

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Західноукраїнський національний університет
Юридичний факультет
Кафедра цивільного права і процесу

МУДРИК Роман Ярославович

**Порушення договірних зобов'язань з надання
транспортних послуг та їх правові наслідки /**
**Breach of contractual obligations to provide
transport services and their legal consequences**

спеціальність: 081 – Право
освітньо-професійна програма – Право

Кваліфікаційна робота

Виконав студент групи ПРм-21
Р. Я. Мудрик

Науковий керівник
К.ю.н., доцент, І. С.
Лукасевич-Крутник

Кваліфікаційну роботу
Допущено до захисту:

«___»_____20___ р.

Завідувач кафедри

_____Лукасевич-Крутник

ТЕРНОПІЛЬ – 2020

АНОТАЦІЯ

Мудрик Р. Я. Порухення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг та їх правові наслідки. – Рукопис.

Дослідження на здобуття освітнього ступеня «магістр» за спеціалістю 081-Право, - Західноукраїнський національний університет, Тернопіль, 2020.

В роботі було проведено системний науково-правовий аналіз договору з надання транспортних послуг. Досліджено генезу договірних зобов'язань з надання транспортних послуг та визначено систему договорів, які опосередковують такі зобов'язання. Проаналізовано особливості відповідальності за порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг та їх правові наслідки.

SUMMARY

Mudryk R. Ya. Breach of contractual obligations to provide transport services and their legal consequences. - Manuscript.

Research for obtaining the educational degree "Master" on the specialty 081 - Law, - West Ukrainian National University, Ternopil, 2020.

A systematic scientific and legal analysis of the contract for the provision of transport services was conducted. The genesis of contractual obligations for the provision of transport services has been studied and a system of contracts mediating such obligations has been identified. The peculiarities of liability for breach of contractual obligations for the provision of transport services and their legal consequences are analyzed.

РЕЗЮМЕ

Кваліфікаційна робота містить 113 сторінок, список використаних джерел із 101 найменувань.

Метою кваліфікаційної роботи є дослідження наукових поглядів і думок щодо договорів і зобов'язань з надання транспортних послуг, а також аналіз правових наслідків їх порушень.

Об'єктом дослідження є цивільні відносини, які виникають у зв'язку з цивільно-правовою відповідальністю за порушення договірних зобов'язань при перевезеннях.

Предметом дослідження є форми цивільно-правової відповідальності за порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг, що зумовлені специфічними особливостями транспортних зобов'язань.

Одержані результати та їх новизна: полягає в тому, що робота є одним із перших комплексних досліджень договірних зобов'язань з надання транспортних послуг у доктрині цивільного права України.

Наукова новизна роботи полягає у таких висновках, положеннях та рекомендаціях:

- узагальнено систему критеріїв, які визначають якість надання транспортних послуг та запропоновано їх визначити у нормативно-правових актах України;

- запропоновано вдосконалити положення цивільного законодавства України щодо визначення місця договору з надання транспортних послуг в системі цивільно-правових договорів та користуватись єдиною стійкою термінологією;

- досліджено особливості цивільно-правової відповідальності за порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг та визначено інші правові наслідки за порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг.

Ключові слова : цивільне право, договірне право, зобов'язальне право, транспортні послуги.

RESUME

Thesis contains 113 pages, the list of sources with 101 titles.

The aim of the thesis is to study scientific views and opinions on contracts and obligations for the provision of transport services, as well as analysis of the legal consequences of their violations.

Object of the study is the civil relations that arise in connection with civil liability for breach of contractual obligations during transportation.

The subject of research is the forms of civil liability for breach of contractual obligations to provide transport services, due to the specific features of transport obligations.

The results conclusions and innovation: is one of the first comprehensive studies of contractual obligations for the provision of transport services in the doctrine of civil law of Ukraine.

The scientific novelty of the work lies in the following conclusions, provisions and recommendations:

- generalized the system of criteria that determine the quality of transport services and proposed to define them in the regulations of Ukraine;
- it is proposed to improve the provisions of civil legislation of Ukraine on determining the place of the contract for the provision of transport services in the system of civil law contracts and to use a single stable terminology;
- the peculiarities of civil liability for breach of contractual obligations for the provision of transport services are investigated and other legal consequences for breach of contractual obligations for the provision of transport services are determined.

Keywords: civil law, contract law, contract law, transport services.

ЗМІСТ

ЗМІСТ	2
ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ	3
ВСТУП.....	4
РОЗДІЛ 1. ВИЗНАЧЕННЯ СУТНОСТІ ПОНЯТТЯ «ТРАНСПОРТНА ПОСЛУГА» ЯК ОБ’ЄКТА ПРАВОВІДНОСИН	9
1.1 Поняття та ознаки транспортних послуг	9
1.2 Якість надання транспортних послуг.....	20
Висновки до розділу 1.	23
РОЗДІЛ 2. ПРАВОВА ПРИРОДА ДОГОВІРНИХ ВІДНОСИН З НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ	25
2.1. Становлення інституту договірних зобов’язань з надання послуг.....	25
2.2 Місце договірних зобов’язань з надання транспортних послуг в системі цивільно-правових зобов’язань	28
2.3. Поняття, види договорів з надання транспортних послуг та їх правове регулювання.....	37
2.4 Характеристика окремих договорів з надання транспортних послуг	46
Висновки до розділу 2	75
РОЗДІЛ 3. ДОГОВІРНІ ЗОБОВ’ЯЗАННЯ З НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ	77
3.1 Особливості цивільно-правової відповідальності за порушення договірних зобов’язань з надання транспортних послуг	77
3.2 Інші правові наслідки порушення договірних зобов’язань з надання транспортних послуг.....	91
Висновки до розділу 3	95
ВИСНОВКИ.....	98
Список використаних джерел	103

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

ГКУ, ГК України	Господарський кодекс України
ЄС	Європейський Союз
ЗУ	Закон України
КТМ України	Кодекс торговельного мореплавства України
ПК України	Повітряний кодекс України
САТ УРСР	Статут автомобільного транспорту УРСР
СВВТ СРСР	Статут внутрішнього водного транспорту СРСР
СЗ України	Статут залізниць України
ЦКУ, ЦК України	Цивільний кодекс України

ВСТУП

Актуальність теми. У період активного становлення правової держави та пошуку механізмів належного забезпечення прав, свобод та інтересів фізичних та юридичних осіб, інтересів держави все більшої актуалізації набуває проблема удосконалення механізму їх цивільно-правового захисту. Однак цивільне законодавство містить багато нерозв'язаних питань, у зв'язку з чим розробка теоретичних засад основних цивільно-правових інститутів є актуальним напрямом наукового пошуку.

Сучасний товарообіг не може існувати без розвиненої транспортної інфраструктури, злагодженої взаємодії між її елементами і належного правового регулювання відносин з перевезення. Через територію України проходять важливі транспортні мережі, у зв'язку з чим питання всіх видів перевезень є одним з актуальних в межах вітчизняної правової системи і економіки держави. Географічне розташування України забезпечує можливість переміщення її територією вантажів практично всіма видами транспорту: повітряним, морським, річковим, автомобільним, залізничним і навіть трубопровідним. Поряд із цим чинна нормативна база регулювання відносин з перевезення з моменту її формування в другій половині ХХ ст. не піддавалась принциповим змінам.

Все це обумовлює потребу в глибокому комплексному дослідженні відносин з перевезення, зокрема, в ключі використання договору як ефективного й гнучкого засобу їх правового регулювання. Такий підхід здатен забезпечити створення належної теоретичної бази для вдосконалення положень чинного цивільного законодавства й послугувати методологічною основою для встановлення можливостей щодо створення загальних правил договірної регулювання відносин з перевезення в контексті поєднання транспортних систем України і ЄС.

Транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва. Розвиток транспортного законодавства України як процес, нерозривно пов'язаний з формуванням національного законодавства, призвів до утворення

певної системи нормативно-правових актів, що регулюють транспортні відносини. Проте досі не існує усталеної та єдиної науково обґрунтованої концепції визначення структури законодавства України про транспорт, що значно ускладнює процеси його систематизації та подальшого розвитку. Тому питання вдосконалення законодавства про транспорт становить певний науковий і практичний інтерес.

Нормативних визначень поняття «транспортна послуга» у нашому законодавстві є чимало, особливо у сфері регулювання автомобільних перевезень. Проте це не дає підстави для прямого застосування одного з таких понять - «транспортна послуга» - під час визначення об'єкта правовідносин, які виникають на підставі договору перевезення пасажирів та багажу, договору перевезення вантажу. Викладені обставини зумовили актуальність теми дослідження.

Крім того, захистом прав пасажирів, відправника, одержувача багажу чи вантажу, які виступають як споживачі транспортних послуг, пояснюється додаткова необхідність у детальному дослідженні цього поняття.

Теоретичною основою для написання магістерської роботи стали праці відомих українських учених, таких як В. М. Богославець, Т. С. Сив'юк, Н. А. Боровик, А. Брайковська, Е. В. Вакулович, У. П. Гришко, М. П. Довгуш, Є. В. Довженко, Т. О. Колянковська, О. В. Клепікова, Р. Колосов, І. С. Лукасевич-Крутник, В. В. Луць, А. Матвеева, О. Онищенко, В. А. Попов, І. Й. Пучковська, Р. Б. Сірко, С. О. Сумкін, Н. В. Федорченко.

Мета і завдання дослідження. Метою роботи є дослідження наукових поглядів і думок щодо договорів і зобов'язань з надання транспортних послуг, а також аналіз правових наслідків їх порушень. Для досягнення зазначеної мети були визначені та вирішені наступні завдання:

1. дослідити правову природу поняття «транспортна послуга»;
2. на підставі аналізу законодавчих визначень поняття «транспортна послуга» та наукових підходів виокремити основні ознаки, притаманні їй;

3. дослідити методологічні підходи до вивчення транспортних послуг як об'єкта цивільних прав;
4. проаналізувати правовий аспект поняття якості надання транспортних послуг та визначити її критерії;
5. охарактеризувати поняття договору з надання транспортних послуг;
6. розглянути різні договірні конструкції, які опосередковують зобов'язання з надання транспортних послуг у цивільному праві України;
7. охарактеризувати особливості цивільно-правової відповідальності за порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг та інші правові наслідки таких порушень.

Об'єктом дослідження є цивільні відносини, які виникають у зв'язку з цивільно-правовою відповідальністю за порушення договірних зобов'язань при перевезеннях.

Предметом дослідження є форми цивільно-правової відповідальності за порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг, що зумовлені специфічними особливостями транспортних зобов'язань.

Методи дослідження. Методологічну основу дослідження становлять методологічні підходи, принципи, загальнонаукові та спеціально-наукові методи дослідження. В основу системи методології наукового дослідження покладено наступні методи: 1) діалектичний метод дав змогу визначити загальні засади договорів з надання транспортних послуг та їх правове регулювання; 2) метод аналізу й синтезу використано для визначення видів договорів перевезення, розгляду особливостей відповідальності учасників правовідносин з надання транспортних послуг; 3) за допомогою методів класифікації та групування встановлено договори, що регулюють досліджувані відносини; 4) системно-структурний метод дозволив розглянути договори із надання транспортних послуг як певну систему, що входить до системи вищого порядку; 5) порівняльно-правовий метод – дозволив з'ясувати співвідношення понять «транспортна послуга» та «транспортне обслуговування»; 6) метод системного аналізу – дав змогу отримати цілісне уявлення про предмет дослідження, виявити

різноманіття зв'язків його компонентів і скласти єдину теоретичну картину; 7) логічні методи і прийоми – дедукція, індукція, аналогія, аналіз, синтез простежуються упродовж написання роботи.

Нормативним підґрунтям магістерської роботи є норми міжнародно-правових актів, Конституції України, Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України, Кодексу торговельного мореплавства України, Повітряного кодексу України та інших нормативно-правових актів, що безпосередньо або опосередковано стосуються договорів з надання транспортних послуг.

Наукова новизна одержаних результатів обумовлена вибором теми та метою виконання окреслених науково-теоретичних завдань та полягає в тому, що робота є одним із перших комплексних досліджень договірних зобов'язань з надання транспортних послуг у доктрині цивільного права України. Дане дослідження допоможе розширити та систематизувати наукові положення та думки, які висвітлюють дане питання для розвитку транспортного права в сучасних умовах.

Наукова новизна роботи полягає у таких висновках, положеннях та рекомендаціях:

- узагальнено систему критеріїв, які визначають якість надання транспортних послуг та запропоновано їх визначити у нормативно-правових актах України;
- запропоновано вдосконалити положення цивільного законодавства України щодо визначення місця договору з надання транспортних послуг в системі цивільно-правових договорів та користуватись єдиною стійкою термінологією;
- досліджено особливості цивільно-правової відповідальності за порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг та визначено інші правові наслідки за порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг.

Практичне значення одержаних результатів полягає у тому, що вони становлять як науково-теоретичний, так і практичний інтерес та можуть бути

використані у: - науково-дослідній діяльності – як теоретична основа для подальших наукових досліджень із відповідної проблематики; - правотворчій діяльності – для розроблення та вдосконалення нормативно-правової основи договірних зобов'язань з надання транспортних послуг в Україні, а також загалом для гармонізації українського законодавства із європейським; - навчальному процесі – у викладанні у вищих навчальних закладах таких навчальних дисциплін як «Договірні зобов'язання», «Зобов'язальне право», «Цивільне право», «Транспортне право», під час підготовки підрозділів підручників, навчальних посібників, курсів лекцій, навчально-методичних матеріалів із відповідних навчальних курсів.

Апробація результатів дослідження. Результати дослідження апробувалися автором під час участі у IV Міжнародній науковій студентській конференції «Правова система України в умовах європейської інтеграції: погляд студентської молоді» (м. Тернопіль, 15 травня 2020 р.) (Мудрик Р. Правова характеристика транспортних послуг. *Правова система України в умовах європейської інтеграції: погляд студентської молоді: збірник тез доповідей IV Міжнародної наукової студентської конференції (м. Тернопіль, 15 травня 2020 р.)*. Тернопіль, 2020. С. 180-183.).

Структура магістерської роботи відповідає об'єкту, меті та завданням дослідження. Магістерське дослідження складається зі вступу, трьох розділів, які включають вісім підрозділів, висновків та списку використаних джерел. У першому розділі досліджено теоретико-методологічні підходи визначення сутності поняття «транспортна послуга» як об'єкта правовідносин. У другому розділі розглянуто місце договірних зобов'язань з надання транспортних послуг в системі цивільно-правових зобов'язань та надано загальну характеристику договорів з надання транспортних послуг, наведено їх класифікацію. Особливості цивільно-правової відповідальності за порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг розглядаються у третьому розділі. Обсяг роботи складає 113 сторінок. Список використаних джерел містить 101 документ.

