

**Станіслав Сумкін**

*Запорізький національний університет, Україна*

## **ПРАВОВА ПРИРОДА ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА ТА БАГАЖУ**

**Stanislav Sumkin**

*Zaporizhzhia National University, Ukraine*

### **LEGAL NATURE OF PASSENGERS AND BAGGAGE CARRIAGE CONTRACT**

The theme of the article is devoted to research of essence and legal nature of the contract of carriage of passengers and baggage. By not focusing on the analysis of passenger features various modes of transport, attention is paid only to features inherent to this contract.

Substantiated that the carriage of passengers and baggage service belongs to service contracts. The author elaborated criteria for delimitation of a contract of carriage from a contract of suborder. The main criterion is economic and legal, based on the economic goal parties want to achieve (in this case not materialized results – transportation of a person, destination and delivery of baggage transferred for transportation).

The uniqueness and independence of the contract, which is not "mixed" agreement, although it contains elements of other contracts was considered.

**Key words:** passenger, baggage, service, contract, suborder, activity, work.

**Постановка проблеми.** Перевезення пасажирів в житті кожної людини відіграє важливу роль. Більшість людей практично щодня здійснюють переміщення. Основну роль у цьому відіграє комерційний транспорт, власники якого у такий спосіб здійснюють підприємницьку діяльність. Звичайно, що правовідносини з перевезення пасажирів не перебувають осторонь сфери правового регулювання, внаслідок чого перевезення пасажирів визнаються правовідносинами.

Основним регулятором цивільних правовідносин є договір, який слугує засобом як виявлення волі сторін на вчинення правочину, так і засобом регулювання відносин між сторонами шляхом формування змісту договору через встановлення їх прав та обов'язків.

На превеликий подив, глибокий цивільно-правовий аналіз правової природи договору перевезення не здійснено. Більшість досліджень цивілістів зводиться або до констатації факту існування даної договірної конструкції (договору перевезення пасажирів), або ж до спроби здійснити характеристику договору перевезення пасажирів окремим видом транспорту (що, в принципі, є тим же самим підходом, застосованим на рівні підвиду договору), або до характеристики договору через категорію правочину і його характеристик (через застосування парних ознак: реальний - консенсуальний; одно – двосторонній; оплатний - безоплатний).

Проте, і такий підхід не відображає розуміння сутності договору перевезення пасажирів, а відтак, і характеристики його як окремої договірної конструкції та не сприяє розумінню його правової природи, предмету та змісту. Це в свою чергу породжує недоліки, прогалини та протиріччя в сфері правового регулювання правовідносин (на рівні позитивного права).

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** З часів прийняття ЦК України 2003 року в Україні було проведено ряд досліджень в сфері транспортних правовідносин. Є певна кількість наукових публікацій в друкованих виданнях, проте, більшість із них присвячена дослідженню окремих підвидів перевезень вантажів або пасажирів різними видами транспорту.

Стосовно перевезень пасажирів можна виділити наступні: Нечипуренко О.М. Цивільно-правове регулювання перевезень таксі (2008)<sup>1</sup>, Мінченко А.О. «Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні» (2011)<sup>2</sup>.

Серед науковців, які переймаються дослідженнями в тому числі в сфері перевезень зазначити:

<sup>1</sup> Нечипуренко, О.М. (2008). *Цивільно-правове регулювання перевезень таксі*. Одеса: Одес. нац. юрид. акад.

<sup>2</sup> Мінченко, А.О. (2011). *Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні*. Київ: Б.В.

Луць В.В., Дзеру О.В., Шишку Р.Б., Самойленка Г.В., Демського Е.Ф.<sup>1</sup>, Булгакову І.В. та Клепікову О.В.<sup>2</sup> та ін.

Серед провідних цивілістів, які переймалися дослідженням договорів про виконання робіт та надання послуг, проблемою їх розмежування, варто назвати Гриняка А.Б., Резнікову В.В., Телестакову А.А. та ін.

Однак, комплексне дослідження договору перевезення пасажирів та багажу (різними видами транспорту) наразі відсутнє.

**Метою статті є** комплексне дослідження сутності правовідносин з перевезення пасажирів та багажу різними видами транспорту, сутності та правової природи договору перевезення пасажирів та багажу, вироблення авторської позиції щодо природи та визначення досліджуваної договірної конструкції.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Для розуміння сутності та правової природи тієї чи іншої договірної конструкції варто розуміти сутність регульованих нею правовідносин, її мету, предмет, істотні умови.

