової вигоди, а досягнення іншого соціального ефекту в інтересах кредитора або третіх осіб (вигодонабувачів – одержувачів у договорі перевезення вантажів).

За такого розуміння під соціальним ефектом можна розглядати виробничий процес чи будь-яку користь, що передбачає в тому числі і фінансову вигоду (продаж перевезеного товару з додатковою вартістю, що включає в себе вартість перевезення та інтерес у вигляді очікуваного прибутку).

Очевидно, що зазначене дає підстави розділяти «блага» на матеріальні та нематеріальні, що являють собою відповідні підсистеми корисностей – матеріальних благ та корисних людських дій.

Відтворюючи позицію Р.А. Майданика, зазначимо, що розуміння немайнового блага охоплюється поняттям об'єкта суб'єктивних прав як певного результату предметно-практичної діяльності.

Нами аргументувалася вже позиція щодо наявності самостійного об'єкту цивільних прав – транспортної послуги, відмінного від послуг взагалі. Даний висновок обґрунтовуємо в тому числі позицією О.С.Йоффе, який стверджував, що природу договору визначає його основна мета. В договорі перевезення нею є переміщення вантажів чи пасажирів¹⁶. При цьому ним була виведена самостійність договору перевезення (а відповідно і перевізного зобов'язання) не через згадану мету, а через його економічну сутність. На його думку транспортна послуга є виробничим процесом, який співпадає у часі з процесом споживання продукції, в якості якої виступає саме перевезення, а робота по

¹⁶ Йоффе О. С. Обязательственное право / Олимпиад Соломонович Йоффе. – М.: «Юрид. лит.», 1975. – С. 28.

переміщенню матеріальних цінностей та пасажирів наскільки специфічна, що вимагає особливого правового регулювання.

За таким критерієм з певною долею умовності можна характеризувати зобов'язання з перевезення як нематеріальне, проте таке, що має на меті позитивний ефект, що виражається у формі нематеріального, але, соціально цінного блага – дії по переміщенню речей (чи пасажирів) у просторі.

Зобов'язання з перевезення відповідно до існуючої типології договорів є зобов'язанням самостійного типу, відмінного від зобов'язань про надання юридичних та (або) фактичних послуг.

Молякко О.М. за різними критеріями виділяє наступні види договорів перевезення. За об'єктами – перевезення вантажу, багажу, пасажирів¹⁷.

Вітрянський В.В. за предметом крім зазначених виділяє договір фрахтування (чартер) – надання всієї місткості транспортного засобу чи її частини¹⁸.

Залежно від виду транспорту виділяють залізничні, внутрішньоводні, повітряні, морські (міжнародні та всередині країни; каботажні малі – між портами одного моря та великі – між портами різних морів), автомобільним транспортом (міські, приміські – до 50 км, міжміські – на відстань понад 50 км, міжобласні та міжнародні).

За кількістю перевізників – перевезення одним видом транспорту, у прямому сполученні – при перевезенні різними перевізниками одного виду транспорту за одним перевізним документом, у прямому змішаному сполученні – при перевезенні декількома перевізниками різних видів транспорту за одним транспортним документом.

Транспортний процес має ту особливість, що передбачає необхідність виконання певних взаємопов'язаних операцій, які у сукупності і створюють єдину систему зобов'язань з перевезення.

¹⁷ // Цивільне право України. Академічний курс: Підручник: у двох томах / [Дзера О. В., Жилінкова І. В., Косак В. М. та ін.]; за заг. ред. Я. М. Шевченко. – Т.2. Особлива частина. – К.: Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2003. – С. 125.

¹⁸ Витрянський В. В. Договір перевезення / Васильй Владимирович Витрянский. – М.: Статут, 2001. – С. 263.

Так, виділяють основне перевізне зобов'язання і ті, які забезпечують його виконання (допоміжні чи супутні).

Зв'язок основного й допоміжних зобов'язань має характер взаємозалежності: якщо нормальне становлення й розвиток основного зобов'язання залежить від успішного виконання допоміжних, то існування останніх поза перевізними правовідносинами взагалі позбавлене змісту. Таким чином, загальним для всіх допоміжних зобов'язань є їхнє функціональне призначення як вираження технологічної залежності від перевезення та єдиної кінцевої мети основного й допоміжних зобов'язань.

В системі транспортних договорів можна виділити три групи договорів: договори про організацію перевезень, договори перевезень, допоміжні транспортні договори. Вони забезпечують функціонування транспортної системи, покликаної забезпечувати перевезення. Кожна з трьох груп договорів виконує самостійні завдання в процесі організації та здійснення перевезень.

При цьому існує різниця у змісті зазначених договорів при перевезеннях вантажів та пасажирів. Так, наприклад, якщо при перевезеннях вантажів організаційний договір передбачає саме організацію перевезення та обробки певної кількості вантажів протягом певного тривалого періоду часу.

При пасажирських перевезеннях організаційний договір передбачає організацію можливості здійснення перевезень як таких за певним маршрутом (як правило, без конкретизації кількості пасажирів, які будуть перевезені) і т.п. Тобто, характер поведінки від потенціальних пасажирів має очікуваний характер.