РОЗДІЛ 1. ВИЗНАЧЕННЯ СУТНОСТІ ПОНЯТТЯ «ТРАНСПОРТНА ПОСЛУГА» ЯК ОБ'ЄКТА ПРАВОВІДНОСИН

1.1 Поняття та ознаки транспортних послуг

Головною ланкою економічної та соціальної систем країни є транспорт, який належить до стратегічно важливих галузей вітчизняної економіки. Без ефективної роботи транспортної галузі неможливий розвиток національної економіки та подальше підвищення добробуту суспільства. Головною задачею транспорту є своєчасне, якісне та повне задоволення потреб сфер економіки і населення в перевезеннях, підвищення ефективності його діяльності. Пріоритетною ознакою вітчизняної транспортної політики держави є розвиток вітчизняного ринку транспортних послуг [37, с. 165-166].

Транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях [19]. З метою уніфікації та гармонізації транспортного законодавства України ще в 2000 році Кабінет Міністрів України прийняв Постанову «Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки».

В 2015 році наша держава підписала Угоду про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [24]. В підрозділі 7 Угоди «Транспортні послуги» врегульовано договірні відносини щодо перевезення усім видами транспорту. Відповідно до ст. 134 Угоди Україна взяла на себе зобов'язання максимально наблизити національне законодавство до європейських стандартів [68, с. 31]. У зв'язку з цим в законодавство України імплементується значна кількість директив, регламентів Європейського парламенту та Ради у сфері перевезень [66, с. 294].

В 2018 р. було прийняте Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» В ній визначено основні напрями покращення якості надання транспортних

послуг, передбачає наближення рівня їх надання та розвитку інфраструктури до європейських стандартів [18].

Питанням систематизації та кодифікації транспортного законодавства присвятила свої роботи Є. В. Довженко. У її працях наголошується на верховенстві закону в процесі удосконалення діяльності у транспортній сфері. Вона зазначає, що систематизація законодавства у транспортній сфері – справа конче актуальна і необхідна. Її успішне вирішення буде вагомим внеском у реформування всієї правової системи держави, сприятиме подальшому розвитку економіки, зміцненню законності й правопорядку в державі, у тому числі й запобіганню корупції [45, с. 262].

Деякі аспекти поняття «транспортна послуга» досліджувалися у працях таких науковців: А. Брайковської, І.С. Лукасевич-Крутник, О.С. Кужко, А. В. Матвєєвої, О. В. Клепікової, Н. В. Федорченко, Л. Я. Свистун тощо. Проте в аспекті правовідносин, які виникають із договору перевезення пасажирів, багажу чи вантажу та захисту прав споживачів транспортних послуг, розуміння поняття «транспортна послуга» потребує подальшого вивчення.

Для того, щоб правильно сформулювати поняття транспортних послуг, з'ясуємо, що є самою послугою.

Відсутність закріплення у Цивільному кодексі України поняття «послуга» породжує різнопланове його тлумачення у науці. Щодо наукових підходів до визначення поняття «послуга», то їх нині вистачає.

Зокрема, у вітчизняній цивілістичній науці ґрунтовне дослідження «послуги» здійснили В.А. Васильєва, Р.М. Гейнц, Ю.В. Романець, Н.В. Федорченко, Р. Колосов та ін. В.А. Васильєва вказує на такі особливості послуги: перетворююча, корисна роль діяльності, що має майнову цінність; досягнення результату не можна гарантувати; невіддільність процесу надання послуги від послугонадавача; її безповоротність; неповторність; ексклюзивність; протяжність у часі [32, с. 93].

Додаткові ознаки послуги формулює Р.М. Гейнц: наявність результату у формі корисного ефекту; невідчутність; неможливість зберігати; наявність нормативних критеріїв якості надання послуги [34, с. 8].

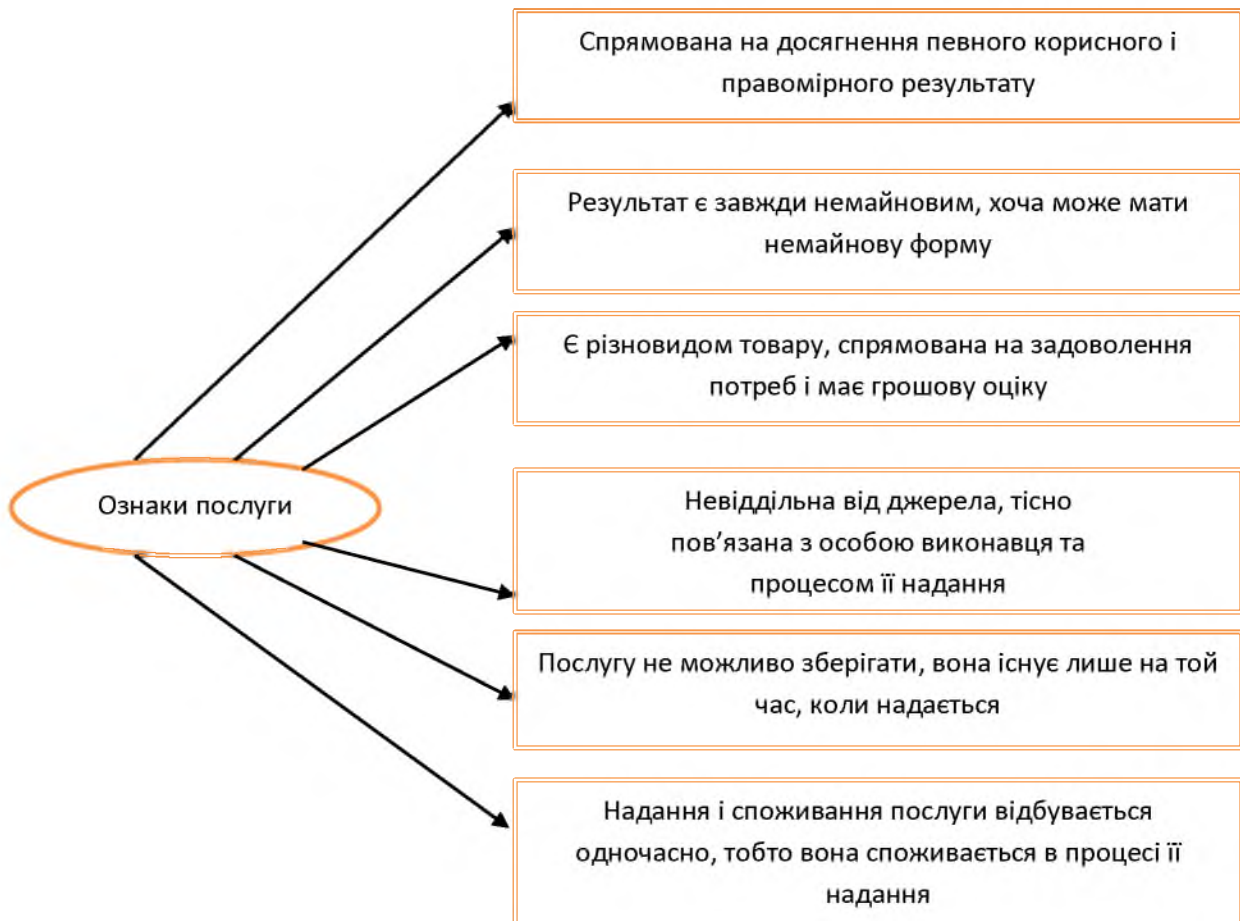


Рис. 1. Ознаки послуги

Щодо визначення поняття «послуга», то Ю.В. Романець пропонує розглядати «послугу» не як форму товару, тобто не сам результат, а дію до нього [89, с. 110]. Таку ж саму позицію обстоює й Н.В. Федорченко, яка визначає послугу «як дію або сукупність дій (діяльність), об'єднаних однією метою» [100, с. 302].

Р. Колосов надає своє визначення послуги як дії чи діяльності, що створює певну користь для особи, яка її споживає безпосередньо у процесі її надання (здійснення), результати якої не знаходять матеріального втілення у речах [53, с. 70].

Існує і група науковців, які ототожнюють «послугу» з благом. До їх числа належать М.В. Кротов та В.А. Васильєва. Так, зокрема, В.А. Васильєва пропонує таку дефініцію: «Послуги - вид суспільного блага, за допомогою якого задовольняються потреби, шляхом вчинення суб'єктом дій (здійснення діяльності), у корисних властивостях яких, і полягає суб'єктивний інтерес особи» [32, с. 95]. На підтримання позиції В.А. Васильєвої варто зазначити: дійсно, між благом та послугою треба ставити знак рівності, адже метою блага є задоволення потреб особи, шляхом вчинення певних дій, що є ідентичне сутності поняття «послуги» і становить його складову частину.

Щодо законодавчого закріплення поняття «послуга», то його можна зустріти у нормативних документах. Так, відповідно до п. 17 ст. 1 Закону України «Про захист прав споживачів», «послуга» визначається як діяльність виконавця з надання (передачі) споживачеві певного визначеного договором матеріального чи нематеріального блага, що здійснюється за індивідуальним замовленням споживача для задоволення його особистих потреб [14].

Загалом законодавче розуміння послуги спрямоване на визначення її як діяльності, що не створює матеріальних благ щодо задоволення потреб окремих осіб і суспільства загалом.

Враховуючи, що основним завданням нашого дослідження є з'ясувати сутність «транспортних послуг», які становлять об'єкт правовідносин за участю споживачів, розглянемо законодавчі формулювання цього поняття.

Хоча термін «транспортні послуги» не новий, але його загальне визначення в нормах права ніде не закріплено. В Цивільному кодексі України [25] ні визначення, ні терміни «транспортні послуги», чи «договір про надання транспортних послуг» не зазначено. В нормах цього кодексу закріплюється лише загальне поняття договору про надання послуг.

В Законі України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. сказано, що договірні «відносини підприємств, які мають відомчий транспорт, з підприємствами, установами, організаціями та громадянами, яким вони надають транспортні послуги, та підприємствами транспорту загального користування

регулюються кодексами (статутами) окремих видів транспорту». В статті 7 цього Закону зазначено, що «тарифи на транспортні послуги встановлюються відповідно до законодавства України» [19].

Термін «транспортні послуги» вживається в нормативних документах ще з 90-х років. Нормативних дефініцій «транспортна послуга» у нашому законодавстві є кілька. Як синонім поняття «транспортні послуги» в законодавстві України використовується словосполучення «послуги з перевезення» [64, с. 114]. Проте в поняття «транспортні послуги» входять не лише перевезення, а й інші допоміжні послуги - транспортно-експедиторські, страхування, пакування, зберігання, складання вантажів та інші [64, с. 115].

Законодавчі акти України, присвячені окремим видам транспорту трактують цей термін по-своєму. Зокрема:

1) «послуга з перевезення пасажирів чи вантажів - це перевезення пасажирів чи вантажів транспортними засобами на договірних умовах із замовником послуги за плату» (Закон України «Про автомобільний транспорт» [7]);

2) «транспортні послуги - діяльність, пов'язана із задоволенням потреби населення в перевезеннях автомобільним транспортом» (ст. 2. п. 19 «Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» [9]);

3) «транспортні послуги - перевезення пасажирів та їх багажу міським електричним транспортом, а також надання інших послуг, пов'язаних із таким перевезенням» (ст. 1 Закон України «Про міський електричний транспорт» від 29 червня 2004 р.) [15];

4) «транспортна послуга – це перевезення вантажів та комплекс допоміжних операцій, що пов'язані з доставкою вантажів автомобільним транспортом» (п. 1 Наказу Міністерства транспорту України «Про затвердження правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні» [12]);

5) «транспортно-експедиторська послуга – це робота, що безпосередньо пов'язана з організацією та забезпеченням перевезень експортного, імпорного, транзитного або іншого вантажу за договором транспортного експедирування (ЗУ Про транспортно-експедиторську діяльність [20]).

Науковці мають також різноманітні підходи до визначення поняття «транспортні послуги». А. Брайковська дає таке визначення : транспортна послуга - це процес переміщення вантажів та пасажирів, а також комплексу супутніх операцій та робіт, що пов'язані з його підготовкою та здійсненням [30, с. 51].

У своїх працях Д. О. Власенко наводить таке визначення: «транспортна послуга являє собою результат транспортної роботи з переміщення вантажів і пасажирів (предмет послуги), а також сукупності супутніх, доповнюючих перевізний процес операцій, які виконуються транспортним підприємством (суб'єкт послуги) за попередньою заявкою клієнта (об'єкт послуги)» [33].

На думку А. Матвеевої, транспортні послуги потрібно розглядати як сукупність зобов'язань, урегульованих нормами права, опосередкованих відповідними договорами, забезпечених господарсько-правовими засобами державного регулювання, та пов'язаних із фізичним переміщенням у просторі пасажирів, багажу, вантажів [74, с. 141].

Група науковців, яку очолює Є. В. Нагорний, вважає, що транспортна послуга – це комплекс робіт, які виконуються транспортним підприємством за плату і направлені на задоволення потреб вантажовідправників та вантажоодержувачів і інших учасників транспортного процесу.

Згідно цьому визначенню, під послугою розуміють не тільки перевезення вантажу, але й будь-яку операцію, пов'язану з підготовкою та здійсненням перевезення [76, С. 15].

З точки зору теорії маркетингу послуга є різновидом товару, який має наступні особливості:

- 1) послуга не може існувати поза процесом її виробництва і отже, не може накопичуватися;
- 2) продаж послуги – це, практично, продаж самого процесу праці. Отже, якість послуги повністю визначається якістю процесу праці, а попереднє «відбракування» неякісних послуг виключено;

3) послуга являє собою конкретну споживчу вартість лише в певний час в певному місці, що різко обмежує можливість її заміни на ринку.

Усі вищенаведені визначення, хоча певною мірою і відображають правову сутність категорії «транспортні послуги», проте не є повними, комплексними визначеннями поняття «транспортні послуги». В основному всі визначення категорії «транспортна послуга» є достатньо вузькими, не відображають тих видів послуг, які не входять до поняття «перевезення».

Більш точно, на мою думку, визначення поняття транспортних послуг запропонувала І. С. Лукасевич-Крутник. Вона під транспортною послугою розуміє дію або сукупність дій (діяльність), спрямованих на здійснення перевезення та(або) надання інших допоміжних для здійснення переміщення пасажирів, багажів, вантажів операцій [64, с. 116].

Враховуючи, що жодне із законодавчих визначень поняття «транспортна послуга» не розглядає її як благо, варто виокремити основні характеристики, притаманні їй:

- транспортна послуга характеризується як благо, яке спрямоване на задоволення особистої потреби у пересуванні;

- реалізується таке благо шляхом вчинення перевізником дій, пов'язаних із перевезенням пасажирів, доставки багажу, вантажу, вантажобагажу та інших дій, що впливають із договору чартеру (фрахтування) та договору транспортного експедирування;

- транспортна послуга споживається у процесі її надання перевізником (транспортною організацією);

- виникнення транспортної послуги пов'язане з моментом укладенням договору перевезення пасажирів, багажу або вантажу, договору чартеру, договору транспортного експедирування.