Аналіз праць дослідників свідчить, що здебільшого характеристика договору перевезення пасажирів та багажу починається з цитування нормативного визначення, даного в ст. 910 ЦК України. Так, згідно положень згаданої норми, за договором перевезення пасажирів одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, а в разі здавання багажу - також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу - також за його провезення.

Укладення договору перевезення пасажирів та багажу підтверджується видачею відповідно квитка та багажної квитанції, форми яких встановлюються відповідно до транспортних кодексів (статутів).

При тому, сутність регульованих даною нормою правовідносин залишається поза увагою.

В своєму дослідженні Нечипуренко О.М. звернув увагу, що д.ю.н., проф. Луць В.В., який є провідним спеціалістом в сфері транспортного права, зазначив у підручнику з цивільного права 2004 року, що перевезення за плату пасажирів та їхніх речей громадянами, які здійснюють їх епізодично, регулюються нормами про договір підряду, а не правилами транспортного законодавства<sup>3</sup>. Згодом його позиція не змінилася, і ми знаходимо її в іншому підручнику з цивільного права 2010 року<sup>4</sup>.

В дисертаційних дослідженнях при аналізі та характеристиці договору перевезення основна увага зосереджується на відмежуванні договорів про надання послуг від договорів про виконання робіт. Дослідники в такий спосіб намагаються виявити сутність досліджуваного договору через віднесення його до одного з двох типів договорів.

В той же час, практично ніхто не зосереджується на дослідженні самих перевізних правовідносин. Що відбувається з моменту придбання квитка пасажиром, в момент посадки його в транспортний засіб, під час перевезення та після його закінчення.

Договори лише опосередковують процес правового регулювання цих правовідносин, впливаючи на них в межах дозволів, обмежень та заборон нормативного регулювання.

Застосуємо історико-правовий метод дослідження. Відомий цивіліст Шершеневич Г.Ф., свого часу в підручнику з цивільного права з-поміж інших договорів виділяв особистий найом. Під особистим наймом він розумів договір, в силу якого одна особа за винагороду набуває право тимчасового користування послугами іншої особи<sup>5</sup>.

Такий підхід був вироблений ще в римському приватному праві, де такий договір називався договором особистого наймання (*locatio-conductio operis*). Зміст зводився до того, що підрядчик віддавав у розпорядження наймача свою робочу силу, проте втрачав від цього частину своєї

<sup>1</sup> Демський, Е.Ф., Гіжевський, В.К., Мілашевич, А.В. (2002). *Транспортне право України*: навчальний посібник. Київ: Юрінком Інтер.

<sup>2</sup> Булгакова, І.В., Клепікова, О.В. (2005). *Транспортне право України: академічний курс*: підручник. Київ: Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре».

<sup>3</sup> Дзера, О.В., Боброва, Д.В., Довгерг, А.С., Луць, В.В. (2004). *Цивільне право України*: Підручник: У 2-х кн. Київ: Юрінком Інтер, 295.

<sup>4</sup> Дзера, О.В., Кузнєцова, Н.С., Майданик, Р.А., Луць, В.В. (2010). *Цивільне право України. Особлива частина*: підручник. Київ: Юрінком Інтер, 639.

<sup>5</sup> Шершеневич, Г.Ф. (1911). *Учебник русского гражданского права*. Москва: издание Бр. Башмаковых, 530.

свободи<sup>1</sup>.

Як видно, внаслідок рецепції римського приватного права був вироблений підхід щодо існування договорів особистого найму, серед яких провідне місце зайняли підрядні договори. Цьому сприяло і найменування сторін (підрядчик та наймач).

В той же час, Шершеневич Г.Ф. доволі чітко визначав, що особистий найом, який породжує зобов'язальне правовідношення, має в своїй основі договір. Зміст зобов'язання, яке виникає з особистого найму, складає користування чужими послугами<sup>2</sup>.

Не відносячи, на перший погляд, договір перевезення до окремого типу договорів (дану конструкцію в підручнику з цивільного права нам віднайти не вдалося), автор при класифікації договорів зазначив, що при класифікації договорів правильним було б, якби в основі такої класифікації було юридичне начало. Проте, оскільки «пізніші» договори утворюються з колишніх шляхом поєднання різних юридичних елементів, така класифікація породжує спори про юридичну природу того чи іншого договору.