Основні й допоміжні зобов'язання взаємообумовлені і взаємодіють при провідній ролі основних зобов'язань. Це проявляється в тому, що поза основними зобов'язаннями не можуть існувати допоміжні, а без допоміжних зобов'язань стає неможливим виконання основних. Допоміжні зобов'язальні правовідносини виникають і виконуються, як правило, на початковій і кінцевій стадії перевізного процесу.

Варто також зазначити, що тим не менше, допоміжні договори при перевезеннях пасажирів застосовуються досить рідко. Їх роль обумовлена специфікою виконання транспортного процесу, що зумовлює використання саме при перевезеннях вантажів (навантаження-розвантаження, експедирування, буксирування і т.п.).

Це загальні риси допоміжних зобов'язань. Але останні не є однорідною з правової точки зору масою правовідносин. Загальними є їх роль і місце в системі транспортних зобов'язань, але вони різні за підставами виникнення, предметом, суб'єктивним складом, змістом і санкціями, які забезпечують їх виконання.

Стосовно сутності та правової природи допоміжних договорів, таких, наприклад, експедирування (за яким експедитор зобов'язується за винагороду і за рахунок відправника вантажу укласти від його чи від свого імені один чи декілька договорів перевезення вантажів і виконати чи організувати виконання визначених договором експедиції додаткових послуг, пов'язаних з перевезенням), варто зазначити, що в системі договорів за типізацією вони займають самостійне місце. Так, наприклад, у ЦК України 2003 року помістили нову главу 65 – транспортне експедирування, що є підтвердженням самостійності відповідного договору, відмінного від послуг у чистому вигляді (глава 63 ЦК) чи перевезення (глава 64 ЦК).

Що стосується договору буксирування (застосовується виключно на водному транспорті), варто зазначити, що він застосовується щодо суден (засобів перевезення) при необхідності застосування щодо них зовнішньої тяги. Як правило, застосовується при заходженні судна до порту, швартуванні при незручному розташуванні порту чи за особливих умов швартування (в тому числі при хвилюванні на морі) чи для подолання, проходження крутих вузьких місць річок з швидкою течією (на р. Дунай в окремих випадках використовують до трьох буксирів одночасно). Сутність надаваної буксируванням послуги вписується у класичну схему договорів про надання

послуг фактичного характеру, а тому не має самостійного місця в системі договорів, проте, має його в системі транспортних договорів.

Як специфічний вид договору перевезення договір чартеру (фрахтування) має свої особливості. Відповідно до статті 912 ЦК України 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.

На перший погляд даний договір не є специфічним договором перевезення вантажів чи пасажирів, а за конструкцією схожий на договір оренди транспортного засобу (параграф 5 глави 58 ЦК України). Ототожнення цих двох груп договорів зумовлене застосуванням єдиного терміну «фрахтування» як для відносин оренди, так і для відносин перевезення.

Основна відмінність полягає у тому, що саме надається – транспортний засіб (найом транспорту) чи його місткість (перевезення). Останній варіант частіше всього застосовується при лінійних перевезеннях (коли транспортний засіб здійснює регулярні рейси за певним розкладом), хоча може застосовуватись і при трампових (нерегулярних) перевезеннях (наприклад, при попутних перевезеннях).

При оренді транспортного засобу при морських перевезеннях застосовують тайм-чартер (фрахтування судна на час) – надання судна з екіпажем в користування на певний час для перевезень; бербоут-чартер (фрахтування судна без екіпажу).

Відповідно до статті 915 ЦК України за правовим статусом перевізника всі договори поділяють на договори перевезення, що здійснюються транспортом загального користування та іншими транспортними організаціями.

Перевезення, що здійснюється юридичною особою, вважається перевезенням транспортом загального користування, якщо із закону, інших

нормативно-правових актів або ліцензії, виданої цій організації, впливає, що вона має здійснювати перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти за зверненням будь-якої особи.

Частина друга статті 915 ЦК прямо встановлює, що договір перевезення транспортом загального користування є публічним договором. Саме цей вид договору внаслідок своєї специфіки зумовлює необхідність обмеження свободи договору, про що мова піде в наступних параграфах.

Щодо Цивільного кодексу України, варто зазначити, що він забезпечує спеціальне регулювання таких видів договору перевезення, як договір перевезення пасажирів, договір перевезення вантажу, договір фрахтування, перевезення у прямому змішаному сполученні, договір про організацію перевезень (довгостроковий договір), щодо перевезень транспортом загального користування.

Наведене дає підстави для наступних висновків. Правове регулювання перевезень здійснюється у двох напрямках – нормативно-правовому та цивільно-приватному (договірному). Договір є об'єктивно зумовленим, зручним способом формалізації відносин учасників перевезення; передумовою, підставою виникнення транспортних правовідносин, є їх змістом і формою вираження та ототожненням принципу свободи підприємницької діяльності.

Договір допускає при регулюванні відносин по перевезенню імперативних методів впливу з боку держави, а отже, імперативних нормативних обмежень у здійсненні вказаного виду підприємницької діяльності, особливо що стосується публічних договорів.

Договір перевезення для всіх видів транспорту єдиний, що, однак, не заперечує особливостей при перевезенні різними видами транспорту.