Нагорний Є.В., Шраменко Н. Ю., Переста Г.І. у роботі «Комерційна робота на транспорті» виробили свою класифікацію транспортних послуг [76, С. 15-17].

За видом споживача послуги:

- послуги, що надаються вантажовідправникам чи вантажоодержувачам;
- послуги, що надаються іншим транспортним підприємствам;
- послуги, що надаються громадянам чи юридичним особам, які не беруть участь в перевізному процесі.

За способом надання послуги:

- послуги, які здійснюються власними силами транспортного підприємства;
- послуги, які здійснюються за допомогою залучення підприємств-субпідрядників.

За характером послуг: перевізні, технологічні, інформаційні, комерційні, експедиційні.

На практиці нараховується значна кількість транспортних послуг, їх різноманіття дозволяє поряд із загальними ознаками транспортної діяльності визначати спеціальні, визначальні для того чи іншого виду транспортної діяльності [51, с. 29].

За предметною ознакою слід визначити перевезення (вантажів, пасажирів, багажу і пошти) й інші види транспортних послуг (агентування, буксирування, аеронавігаційного обслуговування тощо).

Надання транспортних послуг здійснюється, як правило, у визначений строк (термін). Такі послуги можуть здійснюватися і без визначення терміну або в «розумний строк». Тому, договірні зобов'язання з надання транспортних послуг можуть бути як строковими, так і безстроковими.

Із запровадженням в Україні ліцензування певних видів господарської діяльності, такі види транспортних послуг, як перевезення пасажирів і, небезпечних вантажів, можуть здійснюватися лише за умов одержання суб'єктами транспортної діяльності відповідної ліцензії. Щодо багатьох інших видів транспортної діяльності, отримання ліцензії законодавством не

передбачено. Зокрема, це стосується внутрішнього перевезення вантажів. Отже, транспортні послуги можуть бути ліцензійованими і неліцензійованими.

Залежно від ринку, в межах якого здійснюється надання транспортних послуг, вони можуть надаватись в межах однієї країни (внутрішні перевезення) або в межах декількох країн (міжнародні перевезення).

Залежно від того, у якому режимі працює транспорт, можна визначити транспортні послуги, що здійснюються у звичайному і спеціальному режимі. Якщо транспортні послуги здійснюється у спеціальному режимі, то вони спрямовані на виконання спеціальних завдань, зокрема це стосується виконання військових перевезень, перевезень у зв'язку з евакуацією населення внаслідок епідемій, стихійного лиха тощо. Так, організаційно-правові засади здійснення транспортних послуг в особливий період визначено в Законі України від 20.10.1998 р. "Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період" [21].

Залежно від виду транспорту, який забезпечує надання відповідних транспортних послуг і зумовлює використання відповідної транспортної інфраструктури, можна визначити діяльність залізничного, морського, річкового, автомобільного, авіаційного та міського електротранспорту.

Загальні характерні ознаки, притаманні транспортним послугам, виділяє також І. С. Лукасевич- Крутник:

- транспортні послуги споживаються в процесі їх надання (транспортні послуги надаються і споживаються одночасно);
- неподільність транспортної послуги, що означає, що транспортна послуга «не може існувати окремо від виконавця, оскільки споживається в процесі діяльності виконавця»;
- транспортні послуги мають нематеріальний характер (їх не можна відчутти як матеріальний об'єкт, результатом послуг не може виступати уречевлений результат);
- недовговічність транспортних послуг (транспортні послуги не можна зберігати, накопичувати, використовувати в подальшому);

- непостійність якості транспортних послуг (якість транспортних послуг може змінюватись залежно від суб'єкту надання, місця надання, часу надання та інших обставин) [64, с. 116].

Із метою чіткішого формування уявлення про поняття «транспортна послуга» необхідно дослідити суміжне поняття «транспортне обслуговування» та визначити їх співвідношення.

У цивілістичній літературі склалися три кардинально різних підходи до співвідношення понять «послуга» та «обслуговування» [36, с.117]. Суть першого підходу полягає в тому, що поняття «послуга» та «обслуговування» не співвідносяться. До сфери послуг належать лише ті економічні відносини, в яких громадяни для задоволення своїх потреб отримують «особливу споживчу вартість» у вигляді діяльності обслуговуючої організації. Обслуговування - це діяльність організацій, спрямована на задоволення духовних і матеріальних потреб громадян. Другий підхід спрямований на ототожнення понять «послуга» та «обслуговування», тобто до договорів про надання послуг належать усі договори у сфері обслуговування. Третій підхід полягає в тому, що поняття «сфера послуг» та «сфера обслуговування» не є тотожними. Таку наукову позицію поділяє Р.М. Гейнц, яка вважає, що поняття «сфера обслуговування» є ширшим за «сферу послуг», адже відносини у сфері послуг опосередковуються договором про надання послуг, а у сфері обслуговування - різними видами цивільно-правових договорів [34, с. 9]. На його думку «Транспортне обслуговування» - це широке та загальне за змістом поняття, адже об'єднує послуги не тільки ті, що стосуються перевезення, а й інші суміжні послуги.

Свій погляд на цю тему має група науковців, яку вони висловили у підручнику «Комерційна робота на транспорті». Вони вказують, що транспортне обслуговування – це діяльність, яка пов'язана з переміщенням вантажу в просторі та у часі і направлена на здійснення доставки і виконання транспортних послуг, пов'язаних з процесом перевезення від відправника до одержувача [76, С. 6].

Наше законодавство оперує термінами «транспортна послуга» та «послуга додаткова». Так, відповідно до «Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом» від 27.12.2006 р. «послуга транспортна» визначається як перевезення пасажирів та їх ручної поклажі в усіх категоріях пасажирських поїздів та перевезення багажу, вантажобагажу у багажних вагонах. «Послуга додаткова» детермінується як послуга, пов'язана з транспортною, що надається пасажиром під час оформлення проїзду, приймання багажу чи вантажобагажу, перебування в поїзді чи на вокзалі під час повернення невикористаних проїзних та перевізних документів [11].

Щодо «додаткових транспортних послуг», до яких з огляду на законодавство та наукову літературу належать, наприклад, послуги інформаційні, зберігання, послуги зі страхування, послуги, пов'язані із придбанням чи поверненням проїзних документів, вони не визначаються як транспортні, а набувають значення суміжних послуг, які існують поряд із процесом перевезення і виникають на підставі інших договірних конструкцій, для яких перевезення не є змістом договору (наприклад, договір зберігання речей у камерах схову, договори про надання послуг користування залами очікування, платними туалетами, договір про надання послуг з оформлення проїзних документів, упаковки багажу, перенесення носієм ручної поклажі та багажу). Тобто це визначення повністю збігається з науковим розумінням поняття «транспортне обслуговування».

Щодо поняття «транспортна послуга» чи поняття «основна транспортна послуга», то вони вузького спрямування і поширюються на правовідносини, які виникають на підставі договору перевезення пасажирів та багажу, договору перевезення вантажу [36, с. 118].

1.2 Якість надання транспортних послуг

Істотні зміни, що відбуваються в останні роки в економіці України, вимагають від транспортних підприємств спрямовувати свою комерційну та виробничу діяльність на вивчення, аналіз і задоволення потреб суспільства у всіх видах транспортних послуг.

Специфіка транспорту як самостійної галузі матеріального виробництва полягає в тому, що ним не створюються матеріальні об'єкти, а забезпечується переміщення їх у просторі і, як наслідок, поєднання усіх галузей суспільного виробництва в єдину цілісну систему [45, с. 258]. У зв'язку з переходом підприємств транспорту до ринкової економіки і розвитком конкуренції створюється необхідність у забезпеченні якісних пасажирських послуг. Проаналізувавши світовий досвід ринку транспортних послуг, їх конкурентоспроможність на 95% залежить від якості та своєчасності наданих послуг [29, с. 379].

Сучасним підходом до проведення оцінки якості послуг є споживчий, який передбачає встановлення ступеня задоволення споживачів у відповідних потребах, вимогах і побажаннях; акцентує увагу на корисному ефекті споживання певних послуг, продукції, робіт; передбачає використання різного переліку і складу оцінних параметрів, які формує безпосередньо споживач. Цей підхід є суб'єктивним, що зумовлено відмінностями у вимогах споживачів, різним сприйняттям певних процесів, об'єктів тощо. Однак підприємство, що надає послуги, може мати відмінне від споживача уявлення щодо якості процесу надання послуги, що викликає протиріччя в оціненні одного і того ж об'єкта [56, с. 46].

Якість послуг це поняття відносне, тому при узагальнюючій характеристиці важливим є порівняння її різних властивостей між собою та інших видів аналогічної продукції. Основною з невід'ємних властивостей якості продукції є задоволення певних потреб та удосконалюватись у відповідності з інтересами споживачів. Тому під якістю послуги розуміють сукупність істотних критеріїв, які обумовлюють ступінь придатності і можливості послуги до задоволення

потреб. Майбутнє підприємств транспорту залежить від їх спроможності забезпечити населення якісними, орієнтованими на споживача послугами [28, с. 268].

Найбільш значимими характеристиками транспортних послуг при оцінці їхньої якості виступають наступні:

- умови надання – стан обладнання та транспортних засобів, поведження персоналу;
- наявність гарантії виконання послуги – своєчасність відправки та доставки вантажу, відповідальність персоналу;
- надійність – виконання основних вимог споживача;
- компетентність персоналу – наявність певних навиків та необхідних знань;
- доступність – можливість налагодження контактів;
- безпечність – відсутність ризику;
- інформованість – надання споживачу повної та всебічної інформації стосовно послуги.

При оцінці якості транспортних послуг споживач порівнює фактичні значення параметрів якості з очікуваними. За умов досягнення порівняно близьких значень оцінюваних показників якість вважається задовільною [76, с. 18-19].

Узагальнемо систему критеріїв, які визначають якість надання транспортних послуг: 1) регулярність; 2) ритмічність; 3) швидкість перевезень; 4) безпека; 5) зручність; 6) відповідність послуги і сервісу вимог; 7) поведження перевізників. Якщо у замовників складається негативна думка, стосовно якості надання послуг, то транспортне підприємство «втрачає авторитет» і попит на споживачів. Як наслідок, зменшуються доходи, що унеможлиблює створення необхідного сервісу транспортних послуг.

У нормах Цивільного кодексу України критерії якості надання транспортних послуг за договорами перевезення не визначаються. Вимоги до

якості послуг не закріплено і в загальних положеннях ЦК України про послуги (гл. 63).

Керуючись ч. 1 ст. 628 ЦК України, вимоги, яким повинні відповідати транспортні послуги, за джерелом їх закріплення можна поділити на дві групи: 1) вимоги щодо надання транспортних послуг, які визначені в умовах договору перевезення на розсуд сторін; 2) вимоги, які є обов'язковими відповідно до актів транспортного законодавства. На думку М. М. Сібільова, умови договору, визначені на розсуд сторін і погоджені ними, можна назвати ініціативними, а умови, обов'язкові відповідно до актів цивільного законодавства, – обов'язковими [91, с. 59]. Підтримуючи таку позицію, за аналогією наведені вище вимоги до якості транспортних послуг теж можна назвати ініціативними та обов'язковими. Відповідно, якісними можна назвати лише такі транспортні послуги, які відповідають поставленим ініціативним та обов'язковим вимогам.

Розглянемо позиції деяких вчених на це питання. Н. В. Федорченко, розглядаючи означену проблему, виокремлює три основні підходи до питання якості послуг: 1) якість надання послуг необхідно пов'язувати з фактом досягнення або недосягнення певного результату; 2) якість надання послуг слід визначати через оцінку лише поведінки (дій, операцій, діяльності) виконавця; 3) якість надання послуг в одних випадках визначатиметься через досягнення (або недосягнення) передбачуваного результату, а в інших – необхідно піддавати оцінці тільки поведінку виконавця (залежно від конкретних обставин виконання певного зобов'язання) [100, с. 302–303]. Вона зауважує, що за відсутності в договорі умов про якість виконавець зобов'язаний надати послугу відповідно до вимог, що звичайно ставляться до таких послуг [100, с. 305].

Слід зазначити, що питання підвищення якості послуг становить предмет інтересу й в світовій практиці договірному регулюванню якості послуг. Так, на світовому рівні у договірному регулюванні якості послуг спостерігається тенденція до уніфікації правових систем шляхом встановлення законних гарантій якості продукції. Так, за міжнародними нормами, якість обов'язково має бути не нижче середнього рівня, оскільки, виходячи зі змісту Принципів

європейського договірної права: «...якість визначається у договорі, але сторона, у крайньому разі, повинна дотримуватися середньої якості» [100, с. 164].

Проте оскільки за договором перевезення якість надання транспортної послуги може безпосередньо вплинути на життя чи здоров'я фізичних осіб або діяльність юридичних осіб – замовників таких послуг, важливо встановити вимоги до якості послуг на законодавчому рівні. На сьогодні таких критеріїв якості надання транспортних послуг у нормативно-правових актах України не визначено. Проте міжнародний досвід свідчить про необхідність та дієвість їх закріплення на нормативному рівні.

І. С. Лукасевич-Крутник пропонує запозичити із законодавства ЄС та закріпити на законодавчому рівні мінімальні стандарти якості надання транспортних послуг для кожного із видів транспорту, які б охоплювали такі критерії: а) інформування замовника про особливості надання транспортних послуг; б) точність надання послуг і основні принципи дій у разі порушення в наданні послуг; в) швидкість надання транспортних послуг; г) чистота та комфорт транспортних засобів; г) доступність щодо оплати та поширення мережі; д) допомога особам з фізичними вадами і з обмеженими можливостями руху; е) обробка скарг, компенсації і відшкодування збитків у разі недотримання норм якості надання послуг тощо [71, с. 130].

Висновки до розділу 1.

Таким чином, з огляду на сутність вищезазначених категорій та їх співвідношення, можна зробити висновок щодо розуміння поняття «транспортна послуга». Транспортна послуга - це благо, яке спрямоване на задоволення особистої потреби у пересуванні шляхом вчинення перевізником дій, пов'язаних із перевезенням пасажирів, доставки багажу, вантажу, вантажобагажу, а також інших дій, що впливають із договору чартеру (фрахтування) та договору транспортного експедирування.

Транспортні послуги можна класифікувати за різними критеріями:

- залежно від предмета: перевезення вантажу, пасажирів, багажу і пошти;
- залежно від виду транспорту: для залізничних, автомобільних, повітряних, морських та річкових, космічних перевезень;
- залежно від виду сполучення – перевезення місцевого, прямого та прямого змішаного сполучення.

У зв'язку з наведеним вище слід відмітити, що настала нагальна потреба закріплення терміну «транспортні послуги» на законодавчому рівні. Визначення цього терміну потребує подальшого вивчення науковцями та оновлення чинного законодавства України, що стане наступним кроком наближення до європейських стандартів.