Тому, Шершеневичем Г.Ф. був прийнятий за основу економічний критерій - мета договору. Відповідно до мети договори умовно поділяються на договори, що мають на меті або передачу речей у власність, або передачу речей у тимчасове користування, або надання користування чужими послугами, або надання можливості дій, складових виключне право інших осіб і т.п. Згідно такого критерію ним були виділені групи договорів:

1. Купівля-продаж, міна, запродаж, поставка, дарування, позика, страхування.
2. Майновий найм, позика.
3. Особистий наймання, підряд, перевезення, доручення, комісія, поклажа, товариство.
4. Видавничий договір<sup>3</sup>.

Виділяючи договір перевезення залізничним транспортом з поміж інших видів перевезень, в підручнику з торгового права Шершеневич Г.Ф. зазначав, що залізничне перевезення базується на договорі, а тому до неї застосовуються загальні положення про договори<sup>4</sup>.

За радянських часів, часів планової економіки, роль договору суттєво змінилася в сторону мінімізації значення. Сутність перевезень зводилася до скорочення простору за допомогою транспортних засобів, що є одним із факторів підвищення виробничої сили праці і розвитку суспільного характеру праці<sup>5</sup>. Як зазначив свого часу Андріанов І.О., «у відповідності з рішеннями 22 та 23 з'їздів КППС зараз транспорт приймає активну участь у створенні та розвитку матеріально-технічної бази комунізму» (переклад авт.)<sup>6</sup>. В той період серед вчених навіть точилися спори щодо договірної основи перевізних правовідносин. Одні наполягали на плановій природі перевезень і вважали, що договір перевезення взагалі відсутній, а транспортні зобов'язання виникають на підставі відповідних статутів у силу відповідних адміністративних планів<sup>7</sup>; інші – вирішували питання співвідношення плану перевезень та договору перевезень. Тому перевезення пасажирів розумілося, здебільшого, або ж як «виконання плану перевезень» або у кращому випадку як «задоволення потреб населення у перевезеннях».

Хоча і в той період більшість вчених-цивілістів, продовжуючи дослідження договірної основи правового регулювання перевезень пасажирів та багажу, доходили висновку, що моделювання договору перевезення як договору підряду, майнового найму (оренди транспортного засобу), не могло дати правильну відповідь щодо сутності та правової природи договору перевезення, а відтак, і не давало відповідь на питання якими нормами ці відносини регулювати.

Іоффе О.С. вважав, що це призводить до розуміння самостійних, відмінних від інших видів договорів та відносин, самостійного типу цивільних правовідносин – зобов'язань із перевезення<sup>8</sup>.

З переходом нашої країни до ринкової системи економіки перед вченими було поставлене

<sup>1</sup> Макаруч, В.С. (2000). *Основи римського приватного права*: навчальний посібник. Київ: Атіка, 2000, 145.

<sup>2</sup> Шершеневич, Г.Ф. (1911). *Учебник русского гражданского права*. Москва: издание Бр. Башмаковых, 531.

<sup>3</sup> Шершеневич, Г.Ф. (1911). *Учебник русского гражданского права*. Москва: издание Бр. Башмаковых, 460.

<sup>4</sup> Шершеневич, Г.Ф. (1994). *Учебник торгового права / по изданию 1914 г.* Москва: «СПАРК», 212.

<sup>5</sup> Маркс, К., Энгельс, Ф. (1960). *Сочинения. Т.16*. Москва: Государственное издательство политической литературы, 128.

<sup>6</sup> Андріанов, І.А. (1970). *Договор перевозки грузов по внутренним водным путям сообщения СССР*. Ростов-на-Дону, 6.

<sup>7</sup> Агарков, М.М. (1940). *Обязательство по советскому гражданскому праву*. Москва: Юриздат, 128.

<sup>8</sup> Иоффе, О.С. (1975). *Обязательственное право*. Москва: Юридическая литература, 554.

завдання орієнтації на приватну сферу. Починаються активні пошуки критеріїв розмежування типів договорів. Стосовно договорів робіт та послуг, як зазначає Янишен В.П., їх близькість настільки суттєва, що в юридичній літературі навіть зазначається, що «з точки зору особи, яка надає послугу, відповідна дія є «роботою», а для того, кому (в інтересах кого) вона виконується, – «послугою»<sup>1</sup>. В літературі на рівних підставах поряд з розповсюдженим твердженням – «послуга – різновид роботи», висловлювалося прямо протилежне: «робота» – це вид послуг»<sup>2</sup>.