Також на сьогодні не встановлені критерії якості надання транспортних послуг в законодавстві України. Потрібно якнайшвидше визначити та закріпити на законодавчому рівні України мінімальні стандарти якості надання транспортних послуг для кожного із видів транспорту, які б включали такі критерії:

- а) інформування замовника про особливості надання транспортних послуг;
- б) точність надання послуг і основні принципи дій в разі порушення в наданні послуг;
- в) швидкість надання транспортних послуг;
- г) чистота та комфорт транспортних засобів;
- г) доступність щодо оплати та поширення мережі;
- д) допомога особам з фізичними вадами і з обмеженими можливостями руху;
- е) обробка скарг, компенсації і відшкодування збитків у разі недотримання норм якості надання послуг тощо.

РОЗДІЛ 2. ПРАВОВА ПРИРОДА ДОГОВІРНИХ ВІДНОСИН З НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ

2.1. Становлення інституту договірних зобов'язань з надання послуг

За рівнем суспільної значущості транспорт посідає одне з провідних місць у системі суспільних відносин, забезпечуючи матеріальну складову комунікативної системи суспільства. Транспорт є сполучною ланкою економіки, галуззю виробничої інфраструктури. За його допомогою задовольняються потреби у перевезеннях суспільного виробництва держави та її населення [80, с. 57].

З огляду на розташування території України та її геополітичне значення слід зазначити, що саме транспорт формує Україну як єдину державу. Конференція, яка відбулася в березні 1994 р. на о. Крит (Греція), ухвалила, що територією України проходять чотири з дев'яти міжнародних транс'європейських транспортних коридорів, що є важливою умовою розвитку транзиту.

Будь-яка дестабілізація в регіоні, розлад господарських зв'язків, зниження рівня виконавчої дисципліни негативно впливають на ритм перевізного процесу, призводить до крадіжок і псування вантажів, багажу та пошти. У зв'язку з цим важливу роль відіграють заходи майнової відповідальності за порушення договорів перевезення. Поява інституту відповідальності у сфері транспортних перевезень є неминучим і необхідним з точки зору належного забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг.

Становлення інституту договірних зобов'язань з надання послуг у нашій державі відбувалось за складних умов, пройшло тривалий і тернистий шлях. Після перемоги Жовтневої революції влада в Україні певний час залишалась у Центральної Ради, яка намагалась частково реформувати й цивільне законодавство тогочасної України [27, с. 19]. Так, до моменту прийняття ЦК УРСР 1922 р. деякі зобов'язання про надання послуг відокремилися і відобразились у таких правових інститутах як доручення, комісія, страхування.

Однак після остаточного запровадження на більшій території України більшовицького режиму відбулась кардинальна переоцінка ролі права у

суспільному житті, що відобразилось у націоналізації основних засобів виробництва, різкому скороченні сфери функціонування приватної власності, введенні всеохоплюючого контролю держави над цілими галузями промисловості. Наслідком цього було створення інституту соціалістичної власності та державного регулювання суспільного виробництва і розподілу продуктів, що призвело до нівелювання такого важливого принципу цивільного законодавства загалом та договірною зокрема як принципу свободи договору [99, с. 137].

Державна монополія була поширена на всі сфери діяльності, в тому числі і на сферу надання послуг, оскільки підприємницькі зв'язки здійснювалися на підставі адміністративних розпоряджень державних органів.

У період воєнного комунізму(1917–1920 рр.) потреби громадян у послугах забезпечувалися переважно адміністративним методом при незначній ролі цивільно-правових засобів(зокрема договорів).

На початку нової економічної політики(1921–1923 рр.) деякі інститути договірного права були відновлені, однак з 1924 року договірні відносини з надання послуг поступово пристосовуються до державно-планової системи. Нівелювання правової суті договору відбувалося тепер в іншій площині, оскільки формально договірні відносини були відновлені всюди. Їх основою став так званий принцип госпрозрахунку, тобто самоокупності усіх комунальних підприємств у сфері надання послуг, при якій витрати за надані послуги відшкодовуються за рахунок доходів, що отримуються. Тобто договір з надання послуг стає своєрідним інструментом реалізації державного плану, а такі важливі принципи договірного права як принципи свободи договору, диспозитивності, економічності та співробітництва тощо замінялися господарською «самостійністю» виконавця– комунального підприємства [99, с. 137].

Згідно з постановою про укладання договорів на 1934 рік державний план визначав практично всі істотні умови цивільно-правових договорів, а саме, умови про кількість, якість, ціну тощо. Усі наступні постанови уряду про

укладання цивільно-правових договорів практично не допускали укладання інших, крім планових договорів [82, с. 64].

Характерною особливістю того часу була відсутність у ЦК УРСР 1922 р. норм, присвячених договорам з надання послуг, як типу договірних зобов'язань.

Такий сценарій нормотворчості був обумовлений відсутністю на ринку послуг вибору виконавця, що характерно для економічного життя першої половини ХХ століття. З цієї причини законодавець регулював ті види відносин з надання послуг, які стали реаліями економічного буття: послуг з перевезення, страхування, зберігання.

Разом з тим друга половина ХХ ст. відзначається бурхливим розвитком ринку послуг, а, отже, виникає і потреба цивільно-правового регулювання цих правовідносин (зазначений період іменуватимемо періодом трансформацій). Зазначений період характеризується переглядом теоретичних положень договірних прав, і вже на початку 60-х років було розроблено та прийнято Цивільний кодекс УРСР 1963 р., де з точки зору юридичної техніки та формального підходу питання цивільно-правового договору як правової категорії були достатньо глибоко розроблені [99, с. 137].

У ЦК УРСР 1963 р., крім закріплених у попередньому кодифікованому акті послуг доручення, комісії та страхування, самостійне регулювання отримали і транспортні послуги.

Інтенсивний розвиток цивільного законодавства в напрямі удосконалення механізму правового регулювання відносин з надання послуг розпочався у 70–80-ті роки ХХ ст.

Зважаючи на вищенаведене доходимо висновку, що ще за радянських часів у правовій доктрині почала формуватися концепція договору на обслуговування громадян як самостійного типу цивільно-правового договору, яка згодом так і не набула законодавчої формалізації.

Таким чином, економічні реформи 80-х років принесли позитивні зміни в напрямі перетворення відносин власності, відміною планового розподілу,

відмовою від системи адміністративних приписів у формуванні умов договору і, як наслідок, розширенні договірної свободи та його поширення на нові сфери.

Наступний період, що розпочався після розпаду СРСР та здобуття Україною незалежності, характеризується періодом розвитку. Так, період розвитку пов'язаний, насамперед, із фактичним крахом всієї існуючої в СРСР планової системи товарного забезпечення та обслуговування населення. Це започаткувало формування самостійної сфери законодавства, законодавства про захист прав споживачів на підставі поступового запозичення, а потім і імплементації норм міжнародних конвенцій і кращих зразків законодавчих актів зарубіжних країн [99, с. 138-139].

2.2 Місце договірних зобов'язань з надання транспортних послуг в системі цивільно-правових зобов'язань

У сучасних умовах адаптації законодавства України до європейських стандартів набувають актуальності окремі аспекти правового регулювання договірних відносин, у тому числі договірних відносин із надання транспортних послуг. У контексті зазначеного цікавим як із теоретичної, так і з практичної точки зору є дослідження питань, пов'язаних із визначенням особливостей виконання договірних зобов'язань із надання транспортних послуг [70, с. 30].

Конституція України [5], Цивільний кодекс та інші акти цивільного законодавства України визначають механізм правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг.

У теорії цивільного права на сьогодні немає створеної єдиної системи договірних зобов'язань, яка була б загальновизнаною та не викликала дискусійних обговорень. Зазвичай розрізняють однорівневу та багаторівневу систему договірних зобов'язань [61, с. 98].

Однорівнева система договорів побудована на дихотомічних засадах (поділ на два протилежні за значенням елементи, наприклад, оплатні – безоплатні, абстрактні – каузальні, умовні – безумовні). Такий поділ договорів закріплений в нормах ЦК України, зокрема, у ч. 2, 3, 5 ст. 626, ч. 1, 2 ст. 640.

Лише дихотомічного поділу не достатньо для створення системи договорів. Багаторівнева система договірних зобов'язань передбачає їх розміщення на кількох рівнях таким чином, щоб кожен із договорів належав лише до однієї класифікаційної групи [61, с. 99].

О.С. Йоффе розподілив зобов'язання на групи, серед яких виокремив зобов'язання з надання послуг (доручення, комісія, зберігання, експедиція), та зобов'язання з перевезення (залізничне, морське, річкове, повітряне, автомобільне перевезення, буксирування морське та річкове). Таким чином, науковець виділяє самостійну класифікаційну групу зобов'язань з перевезення, яка не входить до групи зобов'язань з надання послуг, а виокремлена поряд з ними. При цьому транспортну експедицію віднесено до зобов'язань з надання послуг, а не зобов'язань з перевезення [61, с. 101].

О.О. Красавчиков запропонував класифікацію, за якою договори перевезення та експедиції віднесено до групи договорів про надання послуг, отримав подальший розвиток і є актуальним до сьогодні [61, с. 102]. Також такі науковці як В.В. Луць, Н.В. Федорченко, В.Г. Олюха відносять договори перевезення пасажирів, вантажів і багажу, транспортного експедирування до групи договорів про надання послуг.

Дослідженням теоретичних та практичних проблем забезпечення виконання договірних зобов'язань присвятила дисертаційну роботу І. Й. Пучковська [88]. В роботі науковець визначила поняття забезпечень, охарактеризувала ознаки, сферу застосування та функції видів забезпечення виконання зобов'язань.

Інші науковці пропонують свою систему цивільно-правових договорів, яка побудована з урахуванням структури ЦК України. В ЦК України загальні положення про послуги виокремлено в окрему главу поряд з договорами перевезення. Тому договори про надання транспортних послуг вони визначають як самостійний тип договорів.

І.С. Лукасевич-Крутник у науковому дослідженні запропонувала використання моделі багаторівневої систематизації цивільно-правових договорів, сформулювала авторську систему договорів із надання транспортних

послуг, зокрема, запропоновувала в межах типу договорів з надання послуг виокремлювати підтип договорів з надання транспортних послуг, в межах підтипу – види договорів перевезення пасажирів, багажу, вантажу, пошти; в межах кожного із зазначених видів – підвиди: а) договір перевезення автомобільним транспортом; б) договір перевезення залізничним транспортом; в) договір перевезення повітряним транспортом; г) договір перевезення морським транспортом; ґ) договір перевезення внутрішнім водним транспортом; д) договір перевезення в прямому змішаному сполученні. Можливе виокремлення різновидів договорів з надання транспортних послуг у межах окремих підвидів [67, с. 26].

Дослідження договорів і зобов'язань з надання транспортних послуг викликає чималий резонанс в юридичній літературі. Але велика кількість робіт не означає спільності думок стосовно місця договорів з надання транспортних послуг у системі цивільно-правових зобов'язань.

Різноманітність точок зору щодо даної проблематики в українській та зарубіжній юридичній літературі дає підстави для висновку, що для визначення місця договорів про надання транспортних послуг в системі договірних зобов'язань потрібно правильно визначити її ієрархічну структуру [61, с. 108].

Договори про надання транспортних послуг належать до типу договорів про надання послуг і є підтипом останніх. Таким чином, договірні зобов'язання з надання транспортних послуг є самостійною класифікаційною групою в ієрархічній системі договірних зобов'язань, яка виокремлена за ідентичною спрямованістю, та розміщуються на другому рівні як підтип у типі договірних зобов'язань з надання послуг [61, с. 110].

Розділ Цивільного кодексу України «Зобов'язальне право» встановлює загальне поняття «зобов'язання» (ст. 509), підстави його виникнення, сторони у зобов'язанні (ст. 510), загальні умови (ст. 526), строк (ст. 530) та місце (ст. 532) його виконання.

В гл. 64 «Перевезення» та гл. 65 «Транспортне експедирування» ЦК України регулюються договірні зобов'язання за договорами перевезення вантажу,

пасажирів, багажу, пошти, договором чартеру (фрахтування), довгостроковим договором та договором транспортного експедирування.

І. С. Лукасевич-Крутник пропонує узаконити визначення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг, під яким розуміє правовідношення, що опосередковує надання послуги з переміщення пасажирів, багажу, вантажу тощо з використанням транспортного засобу як джерела підвищеної небезпеки або організацію такого процесу, в якому боржник зобов'язаний вчинити на користь кредитора дії (діяльність) чи утриматися від їх вчинення, а кредитор має право вимагати від боржника виконання його обов'язку [61, с. 114].

Аналізуючи особливості виконання договірних зобов'язань із надання транспортних послуг, насамперед доцільно наголосити, що це динамічна стадія розвитку зобов'язання, від якої значною мірою залежить ефективність механізму реалізації законних прав та інтересів суб'єктів зобов'язань із надання транспортних послуг. Належне виконання зобов'язань із надання транспортних послуг належить до загальних підстав, що припиняють дію договору (ст. 599 ЦК), юридичною метою якого в підсумку є споживання транспортної послуги та розрахунок за це. Природно, що у цьому разі має припинятися правовий зв'язок між перевізником та замовником. Водночас виконання зобов'язання має підтверджуватися документально, наприклад, передання вантажу одержувачу вантажу повинне бути підтверджене транспортною накладною, а розрахунки за це – платіжними дорученнями з відмітками банку про їх здійснення. Тобто виконанню договірних зобов'язань із надання транспортних послуг притаманні свої особливості, що пов'язані з видом перевезення, споживачем послуги тощо [70, с. 30].

Дії, що спрямовані на виконання обов'язків, є за своєю природою наданням, яке становить об'єкт договірного зобов'язання. Такі дії на виконання обов'язків існують у межах договірних правовідношень з надання транспортних послуг, тобто є їх складовою частиною і самостійного значення не мають, оскільки в змісті договору визначені елементи його належного виконання. Тобто таким діям притаманний власний механізм виконання цивільного обов'язку, що визначає

порядок надання транспортної послуги та розрахунку за це, елементами якого є: 1) умови виконання; 2) елементи виконання; 3) критерій належності виконання [70, с. 32].

І.С. Лукасевич-Крутник зазначає, що умовами виконання зобов'язань із надання транспортних послуг є сукупність встановлених правил (стандартів) поведінки – договірних умов, положень законодавства, звичаїв ділового обороту, інших вимог, які звичайно ставляться, а також загальних засад (принципів) цивільного законодавства, дотримання яких є необхідним для встановлення факту належного виконання договірної зобов'язання [70, с. 34].

Елементами виконання зобов'язань з надання транспортних послуг є: а) суб'єкти виконання – замовник і перевізник(на боці останнього можуть бути треті особи, що надає можливість відійти від презумпції особистого виконання таких договорів); б) предмет виконання(під ним слід розуміти дії з надання транспортних послуг); в) спосіб виконання(зумовлений специфікою самої послуги та особливостями її надання, що пов'язано з експлуатацією джерел підвищеної небезпеки, можливістю укладення публічних договорів тощо); г) строк виконання(зумовлений характером самого замовлення – вид транспорту, об'єкт перевезення, особливості перевезення тощо); г) місце виконання(це місце, пов'язане із доставкою пасажирів, багажу, вантажу у пункт призначення, у більшості випадків напряду пов'язане з видом транспорту, яким здійснюється перевезення(залізниця, аеропорти, морські чи річкові порти тощо) [62, с. 133].

Важливою ознакою, притаманною правопорушенням у сфері надання транспортних послуг, є невчинення стороною передбачених договором дій, що відображається як у бездіяльності особи, так і у вчиненні нею дій, заборонених умовами договору.

Підставою настання договірної відповідальності у сфері надання транспортних послуг є порушення контрагентами чи залученими ними особами взятих на себе обов'язків з надання транспортної послуги та розрахунків за це.

Порушення зобов'язань із надання транспортних послуг відображаються у невиконанні покладених на контрагента обов'язків щодо доставки пасажирів чи

вантажу, розрахунків за це тощо або ж неналежному виконанні, коли сторони розпочали виконання взятих на себе обов'язків, проте з порушенням окремих вимог щодо предмета виконання, місця, часу тощо.

Суб'єктами правопорушень у сфері надання транспортних послуг може бути будь-який учасник цивільних відносин, адже як на боці перевізника, так і замовника можуть виступати фізичні особи, юридичні особи, держава Україна, іноземні держави та інші публічно-правові утворення. Основною властивістю суб'єктів цивільних правопорушень є здатність нести цивільно-правову відповідальність, яка є складовою їх цивільної правосуб'єктності [66, с. 287].

Порушником у договірних зобов'язаннях із надання послуг може виступати й третя особа, що вступила у правовідносини на боці виконавця або замовника на підставі односторонніх правочинів, що забезпечують належне виконання зобов'язання. Така особа може бути порушником лише у випадку, коли на неї покладено виконання в цілому або в частині умов договору про надання послуг.

В гл. 48 ЦК України «Виконання зобов'язання» закріплено положення особливостей виконання зобов'язань загалом та договірних зобов'язань зокрема. Водночас законодавець цілком доречно виділяє особливості виконання окремих різновидів договірних зобов'язань, в тому числі й зобов'язань з надання транспортних послуг. Останні за умови дії принципу про співвідношення загальної і спеціальної норми мають пріоритет у застосуванні перед першими [61, с. 292]. В гл. 49 Кодексу окреслено види та загальні умови забезпечення виконання зобов'язання.

Аналізуючи умови виконання зобов'язань з надання транспортних послуг доцільно зазначити, що вони є тими стандартами поведінки, дотримання яких свідчить про відсутність порушення договірного зобов'язання. Загальними умовами виконання зобов'язання є відповідність дій перевізника та замовника положенням договору, актів цивільного законодавства, транспортним кодексам та правилам, звичаям ділового обороту, а також звичайним вимогам (ст. 526, 908 ЦК). Схоже правило міститься у ст. 193 ГК України щодо виконання господарських зобов'язань, в якому підкреслюється, що при виконанні

господарських договорів застосовуються правила ЦК України із врахуванням положень ГК України. Відповідно кожна сторона зобов'язання повинна вжити всіх необхідних заходів для його належного виконання із врахуванням інтересів іншої сторони [61, с. 297].

До способів забезпечення виконання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг належать: неустойка, порука, гарантія, застава, притримання, завдаток. До забезпечувальних засобів, не передбачених положеннями законодавства можна віднести страхування та фідучіарну заставу [61, с. 312].

Під способами забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг І.С. Лукасевич-Крутник пропонує розуміти сукупність передбачених законом або договором інструментів, що виражаються або в покладенні на боржника додаткових обов'язків у разі порушення зобов'язань, або в залученні до виконання зобов'язань, поряд з боржником, третіх осіб, а також у можливості резервування заздалегідь визначеного майна, за рахунок якого може бути виконано зобов'язання, за допомогою яких контрагенти за договорами про надання транспортних послуг впливають один на одного з метою належного виконання взятих на себе обов'язків з перевезення та розрахунків за це [61, с. 313].

Всі способи забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг можна умовно поділити на дві групи. До першої відносять неустойку, заставу, притримання та завдаток, в реалізації яких беруть участь лише перевізник та пасажир/відправник вантажу. До другої – поруку та гарантію, в яких беруть участь також особи, які не є сторонами договорів перевезення.

При дослідженні видів забезпечення виконання зобов'язань підкреслюється, що неустойка та завдаток відрізняються від інших забезпечень тим, що вони є також мірою цивільно-правової відповідальності. Неустойка – це грошова сума або майно, яке боржник

зобов'язується передати кредиторів у разі порушення боржником зобов'язання. Неустойка може бути у вигляді штрафу або пені, що встановлюється сторонами за домовленістю або законом. Наприклад, штраф за договором перевезення вантажу може бути встановлений у вигляді передання у власність кредитора частини вантажу тощо.

Природа завдатку, як міри цивільно-правової відповідальності, полягає у тому, що даний спосіб забезпечення виконання можливий лише для деліктних зобов'язань і для тих, що виникають із договорів. Іншою особливістю завдатку є те, що ним може бути грошова сума або рухоме майно. Водночас завдаток виконує такі функції: платіжну, забезпечувальну та посвідчувальну. Деякі науковці вважають, що забезпечити виконання зобов'язання так, як це роблять інші види забезпечення, завдаток неспроможний, адже якщо передана перевізникові сума на забезпечення виконання зобов'язань не буде чітко поійменована як завдаток, зазначені відносини кваліфікуватимуться як авансові.

Застава є особливим видом забезпечення виконання зобов'язань, внаслідок якого заставодержатель набуває права у разі не виконання боржником зобов'язання забезпеченого заставою. Вона ефективно стимулює боржника до належного виконання свого зобов'язання, а в разі його порушення надійно захищає інтереси кредитора шляхом звернення стягнення на заставлене майно. Застава виділяється з-поміж інших засобів забезпечення виконання своєю надійністю, зумовлена її майновим характером [88, с. 282]. Крім вантажу, поширеним предметом застави є транспортні засоби. Наприклад, перевізник може забезпечити виконання взятих на себе зобов'язань шляхом передання у заставу транспортних засобів.

Ще один не менш важливий спосіб забезпечення виконання зобов'язання є притримання. Притримання є єдиним способом

забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг, про яке згадується в нормах гл. 64 ЦК України. Так, в ч. 4 ст. 916 ЦК України передбачено право перевізника притримати переданий йому для перевезення вантаж для забезпечення внесення провізної плати та інших платежів, якщо інше не встановлено законом, іншими нормативно-правовими актами або не впливає із суті зобов'язання. Предметом притримання можуть бути виключно речі як фізичні субстанції.

Гарантія є видом особистого забезпечення, особливість якого полягає у незалежності цього способу забезпечення від договору перевезення, що відображається у забезпеченні належного виконання замовником обов'язків щодо розрахунків з перевізником, оплату послуг якого гарантує фінансова установа.

Найбільш розповсюдженим видом забезпечення виконання зобов'язання є порука. У даному зобов'язанні поручитель (третя особа) несе відповідальність перед кредитором за порушення зобов'язання боржником. В практиці поширеними є випадки співпраці між перевізниками, коли вони укладають між собою договір про підтримку один одного з метою гарантії захисту прав споживачів та завоювання хорошої репутації в сфері їх професійної діяльності.

Розглядаючи договір страхування як спосіб забезпечення виконання зобов'язань за договорами перевезення, насамперед доцільно зазначити, що виходячи зі змісту ст. 980 ЦК України, предметом договору страхування можуть бути майнові інтереси, пов'язані з ризиком відповідальності за порушення умов договору [61, с. 330].

Дієвим для забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг може бути такий непойменований спосіб забезпечення, як фідучіарна застава (фідучія), за якою кредитор на основі фідучіарного договору набуває право власності на предмет, переданий як

забезпечення (так званий інститут забезпечувального привласнення рухомого майна) [61, с. 332].

2.3. Поняття, види договорів з надання транспортних послуг та їх правове регулювання

Транспортне законодавство на сучасному етапі не завжди відповідає розвитку суспільних відносин, а прийняті нові нормативно-правові акти часом суперечать прийнятим раніше. Як наслідок, з'являються акти, що фактично не діють, у деяких припускаються повторення, неузгодженості, а інколи прогалини і помилки [44, с. 7].

Загальні положення про договір викладено у Розділі II Цивільного кодексу України. [25] Юридичне поняття договору означає угоду двох чи декількох юридичних чи фізичних осіб, яка встановлює та регулює їх взаємні права та обов'язки.

Сторони, що укладають договір, прийнято іменувати суб'єктами договору. Майно, послуги чи інша діяльність, відносно яких укладається договір становить предмет договору. Нарешті, сукупність умов, які включені до договору, становлять його зміст.

У вітчизняній доктрині права договірні відносини з надання транспортних послуг неодноразово були предметом наукових досліджень. Свої дослідження представили нам І.О. Безлюдько, І.В. Булгакова, М.І. Брагінський, В.В. Вітрянський, Т.В. Гриняк, С.Д. Гринько, Е.М. Деркач, І.А. Діковська, Я.О. Добідовська, О.В. Клепікова, Т.О. Колянковська, В.В. Луць, С.Ю. Морозов, О.М. Нечипуренко, Н.С. Нечипоренко, Г.В. Самойленко, Л.Я. Свистун, Є.Д. Стрельцова, М.Л. Шелухін, Р.Б. Шишка та багато інших. Проте такі наукові доробки стосувались, як правило, окремих різновидів договорів, що опосередковують зобов'язання з надання транспортних послуг, або лише окремих аспектів таких договірних відносин.

Сірко Р. Б. у своїх працях детально висвітлив проблемні питання договірних відносин з перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом, виникнення договірної відповідальності сторін у договорі перевезення вантажів,

пасажирів та багажу залізничним транспортом за законодавством України. Він акцентує на тому, що договір перевезення належить до договорів про надання послуг і залишається складним питанням через наявність значної кількості нормативних актів, що регулюють відносини в цій сфері [93, с. 70].

Висвітленню питання поняття договорів із надання транспортних послуг присвятила своє дисертаційне дослідження І. С. Лукасевич-Крутник [61]. Вона сформулювала своє визначення поняття договорів із надання транспортних послуг, метою яких є здійснення діяльності щодо перевезення фізичних осіб та предметів матеріального світу. [65, с. 25]

Належне регулювання перевезень багажу, вантажів, пасажирів та пошти транспортом у правовій доктрині Української держави на шляху до євроінтеграції є однією з важливих категорій у цивільному законодавстві України. Крім того, не менш значним є регулювання на законодавчому рівні порядку укладання, належного виконання та припинення договорів перевезення. При цьому не слід упускати й належне законодавче регулювання відповідальності сторін-учасників за договором перевезення, зокрема перевізника.

Взаємовідносини України та ЄС щодо транспортної політики, з урахуванням збільшення зовнішньо-торгівельного обороту Української держави з іншими країнами євразійського континенту, зокрема країнами ЄС, зумовлює необхідність у створенні чіткого механізму правового регулювання транспортних відносин. Однак, не зважаючи на деякі проведенні реформування щодо кодифікації цивільного законодавства України, на даний час не в повному обсязі врегульовані деякі питання пов'язані з вирішенням проблем щодо надання транспортних послуг. Практичне рішення вказаної проблематики та вирішення виниклих питань щодо порядку застосування і виконання договорів про перевезення вантажу, пасажирів, пошти та багажу нерозривно пов'язано з вирішенням питань щодо законодавчого регулювання у сфері транспортних перевезень [92, с. 146-147].

Хто несе відповідальність за оформлення договорів з надання послуг, дотримання виконання всіх його пунктів? Перевізник – ключова фігура в транспортних відносинах. Загальні умови перевезень та вимоги до договору перевезення встановлюють ЦКУ та ГКУ.

Загальні питання викладено у ЦК України, зокрема у Главі 63 «Послуги. Загальні положення» [25]. ЦКУ містить норми щодо перевезення як вантажів, так і пасажирів, багажу та пошти. ГКУ регулює лише перевезення вантажів.

Так як у ЦКУ відсутній термін «договір з надання транспортних послуг», у Главі 64 «Перевезення» висвітлено загальні положення про перевезення, дано характеристику кожному виду договорів перевезення, окреслено відповідальність та зобов'язання перевізника. Попри те, що договорам перевезення присвячена окрема глава в кодифікованому акті цивільного законодавства, загального поняття договору перевезення в ньому також не закріплено.

У Главі 65 «Транспортне експедирування» детально розглянуто всі умови договору транспортного експедирування, яке також належить до договорів з надання транспортних послуг [25].

У цивільних кодексах окремих європейських країн загальне поняття договору перевезення закріплюється. Наприклад, Цивільний кодекс Республіки Польща від 23 квітня 1964 року регулює договір перевезення в Титулі XXV, який складається з трьох розділів: загальні положення, перевезення осіб та перевезення речей, що охоплюють статті 774–493. У Цивільному кодексі Республіки Молдова від 6 червня 2002 року відносини перевезення регулюються Главою XII «Перевезення», яка складається з трьох частин. Частина 1 присвячена загальним положенням про перевезення, частина 2 – перевезенню пасажирів, частина 3 – перевезенню речей. [65, с. 22]

Господарський кодекс України у Главі 32 «Правове регулювання перевезення вантажів» розглядає лише договори перевезення вантажів та договір транспортного експедирування. В ст. 179 п. 6 ГК закріплена умова укладати

договори для всіх суб'єктів господарювання, які забезпечують споживачів послугами залізничного та інших видів транспорту [1].

У цивільно-правовій доктрині вкоренилося поняття «транспортні договори», під якими зазвичай мають на увазі цивільно-правові договори, що використовують у сфері транспортної діяльності. На жаль, помилковою є думка науковців, які ототожнюють поняття «транспортні договори» та «договори перевезення», оскільки поняття «транспортні договори» охоплює різні типи договірних зобов'язань: перевезення, транспортну експедицію, буксирування, оренду (фрахтування) транспортних засобів, будівельного підряду (будівництво під'їзних шляхів) тощо. [81, с. 29] Тобто, на думку деяких вчених, договір перевезення є більш вузьким (видовим) поняттям порівняно з більш ширшим (родовим) поняттям транспортного договору [78, с. 11]. Але трапляється позиція, що всі транспортні договори є допоміжними щодо договору перевезення [47].

Зокрема, ведучи мову про транспортні договори, мають на увазі договори, спрямовані на організацію та/або забезпечення перевезень вантажів, пасажирів, багажу або пошти, а також надання інших транспортних послуг. Водночас основною складовою транспортних договорів прийнято вважати договір перевезення.

Дуже часто через невдале формулювання дефініції транспортних договорів його зміст підміняють поняттям «договори у сфері транспорту» [61, с. 120].