В своїй статті автор зазначає, що незважаючи на подібність договорів про виконання робіт та надання послуг, їм властиві особливі ознаки, які дозволяють розмежовувати їх між собою та відмежовувати від інших договірних конструкцій. До таких ознак він відносить спрямованість зобов'язання, тобто той правовий результат, якого намагаються досягти сторони та предмет зобов'язання: робота або послуга, що в основному і визначає його зміст.

В. В. Луць визначив, що головною особливістю договорів про надання послуг (на відміну від договорів з виконання робіт) є те, що надання послуг невіддільне від діяльності особи, яка надає ці послуги. Корисний ефект полягає в самому наданні послуги, на відміну від матеріалізованого результату в підрядних договорах<sup>3</sup>.

Якими ж критеріями скористатися для визначення правової природи договору перевезення пасажирів та багажу? Юридичний (об'єктів, інтересу, предмету чи мети договору), економічний (економічної сутності чи мети, якої намагаються досягнути сторони), чи критерій ознак (юридико-економічний)?

Телестакова А.А. визначила, що ст. 509 ЦК України чітко визначає, що зобов'язанням є правовідношення, в якому одна сторона (боржник) зобов'язана вчинити на користь другої сторони (кредитора) певну дію (передати майно, виконати роботу, надати послугу, сплатити гроші тощо). До того ж , і роботи, і послуги – це визнані законом самостійні об'єкти цивільних прав (ст. 177 ЦК України)<sup>4</sup>.

Можна було б критерієм розмежування двох типів договорів визнати предмет договору, проте, в своєму дослідженні Ясечко С. взагалі виявила, що під ним в літературі розуміють: дії сторін; правовідношення вцілому; матеріальне благо, з приводу якого укладається правочин; дії та матеріальне благо у комплексі; права та обов'язки; об'єкти цивільного права; юридичні наслідки; інтерес<sup>5</sup>.

Як бачимо з наведеного, скористатися даним критерієм доволі важко.

Звернемося до дослідження Янишен В.П. Він виявив, що виходячи з правової конструкції договору підряду, його предметом є як результат роботи, так і сама робота, що впливає з положень гл. 61 ЦК України, де законодавцем чітко закріплена його спрямованість – на виконання підрядником роботи. Тому він робить висновок, що договір підряду містить зобов'язання як з виконання роботи, так і з передачі її майнового результату у власність іншій особі (замовникові), чим у своєму правовому регулюванні є близьким з одного боку до договорів, пов'язаних вчиненням дій або здійсненням діяльності, а з іншого до договорів, пов'язаних з передачею майна у власність<sup>6</sup>.

Суто економічний критерій не є вичерпним, оскільки не відображає повною мірою сутність та всю повноту специфіки договору перевезення пасажирів та багажу, який ми досліджуємо. Так, дійсно, при перевезенні пасажирів відбувається переміщення його з пункту відправлення до пункту прибуття за допомогою транспортного засобу. Метою є саме переміщення особи. Нового матеріалізованого об'єкту в результаті таких дій (по суті, роботи) не виникає, хоча корисний результат у якості нематеріального блага пасажир набуває.

З іншого боку, якщо замислитися над сутністю самого перевезення, то маємо елементи різних

<sup>1</sup> Янишен, В.П. (2013). До питання розмежування договорів підряду та договорів про надання послуг. *Наукова періодика України*. <[http://nbuv.gov.ua/UJRN/tipp\\_2013\\_2\\_15](http://nbuv.gov.ua/UJRN/tipp_2013_2_15)>.

<sup>2</sup> Брагинский, М.И. (2003). *Договорное право. Книга третья: Договоры о выполнении работ и оказании услуг*. Москва: Статут, 209.

<sup>3</sup> Дзера, О.В., Кузнецова, Н.С., Майданик, Р.А., Луць, В.В. (2010). *Цивільне право України. Особлива частина: підручник*. Київ: Юрінком Інтер, 623.

<sup>4</sup> Телестакова, А.А. (2010). Послуги та договір про надання послуг у радянському цивільному праві. *Європейські перспективи*, 86-89.

<sup>5</sup> Ясечко, С. (2015). Проблема визначення предмета правочину. *Право України*, 99-106.