Поняття «договори в сфері транспорту» є найширше за своїм змістом і включає не лише транспортні договори, а й інші за своєю правовою природою цивільно-правові договори, які застосовуються при здійсненні транспортної діяльності [69, с. 109].

І. С. Лукасевич-Крутник пропонує узаконити дефініцію договору про надання транспортних послуг для доктринального використання: «За договором про надання транспортних послуг одна сторона (виконавець) зобов'язується на замовлення другої сторони (замовника) надати транспортну послугу, яка споживається в процесі здійсненні діяльності щодо перевезення або організації

процесу перевезення, а замовник зобов'язується оплатити виконавцеві зазначену послугу, якщо інше не встановлено договором» [61, с. 121].

Цивільний та Господарський кодекси не є єдиними кодифікованими актами, які регулюють договірні відносини з надання транспортних послуг. Особливості перевезення окремими видами транспорту визначені спеціальним законодавством у цій сфері, зокрема транспортними кодексами та статутами, законами, іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них. До транспортних кодексів належать Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. та Кодекс торгівельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. До транспортних статутів відносять: Статут залізниць України, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р., а також досі залишаються чинними на території України Статут внутрішнього водного транспорту СРСР, затверджений постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 р., та Статут автомобільного транспорту УРСР, затверджений постановою Ради Міністрів СРСР від 27 червня 1969 р. Очевидно, такі норми є застарілими та потребують перегляду. Наявність застарілих актів значно ускладнює регулювання договірних відносин із надання транспортних послуг у сучасних умовах [72, с. 87].

Договірні відносини з надання транспортних послуг регулюються також правилами, які згідно із ч. 2 ст. 908 Цивільного кодексу України приймаються відповідно до транспортних кодексів та статутів, законів, інших нормативно-правових актів. До таких правил відносять: Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 грудня 2006 р., Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р., Правила супроводження в контрольованих зонах авіапідрприємств матеріальних цінностей і пасажирів, затверджені наказом Державного департаменту авіаційного транспорту від 11 червня 1996 р., Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджені наказом Міністерства транспорту України

від 14 жовтня 1997 р., Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 30 листопада 2012 р., Правила повітряних перевезень вантажів, затверджені наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 14 березня 2006 р. та ін. [72, с. 88].

Крім національного законодавства, відносини щодо перевезень регулюються міжнародними угодами, наприклад, Конвенцією ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів від 24 квітня 1980 р. [4]. Конвенція ООН про морське перевезення вантажів 1978 р. визначає договір фактичного перевезення – договір, що передбачає перевезення вантажу перевізником, якому це доручено (п. 2 ст. 1 Конвенції), та договір наскрізного перевезення – договір, в якому передбачається, що конкретна частина перевезення за договором повинна здійснюватися не перевізником, а іншою визначеною особою (ст. 11 Конвенції) [3].

ЦК України виокремлює такі види договорів перевезення: договір перевезення вантажу, договір перевезення пасажирів та вантажу, договір чартеру (фрахтування), довгострокові договори перевезення, договір перевезення транспортом загального користування, договір перевезення в прямому змішаному сполученні, договір транспортного експедирування.

Залежно від об'єкта перевезення в кодифікованому акті цивільного законодавства закріплюються такі види договорів перевезення: договори перевезення вантажу, договори перевезення пасажирів, договори перевезення багажу та договори перевезення пошти.

Аналіз законодавства свідчить, що в договорах перевезення можуть бути й інші об'єкти. Договір чартеру (фрахтування) відрізняється від інших договорів перевезення за об'єктом. Ним може бути вся або частина місткості в одному чи кількох транспортних засобах на один або кілька рейсів для здійснення перевезень вантажу, пасажирів, багажу, пошти (ч. 1 ст. 912 Цивільного кодексу України).

Відповідно до Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, затверджених наказом Міністерством транспорту та зв'язку України від 27.11.2006 р. № 1196, самостійним об'єктом договору перевезення є вантажобагаж [11].

Транспортний засіб як об'єкт виступає також відповідно до іншого різновиду договору перевезення – договору буксирування. Про нього не згадується в нормах Цивільного кодексу України. Об'єктом цього різновиду договору перевезення може виступати судно або інший плавучий об'єкт [58, с. 65].

Не всі дефініції названих договорів сформульовані в нормах Цивільного кодексу України. В Кодексі сформульовані лише визначення поняття договору перевезення вантажу(ч.1 ст. 909 ЦК України) та договору перевезення пасажирів та багажу(ч.1 ст. 910 ЦК України). При цьому для договору перевезення пасажирів та багажу закріплено спільне визначення поняття [59, с. 139].

Визначення поняття договору перевезення пошти в нормах Цивільного кодексу України не закріплюється. Хоча якщо закріплюється поняття договору перевезення трьох із названих в ч.1 ст. 908 Цивільного кодексу України об'єктів, було б логічним закріпити в нормах цього кодифікованого акту також визначення поняття договору перевезення пошти [59, с. 140].

Транспортні договори також поділяються на [26, с. 202]:

1. Основні (договори про перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, буксирування);
2. Допоміжні (організація перевезень, транспортне експедирування, вузлові угоди, експлуатація під'їзних колій, подачі й збирання рухомого складу, здійснення завантаження та розвантаження).

Якщо основні договори про надання транспортних послуг спрямовані на здійснення переміщення певного об'єкта, то допоміжні договори – на забезпечення укладення та (або) виконання основних договорів. Тому допоміжні договори називають організаційними договорами про надання транспортних послуг [61, с. 129].

Залежно від виду транспорту договори перевезення поділяють на :

- договір повітряного перевезення (відповідно до Повітряного кодексу України від 19 травня 2011 р.[6]),
- договір морського перевезення (відповідно до Кодексу торгівельного мореплавства України [2]),
- договір перевезення залізничним транспортом (відповідно до Закону України «Про залізничний транспорт» [22] та Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. [13]),
- договір перевезення внутрішнім водним транспортом (відповідно до Статуту внутрішнього водного транспорту СРСР, затвердженого постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 р. [23]),
- договір перевезення автомобільним транспортом (відповідно до Закону України "Про автомобільний транспорт" [7] та Статуту автомобільного транспорту УРСР, затвердженого постановою Ради Міністрів СРСР від 27 червня 1969 р. [17]).

Крім згаданих існує ще один вид транспорту – трубопровідний, який перекачує нафту, газ, воду тощо. Проте відносини, що складаються при транспортуванні цих продуктів трубопроводами, регулюються або законодавством про поставки, або законодавством про постачання енергетичних та інших ресурсів через приєднану мережу [46, с. 486].

У ч. 3 ст. 306 Господарського кодексу України від 16 січня 2003 р. зазначається про космічний транспорт [1]. Хоча в законодавстві України договір перевезення космічним транспортом не закріплено як самостійний різновид договору перевезення, у світовій практиці перевезення фізичних осіб на певні космічні об'єкти не є новим. Тому, очевидно, в майбутньому можна буде говорити про регулювання таких відносин перевезення в Україні на підставі договірної конструкції [58, с. 65].

Крім того договори із надання транспортних послуг бувають:

- Перевезення місцевого сполучення (у межах територіальної сфери дії однієї організації);
- Перевезення у прямому сполученні (перевезення двома чи кількома організаціями одного виду транспорту);
- Перевезення у прямому змішаному сполученні (перевезення за єдиним транспортним документом організаціями різних видів транспорту).

Правове регулювання таких видів договорів, наприклад, на залізничному транспорті, здійснюється відповідно до п. 1.7 «Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України» [11].

При здійсненні автомобільних перевезень договори перевезення всередині країни можна поділити на договори на здійснення міських перевезень (в межах населеного пункту), приміських перевезень (до 50 км), міжміських перевезень (більше 50 км) [7].

Договори перевезення всіма видами транспорту залежно від сфери перевезення поділяють на договори перевезення всередині країни (внутрішні) та договори перевезення за кордон або з-за кордону (міжнародні) [58, с. 65]. Хоча в Цивільному законодавстві ці норми ніде не закріплено, в ст. 131 «Каботажні перевезення» та ст. 132 «Міжнародні перевезення» Кодексу торговельного мореплавства України вказано [2], що на морському транспорті перевезення та буксирування бувають [46, с. 486]:

- Каботажні (між портами України);
- Міжнародні (між іноземними портами).

Нормативний рівень механізму правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг визначений передусім нормами Конституції України, що є основою цивільного законодавства України, а також нормами основного акта цивільного законодавства – ЦК України та інших актів цивільного законодавства України – законів і підзаконних актів (відповідно до ст. 4 ЦК України) [61, с. 75].

В механізмі правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг досі пріоритетним залишається забезпечення правового захисту надавача транспортної послуги, а не її замовника, в тому числі фізичної особи-споживача. Тоді як у ст. 3 Конституції України закріплено, що людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються найвищою соціальною цінністю. Крім того, концептуального перегляду потребує законодавчий підхід щодо балансу застосування диспозитивного та імперативного методів правового регулювання приватноправових відносин у сфері надання транспортних послуг. Зазначене вище надає можливість стверджувати, що цивілістична доктрина потребує системного науково-теоретичного дослідження договірних відносин з надання транспортних послуг з погляду досконалості їх правового регулювання та окреслення шляхів вирішення як теоретичних, так і практичних проблем [61, с. 25-26].

2.4 Характеристика окремих договорів з надання транспортних послуг

Розглянемо деякі види договорів з надання транспортних послуг.

Договір перевезення вантажів

У ч. 1 ст. 909 ЦК і ч. 2 ст. 307 ГК дається визначення договору про перевезення вантажу. Такі договори є двосторонніми (кожна сторона набуває права та обов'язки) та відплатними (відправник або одержувач зобов'язані сплатити перевізнику обумовлену договором провізну плату). Також договір про перевезення конкретного вантажу є реальним, оскільки він вважається укладеним у момент здачі вантажу транспортній організації для перевезення [46, с. 487].

В системі договірних відносин, які виникають між підприємствами вантажних транспортних підприємств та споживачами, слід розрізняти два основних види договорів [87, с. 246]:

1) основні договори, які спрямовані на перевезення конкретного вантажу чи надання конкретних транспортно-експедиційних послуг (договір перевезення

вантажів, договір транспортної експедиції, договір перевезення вантажу в прямому сполученні та прямому змішаному сполученні, довгострокові договори, що укладаються окремо в залежності від виду транспорту, за допомогою якого буде відбуватися перевезення);

2) додаткові договори, які спрямовані на організацію транспортного обслуговування (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 організації перевізного процесу).

Договір перевезення вантажів – є основою для виконання конкретного перевезення вантажів. В такому договорі крім перевізника та відправника, зазвичай, бере участь і одержувач вантажу.

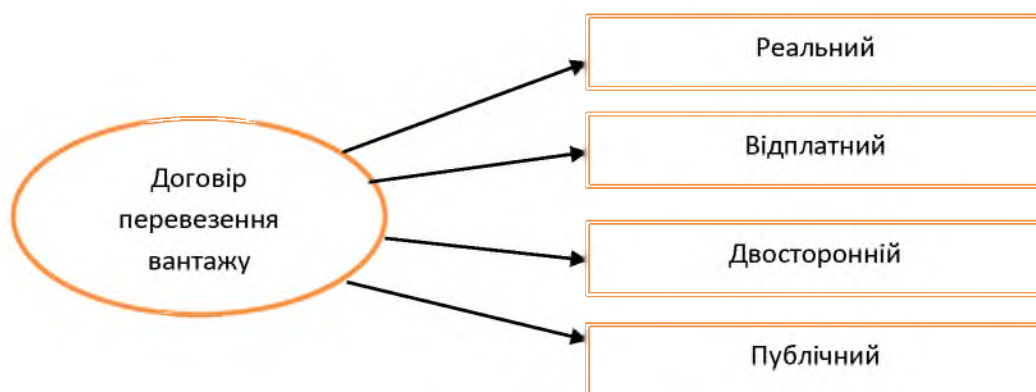


Рис. 2 Договір перевезення вантажу

Провізна плата встановлюється відповідно до затверджених тарифів на перевезення вантажу згідно із законодавством про державне регулювання цін і тарифів, або за взаємною домовленістю. При відсутності в договорі пункту про оплату стягується «розумна плата». Також в договорі можуть встановлюватись пільгові умови.

Для доставки вантажу у договорі прописані строки, якщо такі не встановлені відповідними нормативними актами.

Договір перевезення вантажу згідно ч. 2 ст 909 ЦК України укладається в письмовій формі. [25]

Відповідно цивільному законодавству, по договору перевезення вантажів перевізник зобов'язується доставити довірений йому відправником вантаж до пункту призначення і видати його уповноваженій на отримання вантажу особі (одержувачу), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату. [25]

Проте в законодавстві України закріплено й інші визначення поняття цього договору. Відповідно до ч. 1 ст. 307 Господарського кодексу України від 16 січня 2003 р. [1] за договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити ввірений їй другою стороною (вантажовідправником) вантаж до пункту призначення в установлений законодавством чи договором строк та видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (вантажоодержувачу), а вантажовідправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату. У даному визначенні вводяться дещо інші назви учасників цивільних відносин: вантажовідправник, вантажоодержувач, які найчастіше вживаються в чинних досі актах законодавства радянського періоду; закріплюється строк як істотна умова договору [65, с. 23].

Договір на перевезення укладається в момент прийому транспортним підприємством вантажу при завершенні оформлення транспортних документів (коносамент, товарно-транспортної, залізничної або авіаційної накладної). Тільки після того, як відповідальна особа вантажовідправника і представник транспортного підприємства підтверджують своїми підписами передачу вантажу транспортному підприємству, споживач і транспортне підприємство стають юридично вантажовідправником та перевізником з розповсюдженням на них прав та обов'язків, які передбачені діючим законодавством.

Оформлений транспортний документ (коносамент, товарно-транспортна, залізнична або авіаційна накладна) є документом, який підтверджує факт укладання договору перевезення вантажів.

Найбільш загальні умови встановлюються цивільним законодавством, транспортними статутами та кодексами. Сторони можуть, разом з цим, домовлятися про додаткові умови перевезень і фіксувати їх в договорі.

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, щебінь, 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 [84, с. 151-151].

Договір транспортного експедирування

Історія розвитку транспортно-експедиційної діяльності нараховує більш ніж сто років. Слід відмітити, що інститут транспортної експедиції відомий багатьом розвинутим правовим системам світу. Світовий досвід дозволяє зробити висновок, що транспортно-експедиційне обслуговування є невід'ємним

елементом сучасної інфраструктури транспорту, який дозволяє максимально ефективно організувати транспортний процес [38, с. 77].

Як самостійний різновид договорів перевезення договір транспортного експедирування вперше запропоновано в Основах цивільного законодавства Союзу РСР та республік в 1991 р. [57, с. 210]. Так за договором транспортного експедирування експедитор зобов'язується за винагороду і за рахунок відправника вантажу укласти від його чи свого імені один чи декілька договорів перевезення вантажу і виконати чи організувати виконання визначених договором експедиції додаткових послуг, пов'язаних з перевезенням [52, с. 1113].