<sup>6</sup> Янишен, В.П. (2013). До питання розмежування договорів підряду та договорів про надання послуг. *Наукова періодика України*. <[http://nbuv.gov.ua/UJRN/tipp\\_2013\\_2\\_15](http://nbuv.gov.ua/UJRN/tipp_2013_2_15)>.

договорів (і по суті, економічних складових цього правовідношення). По-перше, має місце експлуатація транспортного засобу (найом його місткості); по-друге, зберігання речей (ручної поклажі та багажу), і по-третє, безпосередньо, сама послуга з переміщення. Саме в комплексі отримуємо правовідношення, яке і є правовідношенням з перевезення пасажирів. При тому, правовідношення на різних видах транспорту мають свою особливість, зумовлену його технічними властивостями.

Ця особливість досліджуваних правовідносин і договірної конструкції, що їх регулює, сприяла навіть виробленню точки зору щодо розуміння договору перевезення як «змішаного» договору, що складається з комбінації елементів договорів підряду, майнового найму, доручення, схову та ін. При тому, приміром, Ходунов М.Е. основною ознакою в договорі перевезення вважав елемент зобов'язання підряду, а супутніми зберігання, доручення, найом і т.д.<sup>1</sup>

Резнікова В.В. дала класифікацію ознак послуги, тим самим відмежувавши її від роботи: корисний ефект, який є нематеріалізованим; невіддільність від джерела, оскільки послуга має споживатися в процесі її надання, тобто при здійсненні певних дій чи бездіяльності; непомітність, невідчутність (її не можна взяти в руки, зберігати, транспортувати, складувати; нематеріальність (її не можна продемонструвати послугоотримувачеві до моменту надання послуги); якість (недосягнення очікуваного результату не завжди свідчить про неякісність послуги); ексклюзивність (тісний зв'язок з виконавцем); неможливість зберігання; невичерпність (незалежно від кількості разів її надання, її власні кількісні характеристики не змінюються)<sup>2</sup>.

Зазначені ознаки властиві і договору перевезення пасажирів та багажу. В той же час, варто визнати, що вони властиві і іншим договорам про надання послуг, тому придатні більше для відмежування даної договірної конструкції як типу договорів про надання послуг від договорів про виконання робіт і не відображають сутності та правової природи цього договору.

Наразі спір щодо віднесення договору до певного типу договорів (робіт чи послуг) вирішено на нормативному рівні шляхом внутрішньої архітектури підрозділу 1 розділу 3 Книги 5 договірних зобов'язань ЦК України, де у якості окремих договірних типів виділено роботи (Глава 61 ЦК України), послуги (Глава 63 ЦК України) та перевезення (Глава 64 ЦК України). У той же час, оскільки Глава 63 має назву «Послуги. Загальні положення», то слідуюча за нею Глава 64 ЦК України сприймається як один з видів договорів послуг, що дає підстави для визнання договору перевезення пасажирів та багажу окремим видом договору послуг.

На теоретичному рівні започатківцем визнання договору перевезення самостійною договірною конструкцією є Тарасов М.О.<sup>3</sup>

Свого часу Пушкін О.А. зазначав щодо зумовленості істотних умов правовою природою того чи іншого договору. Предмет же договору вказує на інтерес сторін при укладенні ними договору, тим самим дозволяючи визначити те, чого вони прагнуть досягти завдяки укладенню правочину<sup>4</sup>.

Варто визнати, що пасажир має на меті, а відтак і правовий інтерес, безпечну та комфортну його доставку та його багажу до пункту призначення.

**Висновки.** Проаналізувавши сутність правовідносин з перевезення пасажирів та багажу, доходимо висновку, що наразі склалася та визнана в цивілістиці самостійна договірна конструкція (договір перевезення пасажирів та багажу), якій притаманні свої, відмінні від інших договірних конструкцій (типів договорів) особливості, зумовлені економіко-правовими чинниками, до яких варто віднести правовий інтерес та мету договору, виражені в його предметі, зумовленість надання нематеріалізованого блага пасажирів за допомогою експлуатації транспортного засобу та його місткості. Саме ця зумовленість (пов'язана з експлуатацією транспортного засобу) вносить корективи в особливості правового регулювання перевезень пасажирів шляхом нормативних обмежень принципу свободи договору.