Дослідженню особливостей договорів транспортного експедирування присвятив свої роботи М. П. Довгуша. Він надав загальну характеристику договору транспортного експедирування, запропонував встановити самостійність цієї договірної конструкції, визначив проблематику істотних умов.

Правове положення договору транспортного експедирування закріплено в главі 65 Цивільного кодексу України [25], Законі України «Про транспортно-експедиторську діяльність» [20], що свідчить про самостійність цього договору. Але в Господарському кодексі України [1] договору транспортного експедирування присвячено лише одну статтю 316, що міститься в главі 32 «Правове регулювання перевезень вантажів», а це свідчить не про самостійність, а про допоміжну роль договору транспортного експедирування до договорів перевезення. І за наявності двох кодексів і неоднакового розуміння юридичної природи договору транспортного експедирування стає незрозумілим – чи можна застосовувати норми інших договорів до досліджуваного договору [43, с. 60]?

Досліджуваний договір за своєю юридичною природою належить до договорів про надання послуг. Отже, об'єктом цивільних правовідносин, що виникають при укладанні договору транспортної експедиції, є такі блага, як послуги [39, с. 118].

Згідно цивільному законодавству, такими послугами можуть бути: організація перевезень вантажів транспортом за маршрутом, який обрано

експедитором чи клієнтом, укладання експедитором від свого імені чи від імені клієнта договору на перевезення вантажів, забезпечення відправки чи одержання вантажу, додаткові послуги.

Головною відзнакою договору транспортної експедиції від договору на перевезення полягає в тому, що ТЕП не несе при його укладанні відповідальності перевізника. Ця відповідальність покладається на транспортні підприємства, з якими укладені відповідні договори на перевезення.

Відправники та одержувачі вантажів видають ТЕПам довіреність на здійснення від їхнього імені транспортно-експедиційних операцій, що передбачені договором. ТЕПи несуть відповідальність за цілісність та схоронність вантажів з моменту прийому на складі відправника до здачі магістральному транспорту на залізничній станції (в порту, на терміналі) відправлення та з моменту прийому від магістрального транспорту до здачі на склад вантажоодержувача.

Метою договору транспортного експедирування є організація перевезення вантажу та забезпечення перевезення вантажу. Зрозуміло, що цей договір тісно пов'язаний з перевезенням вантажу та без перевезення вантажу він не матиме сенсу. Але основною відмінністю цих двох договорів є те, що істотними умовами договору транспортного експедирування є надання додаткових послуг експедитором щодо виконання або організації виконання послуг, пов'язаних із перевезенням вантажу. І як свідчить судова практика, саме ці додаткові умови щодо організації перевезення вантажу є основними для суду у разі виникнення проблеми відмежування договорів перевезення та транспортного експедирування [43, с. 59].

Особливістю договору транспортного експедирування є можливість експедитора надавати послуги як фактичного (технічного) характеру, так і юридичного [40]. В Україні інститут транспортної експедиції регулюється нормами права, що не повною мірою адаптовані до відповідних норм розвинених країн й ініційованими ними міжнародними конвенціями [41].

Відповідно до аналізу ст. 929 Цивільного кодексу України та ст. 316 Господарського кодексу України законодавець поділяє послуги експедитора на основні й додаткові. При цьому до основних послуг законодавець відносить послуги експедитора з перевезення вантажу або організації послуг, пов'язаних із перевезенням, а до додаткових – організацію експедитором перевезення вантажу транспортом та за маршрутом, вибраним експедитором чи клієнтом, зобов'язання експедитора укласти від свого імені або від імені клієнта договір перевезення вантажу, забезпечення відправки й одержання вантажу, а також перевірку кількості та стану вантажу, його завантаження й вивантаження, сплату мита, зборів і витрат, покладених на клієнта, зберігання вантажу до його одержання в пункті призначення, одержання необхідних для експорту та імпорту документів, виконання митних формальностей тощо [42, с. 52].

З огляду на зазначене можемо зробити висновок, що договір транспортної експедиції – це складний договір, і його окремі конструкції можуть бути сприйняті як, наприклад, договір перевезення, договір доручення, агентський договір, договір підряду, договір зберігання тощо. Також до предмета договору транспортного експедирування належать послуги експедитора, що поділені законодавцем на два блоки: послуги, пов'язані з перевезенням вантажу, та послуги з організації перевезення вантажу. Однак і в першому, і в другому випадку ці послуги мають комплексний характер. При цьому неможливо виокремити певні дії, які експедитор має вчинити для досягнення мети договору (перевезення або організації перевезення, забезпечення перевезення вантажу, захист прав та інтересів клієнта), як основні чи допоміжні.

Договір на організацію транспортного обслуговування

Важливим різновидом договорів, які укладаються між транспортними підприємствами та споживачами їх послуг, є договори про організацію транспортного обслуговування. В конкретних випадках вони можуть носити назву «Договір про організацію перевезень вантажів», «Договір про комплексне транспортно-експедиційне обслуговування» і т.п. Такі договори укладаються у тому випадку, якщо між транспортним підприємством та споживачем досягнута

угода про організаційні умови тривалого транспортного (транспортно-експедиційного) обслуговування даного споживача. Вони бувають спеціальні, річні, довгострокові, навігаційні.

В ринкових умовах укладання договору про організацію транспортного обслуговування – це факт, який являється наслідком ефективної комерційної діяльності транспортного підприємства, оскільки він підтверджує намір споживача користуватися впродовж певного періоду послугами даного підприємства. З іншого боку, наявність такого договору ні в якій мірі не зобов'язує споживача пред'являти до перевезення точно певний обсяг вантажів (якщо тільки така умова не внесена сторонами в договір, що зустрічається вкрай рідко).

Змістом договору про організацію транспортного обслуговування є наступне:

- перелік послуг, які підприємство зобов'язується надати споживачу;
- види вантажів, які споживач має намір пред'являти до перевезення, і характер перевезень.

В практиці ряду країн іноді описується і характер кореспонденцій (відправлень), які є предметом договору, наприклад:

- а) всі вантажі даного споживача адресовані до певного населеного пункту;
- б) всі дрібнопартійні вантажі, які відправляються у міжміському сполученні;
- в) всі вантажі у великовантажних контейнерах, які відправляються даним споживачем, і т.п.;

- обсяг перевезень. В ряді випадків договором передбачається зобов'язання вантажовідправника щодо пред'явлення до перевезення певної кількості вантажу або фіксуватися мінімальна кількість вантажу, яку зобов'язується пред'явити до перевезення вантажовідправник;

- тип рухомого складу, який транспортне підприємство зобов'язується надати для виконання перевезень, а також зобов'язання транспортного

підприємства по підготовці рухомого складу до перевезення та подачі його під навантаження;

- орієнтовна потреба вантажовідправника в складських, навантажувально-розвантажувальних, інформаційних послугах і т.п.;

- порядок оперативного визначення потреби в перевезеннях (подача та прийом замовлень, складання оперативних планів і т.п.);

- обов'язки вантажовідправника з підготовки вантажів до перевезення, оформлення документів, виконання навантажувально-розвантажувальних робіт та ін.;

- порядок визначення вартості послуг, які надаються, та порядок здійснення взаєморозрахунків. Можуть вказуватись або безпосередньо ціни на послуги, або порядок їх визначення;

- додаткові умови, які сторони закріплюють в договірному порядку;

- відповідальність сторін за невиконання чи неналежне виконання умов договору;

- термін дії договору, як правило один рік, при цьому в разі продовження взаємовідношень, договір може бути пролонгирован на новий строк. При обслуговування споживачів зі стабільними вантажопотоками та незмінним характером перевезень договір може укладатись на термін два чи три роки. В разі коли при укладанні договору точний термін його дії заздалегідь встановити неможливо, договором може встановлюватись, що дія його зупиняється по двосторонній згоді сторін.

До договору можуть додаватись в якості додатків розрахункові дані, що уточнюють окремі умови договору:

- розрахунок та методика визначення вартості послуг;

- технічні вимоги до рухомого складу, складським приміщенням, обладнанню, тарі, упаковці та ін.

Договори про організацію автотранспортного (транспортно-експедиційного) обслуговування, як правило, укладаються підприємством автомобільного транспорту з вантажовідправником, однак у деяких випадках в

ролі суб'єкту договору виступає вантажо-одержувач. Наприклад, при доставці с/г продукції з господарств-виробників на заготівельні пункти чи переробні підприємства, чи при доставці автомобільним транспортом вантажів, які перебувають до адреси одержувачів з залізничних станцій, з портів, аеропортів.

В деяких випадках договір може бути трьохстороннім.

Найбільш типовим такого типу є договір, згідно якому транспортне підприємство «вбудовує» свої послуги в технологічний ланцюг виробництва та розподілу продукції. Сторонами такого договору можуть бути відправник, транспортне підприємство, одержувач.

В юридичному сенсі різновидом договору про організацію транспортного обслуговування є разове замовлення на перевезення вантажу. Це замовлення є угодою сторін про організаційні умови перевезення вантажів. Виходячи зі специфіки комерційної діяльності транспортних підприємств, договір про організацію разового перевезення може бути подано в усній формі. Такі угоди обговорюють по телефону без оформлення будь-яких документів [76, с. 61-65].

Договір перевезення пасажирів та вантажів

Норма-дефініція закріплює поняття договору перевезення пасажирів та багажу в ч. 1 ст. 910 ЦК України, згідно з якою 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 в разі здавання багажу – також за його провозення. [25]

Включення в єдине поняття договору перевезення як пасажирів, так і багажу не дає підстав для висновку про правову єдність цих двох договорів. Крім того, юридичні їх ознаки різні: договір перевезення пасажирів є консенсуальним, а договір перевезення багажу – реальним [65, с. 23]. Письмове оформлення цих договорів також різне: укладення договору перевезення пасажирів підтверджується проїзним документом (квитком), а здавання пасажирів

багажу, вантажобагажу – відповідно, багажними, вантажобагажними квитанціями [79, с. 529]. Обидва договори є двосторонніми, відплатними.

Перевезення пасажирів та багажу на залізничному транспорті регламентовані Статутом залізниць України від 6 квітня 1998 р. № 457 [13]. В той же час зазначений Статут не містить серед підстав виникнення правовідносин між перевізником (залізницею) та пасажиром договір.

Лише п. 3 зазначеного Статуту визначає, що його дія поширюється на перевезення залізничним транспортом вантажів, пасажирів, багажу. Не врятовує ситуацію і п. 2 Статуту, який закріплює, що ним встановлюються обов'язки, права і відповідальність залізниць, а також підприємств, організацій, установ і громадян, які користуються залізничним транспортом.

Те, що перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом здійснюється на підставі договору доводиться лише здогадуватися, виходячи з положень ст. 910 ЦК України [25].

На рівні підзаконних актів, зокрема в Правилах перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України від 27 грудня 2006 р. [11] теж відсутнє подібне визначення. Лише в п. 1.7 Правил дане визначення договору перевезення багажу і відсутнє таке визначення щодо перевезення пасажирів. Такий підхід не відповідає як юридичній техніці складання нормативно-правового акту, так і логіці, а також не сприяє захищеності прав пасажирів.

Складається враження, що укладачі Правил більше турбувалися про багаж, ніж про пасажирів, що є неприпустимим в умовах зорієнтованості приватного права на пріоритетність особистих немайнових прав особи, які закріплено в Книзі 2 ЦК України. Предмет договору перевезення пасажирів не має зводитися лише до «переміщення особи у просторі».

Таке переміщення повинне мати свій режим – принаймні, воно повинне бути безпечним (в обов'язок перевізника має ставитись доставка пасажирів до пункту призначення живим та здоровим (в тому числі психічно), у комфортних умовах,

які б не принижували людську гідність, та своєчасно (принаймні по можливості)) [95, с. 142].

Аналіз особливостей правового регулювання перевезень пасажирів іншим видом транспорту (автобусом) дозволяє зробити невтішний висновок. Донині діє Статут автомобільного транспорту УРСР від 27 червня 1969 р. [17], який єдиною підставою для здійснення перевезень передбачає план. В той же час п. 40 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту від 18 лютого 1997 р. [9] регулює, що за договором перевезення пасажиром автобусом перевізник зобов'язується безпечно перевезти пасажиром до пункту призначення, а в разі здавання ним багажу – доставити до пункту призначення багаж та видати його пасажиром або уповноваженій ним особі. Пасажир зобов'язується внести установлену плату за проїзд, а в разі здавання багажу до багажного відділення – плату за його перевезення.

Найновішому серед українських транспортних статутів та кодексів – Повітряному кодексу України властива відсутність тих вад, на які ми звертали увагу, аналізуючи перевезення іншими видами транспорту. Так, саме в ч. 1 ст. 98 ПК України [6] закріпив, що повітряні перевезення виконуються на підставі договору між авіаперевізником та пасажиром або вантажовідправником. І хоча Повітряний кодекс України визначення самого договору перевезення пасажиром повітряним транспортом не дає, прогресивним є зазначення його як підстави виникнення правовідносин між перевізником та пасажиром. В «Правилах повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» від 26 листопада 2018 р. попри наявність цілого розділу (розділ III. Договір перевезення. Квиток), на жаль, таке визначення теж відсутнє [8].

Аналіз договору перевезення пасажиром різними видами транспорту виявив прогалини як на рівні єдиного концептуального теоретичного підходу до сутності та правової природи договору перевезення пасажиром, так і на рівні правового регулювання у позитивному праві, що потребує подальшого наукового осмислення сутності перевезень пасажирів взагалі та окремими видами транспорту зокрема, а також відповідного рівня їх регулювання.

Договір перевезення багажу є супутнім, хоч і самостійним за своїм предметом, договором відносно до основного договору перевезення пасажирів і не містить особливих дискусійних питань у визначенні його правової природи.

Основна спрямованість регулятивного впливу має виходити з того, що окрім зобов'язання з доставки пасажирів до місця призначення, до обов'язків перевізника має входити забезпечення безпеки, комфорту, своєчасності доставки пасажирів.

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 [97, с. 271].

Договір чартеру (фрахтування)

Поняття договору чартеру (фрахтування) неодноразово закріплено в законодавстві України. Так, відповідно до ст. 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 [25].

Оскільки зазначений договір поширений на трьох видах транспорту – морському, внутрішньому водному та повітряному, – законодавчі визначення закріплені у відповідних кодифікованих актах: Кодексі торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. та Повітряному кодексі України від

19.05. 2011 р. Внутрішній водний транспорт керується СВВТ СРСР, який настільки застарів, що термін «чартер (фрахтування)» взагалі не вживається. Тобто належного регулювання фрахтування річкових суден в законодавстві України немає. При виникненні таких договірних відносин сторони можуть користуватися лише загальними положеннями гл. 64 ЦК України [61, с. 165].

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 [84, с. 154].