<sup>1</sup> Ходунов, М.Е. (1945). *Внутриводное право*. Москва: Речиздат, 85.

<sup>2</sup> Резнікова, В.В. (2010). *Правове регулювання посередництва у сфері господарювання (теоретичні аспекти)*. Харків, 155-163.

<sup>3</sup> Тарасов, М.А. (1951). *Очерки транспортного права*. Москва: Минречфлот, 88.

<sup>4</sup> Зазуляк, І.І. (2009). *Істотні умови договору: теоретичний аспект*. Київ: НДІ приватного права і підприємництва Академії правових наук України, 59.

## References

1. Agarkov, M.M. (1940). *Obyazatelstvo po sovetскому grazhdanskomu pravu*. Moskva: Yurizdat.
2. Andrianov, I.A. (1970). *Dogovor perezovozki gruzov po vnutrennim vodnyim putyam soobscheniya SSSR*. Rostov-na-Donu.
3. Braginskiy, M.I. (2003). *Dogovornoe pravo. Kniga tretya: Dogovoryi o vyipolnenii rabot i okazanii uslug*. Moskva: Statut.
4. Bulgakova, I.V., Klepikova, O.V. (2005). *Transportne pravo Ukrayini: akademichniy kurs: Pidruchnik*. Kyiv: Kontsern «Vidavnichiy Dim «In Yure».
5. Demskiy, E.F., Gizhevskiy, V.K., Milashevich, A.V. (2002). *Transportne pravo Ukrayini: navchalniy posibnik*. Kyiv: Yurinkom Inter.
6. Dzera, O.V., Bobrova, D.V., Dovgert, A.S., Luts, V.V. (2004). *Tsivilne pravo Ukrayini: pidruchnik: U 2-h kn.* Kyiv: Yurinkom Inter.
7. Dzera, O.V., Kuznetsova, N.S., Maydanik, R.A., Luts, V.V. (2010). *Tsivilne pravo Ukrayini. Osobliva chastina: pydruchnik*. Kyiv: Yuryнком Inter.
8. Hodunov, M.E. (1945). *Vnutrivodnoe pravo*. Moskva: Rechizdat.
9. Ioffe, O.S. (1975). *Obyazatelstvennoe pravo*. Moskva: Yuridicheskaya literatura.
10. Makarchuk, V.S. (2000). *Osnovi rimskogo privatnogo prava. Navchalniy posibnik*. Kyiv: Atika.
11. Marks, K., Engels, F. (1960). *Sochineniya. T.16*. Moskva: Gosudarstvennoe izdatelstvo politicheskoy literatury.
12. Minchenko, A.O. (2011). *Dogovir perezvezennya pasazhira ta bagazhu zaliznichnim transportom v Ukrayini*. Kyiv: B.v.
13. Nechipurenko, O.M. (2008). *Tsivilno-pravove reguluyannya perevezen taksi*. Odesa: Odes. nats. yurid. akad.
14. REznIkova, V.V. (2010). *Pravove reguluyannya poserednitstva u sferi gospodaryuvannya (teoretichni aspekty)*. Harkiv.
15. Shershenevich, G.F. (1911). *Uchebnik russkogo grazhdanskogo prava*. Moskva: izdanie Br. Bashmakovyih.
16. Shershenevich, G.F. (1994). *Uchebnik torgovogo prava / po izdaniyu 1914 g.* Moskva: «SPARK».
17. Tarasov, M.A. (1951). *Ocherki transportnogo prava*. Moskva: Minrechflot.
18. Telestakova, A.A. (2010). Poslugi ta dogovir pro nadannya poslug u radyanskomu tsivilnomu pravi. *Evropeyski perspektivi*, 86-89.
19. Yanishen, V.P. (2013). Do pitannya rozmezhuvannya dogovoriv pidryadu ta dogovoriv pro nadannya poslug. *Naukova periodika Ukrayini*. <[http://nbuv.gov.ua/UJRN/tipp\\_2013\\_2\\_15](http://nbuv.gov.ua/UJRN/tipp_2013_2_15)>.
20. Yasechko, S. (2015). Problema viznachennya predmeta pravochinu. *Pravo Ukrayini*, 99-106.
21. Zazulyak, I.I. (2009). *Istotni umovi dogovoru: teoretichniy aspekt*. Kyiv: NDI privatnogo prava i pidpriemnitstva Akademiyi pravovih nauk Ukrayini.