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 КТМ України, 61 ПК України). Сторонами договору чартеру (фрахтування) є фрахтувальник та фрахтівник.

Також непростими на практиці є питання розмежування договору чартеру (фрахтування) та договору найму (оренди) транспортного засобу. І в першому, і в другому із договорів йдеться про передачу транспортних засобів, тільки в договорі чартеру (фрахтування) обумовлюється мета – для перевезення, а в договорі найму (оренди) транспортного засобу – мета впливає із суті договору, тобто транспортний засіб передається з метою користування ним [61, с. 163].

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 [94, с. 51]. Тобто фактично схиляється до думки, згідно з якою договір чартеру доцільніше відносити до договорів про передання майна у користування. Тієї ж думки додержується 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 [31, с. 94].

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 [84, с. 155].

Виходячи з цього, 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 1 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 торговельного мореплавства на певний час [2].

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 [84, с. 155].

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) [84, с. 155].

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 [6]. 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) транспортногo засобу не містить таких вказівок, його формою є проста письмова, а у випадку якщо стороною є фізична особа – підлягає нотаріальному посвідченню [84, с. 155].

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) [84, с. 156].

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.

Договір перевезення в прямому і прямому змішаному сполученні

В ст. 913 ЦК України наведено поняття «перевезення у прямому змішаному сполученні» [25]. В ст. 312 ГК України використовується поняття «перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні» [1].

Договір перевезення вантажів у прямому і прямому змішаному сполученні є двостороннім, консенсуальним, оплатним договором, який укладається в письмовій формі й не належить до особистих договорів.

Поділ перевезень на прямі і прямі змішані відомий законодавству практично всіх сучасних держав. Однак у міжнародній практиці для позначення зазначених перевезень використовуються такі терміни, як одноmodalне (unimodal) та мультимодальне (multimodal) перевезення, відповідно. До нових способів належать так звані mode-on-mode перевезення вантажів, що передбачають перевезення навантаженого транспортного засобу іншими видами транспорту.

Сучасний технологічний рівень транспортного процесу обумовлює виокремлення таких видів перевезень вантажів, а саме:

- 1) перевезення в прямому сполученні (пряме (одноmodalне) перевезення);
- 2) перевезення в прямому змішаному сполученні (пряме змішане (мультимодальне) перевезення);
- 3) перевезення у прямому змішаному mode-on-mode сполученні (mode-on-mode перевезення);
- 4) перевезення у прямому змішаному комбінованому сполученні.

Правовідносини за договором перевезення вантажу у прямому і прямому змішаному сполученні передбачають можливість заміни відправника іншою особою, зокрема, в частині повного або часткового виконання обов'язку оплати перевезення, а також права одержання вантажу, що не змінює двостороннього характеру відповідного правочину. Якщо в інших, виникаючих на підставі цивільно-правових договорів правовідносинах, заміна сторони є лише потенційною можливістю, що може і не втілюватись в реалізації в конкретній практичній ситуації, то у відносинах, що виникають на підставі договору перевезення вантажу, заміна сторони є обов'язковим елементом, зокрема, якщо

відправник відправляє вантаж не собі, а іншій особі. Для реалізації такого правочину запроваджено особливий порядок оформлення заміни відправника одержувачем, а також вступу відповідної особи у правовідносини перевезення. Забезпеченню інтересів учасників цього процесу служить право перевізника на заставу вантажу при невиконанні контрагентом обов'язків за договором, а також право відправника здійснювати заміну одержувача вантажу по ходу його слідування [86, с. 14].

Стрімкий розвиток економічних відносин, а також значне зростання потенціалу транспортної системи в останні десятиріччя зумовили збільшення перевезень вантажів з послідовним залученням декількох видів транспорту, тобто, як зазначено у законодавстві – у прямому змішаному сполученні. Ці перевезення мають важливе економічне значення, оскільки сприяють раціональному і рівномірному використанню транспортних засобів, знижують транспортні витрати вантажовласників у пунктах перевалки, прискорюють доставку вантажів. Однак при перевезеннях з використанням декількох видів транспорту у перевізників виникає чимала кількість перешкод, як фактичного, так і правового характеру [85, с. 263].

Для реалізації перевезення вантажів декількома видами транспорту необхідно забезпечити функціонування споруд, спеціально обладнаних для переміщення вантажу з одного виду транспорту на інший. Таке переміщення прийнято називати терміном «перевалка вантажів», що являє собою транспортний технологічний процес, який полягає в переміщенні вантажу з одного транспортного засобу на іншій [85, с. 263].

У дисертаційному дослідженні В. А. Попов дає визначення поняття «перевалка», як цивільно-правової послуги, за яким вона являє собою здійснення однією особою (виконавцем) на підставі цивільно-правового договору навантаження, вивантаження й перевантаження вантажу, завантаження і розвантаження транспортного засобу за плату і на замовлення іншої особи (перевізника, вантажовласника, вантажовідправника тощо). Вона є строковою, фактичною, добровільною професійною послугою [86, с. 5].

Перевалка вантажу — це окрема технологічна операція в межах процесу його перевезення, що має власну правову підставу здійснення, в якості якої виступає договір, який підтверджує й забезпечує існування правовідносин між окремими учасниками товарообороту. При цьому перевалка вантажу може мати місце при перевезенні як у прямому, так і у прямому змішаному сполученні.

Як технологічна операція, що виконується при перевезенні вантажів, перевалка виступає частиною транспортного процесу і полягає в навантаженні, вивантаженні й перевантаженні вантажу, завантаженні і розвантаженні транспортного засобу, що здійснюється з метою забезпечення доставки вантажу в пункт призначення для видачі вантажовласникові або іншій особі, визначеній договором або законом. При цьому як цивільно-правова послуга перевалка становить собою процес здійснення однією особою (виконавцем) на підставі цивільно-правового договору навантаження, вивантаження й перевантаження вантажу, завантаження і розвантаження транспортного засобу за плату і на замовлення іншої особи — перевізника, вантажовласника, вантажовідправника тощо [86, с. 11].

Перевалка здійснюється у транспортних вузлах, при цьому, термін «транспортний вузол» можна розглядати у декількох аспектах. З одного боку, транспортний вузол являє собою комплекс транспортних пристроїв у пункті стикування декількох видів транспорту, що спільно виконують операції з обслуговування транзитних, місцевих і міських перевезень вантажів і пасажирів, а з іншого — центральний пункт збирання, сортування, перевалки і розподілу вантажів для визначеного району або регіону.

Юридичною формою, що регулює відносини перевізників у прямому змішаному сполученні з перевалки вантажів, є вузлова угода як спеціальний транспортний договір [85, с. 264].

Вузлова угода донині залишається малодослідженим питанням сучасної науки цивільного права й одним з найменш урегульованих аспектів відносин переміщення вантажу. Наразі вузлова угода використовується як спосіб фіксації умов щодо місця передачі вантажів за окремими договорами перевезення,

строків завантаження й розвантаження транспортних засобів, порядку прийняття, здачі та зважування вантажів, місця оформлення документів (перевальних відомостей) тощо. У рамках сфери регулювання вузлової угоди як організаційно-правового договору існують правовідносини, що мають цивільно-правовий характер і за своєю природою виходять за межі суто організаційних відносин. Такі відносини виникають в пунктах перевалки, а їх предметом є вантаж, який необхідно перемістити з одного виду транспорту на інший або між транспортними засобами одного виду. Як рамковий організаційний договір вузлова угода може виступати загальною підставою укладення цивільно-правових договорів перевалки, обслуговування рухомого складу, подачі вагонів під навантаження, їх забирання тощо і надання тих чи інших послуг. У той же час договір перевалки вантажів, будучи самостійною і основною договірною конструкцією, може бути самостійно використаний як регулятор відносин стосовно здійснення технологічної операції перевалки і без укладення вузлової угоди [86, с. 13].

Вузлова угода є договором, згідно з яким перевізники різних видів транспорту зобов'язуються здійснювати у встановленому в ньому порядку стосовно один одного злагоджені дії в інтересах вантажовідправника (вантажоодержувача), спрямовані на своєчасну передачу вантажу в пунктах перевалки з одного виду транспорту на інший з метою забезпечення перевезення в прямому змішаному сполученні. Договором перевалки вантажу є домовленість двох сторін, суб'єктів транспортних відносин (транспортних організацій), за якою одна сторона зобов'язується у встановлений строк, за плату перемістити вантаж з одного транспортного засобу або виду транспорту на інший, на підставі обов'язкових технологічних правил та з метою продовження процесу доставки вантажу, а друга сторона — надати інформацію про тип, вид, правовий режим вантажу, та оплатити надану послугу.

При цьому, слід зауважити, що в таких відносинах наявний специфічний суб'єкт, а саме - транспортні організації, тобто у відносинах з перевалки вантажу вантажовідправник та вантажоодержувач не беруть участі [85, с. 265].

Нажаль, у вітчизняному законодавстві не визначено поняття та порядок укладення таких договорів, хоча дослідженню цього питання приділялася певна увага ще за радянських часів. Відсутність у чинному законодавстві України чіткого механізму та правової природи таких правовідносин, які повинні регулюватися вузловими угодами, створює значну прогалину у транспортному законодавстві та приводить до виникнення чисельних розбіжностей при практичній реалізації вищезгаданих правових відносин.

Довгострокові договори перевезення

Довгостроковому договору як одному з різновидів договору перевезення присвячена ст. 914 ЦК України, в якій вказано, що довгостроковий договір може укладатися перевізником і власником вантажу в разі необхідності здійснення систематичних перевезень та опосередковано окреслюється сфера його застосування – перевезення вантажів. Перевізник зобов'язаний у встановлені строки приймати, а власник вантажу – передавати для перевезення вантаж у встановленому обсязі [25].

Довгострокові договори належать до групи допоміжних (організаційних) транспортних договорів. Довгостроковому договору як різновиду допоміжних (організаційних) транспортних договорів притаманні характерні такі особливості [60, с. 5]:

- Направлений на організацію укладення та реалізації неодноразово повторюваних договорів перевезення вантажу (систематичні перевезення);
- Зміст передбачає процедуру укладення та (або) виконання договору перевезення вантажу, встановлює його істотні умови;
- Є елементом єдиного юридичного складу, що тягне настання цивільно-правових наслідків, спрямованих на забезпечення процесу переміщення вантажу до пункту призначення.

Довгостроковий договір є двостороннім, консенсуальним договором, тобто вважається укладеним з моменту погодження сторонами умов договору (на відміну від реального договору перевезення вантажу). Так як він є договором

організаційного типу, його можна віднести до категорії безвідплатних договорів [55, с. 153].

У довгостроковому договорі встановлюються обсяг, строки та інші умови надання транспортних засобів і передання вантажу для перевезення, порядок розрахунків і інші умови перевезення.

Подібне визначення довгострокового договору закріплене у ч. 3 ст. 307 Господарського кодексу України, лише з відмінністю у формулюванні назви однієї із сторін, яка названа не власник (володар) вантажу, а вантажовідправник [1].

Досліджуючи довгостроковий договір у системі договорів перевезення, варто зазначити про відмінності юридичної термінології під час укладення таких договорів. Адже залежно від виду транспорту, яким передбачається систематичне перевезення вантажів, довгостроковий договір має різну назву.

Так, згідно з ч. 4 ст. 307 ГК України можуть укладатися такі довгострокові договори: довгостроковий - на залізничному, довготерміновий - на морському транспорті, навігаційний - на річковому транспорті (внутрішньому флоті), спеціальний - на повітряному транспорті, річний - на автомобільному транспорті. Порядок укладення довгострокових договорів встановлюється відповідними транспортними кодексами, транспортними статутами або правилами перевезень [60, с. 4].

А наліз чинного законодавства України свідчить, що термін «довгостроковий договір» використовується лише в ЦК України (ст. 914) та нормативно-правових актах, що регулюють договірні відносини перевезення залізничним транспортом (п. 18 Статуту залізниць України від 6 квітня 1998 р.). Термін «довготерміновий договір» використовується в ч. 3 Ст. 128 Кодексу торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. Відповідно до п. 60 СВВТ Союзу СРСР від 15 жовтня 1955 р. укладають навігаційні договори та до п. 34 Статуту автомобільного транспорту УРСР від 27 червня 1969 року річні договори.

Наведене вище свідчить, що різні назви довгострокових договорів перевезення, які закріплені ГК України, як правило, використовуються в законодавстві, що набрало чинності ще в радянський період та продовжує діяти на території України дотепер, не відповідаючи сучасним реаліям та динаміці цивільних правовідносин. Очевидно, спеціальне транспортне законодавство України та вказані норми ГК України мають бути приведені у відповідність з нормами ЦК України шляхом використання єдиної термінології, закріпленої в кодифікованому акті цивільного законодавства, до всіх довгострокових договорів перевезення незалежно від виду транспорту, яким передбачається систематичне перевезення вантажів [60, с. 5].

Неоднозначні точки зору висловлюються в юридичній літературі щодо того, чи є довгостроковий договір попереднім договором. На думку Л. Свистун, модель попереднього договору не придатна для пояснення правової природи довгострокового договору і його співвідношення з реальним договором перевезення вантажів. Реальний договір перевезення вантажів не може розглядатися як основний щодо довгострокового, а, навпаки, реальний договір перевезення вантажу оформляє конкретні дії сторін з виконання довгострокового договору [90, с. 64].

Також уточнення потребує сфера використання довгострокових договорів. Вважається, що вони зазвичай використовуються при укладанні договорів на перевезення вантажів. Але прослідковується тенденція укладання таких договорів при організації систематичних перевезень пасажирів, що потребує закріплення на законодавчому рівні.

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

вантаж з одного транспорту на інший у разі здійснення перевезення кількома видами транспорту за єдиним документом.

Договір перевезення пошти

У договорі перевезення пошти наявний 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 [84, с. 152].

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; посилки – 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; посилки – без оголошеної цінності, з оголошеною цінністю; відправлення «EMS»; згруповані поштові відправлення з позначкою «Консигнація» [10].

На нашу думку, необхідно виділяти договір перевезення пошти в окрему групу як договір перевезення зі спеціальним об'єктом або як окремий вид договору перевезення. 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 застосовувати 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 [17].

Таким чином, для перевезення пошти може використовуватися 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 [84, с. 153].

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 [84, с. 153].

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 [49, 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.

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.

Договір буксирування

Розглядаючи правові механізми відносин, що виникають у сфері перевезення, постають закономірні питання: що являє собою договір буксирування, якою є його правова природа та чи слід ототожнювати його з договором перевезення вантажу та договорами перевезення в цілому.

Ще за часів СРСР існували різні погляди щодо визначення правової природи договору буксирування, а саме чи слід відносити його до договорів перевезення або він є самостійним цивільно-правовим договором.

Слід дещо розрізнити договори перевезення вантажу та договір буксирування, навіть якщо буксирувальнику ввірено не тільки судно, що буксирується, а й безпосередньо сам вантаж, який на ньому знаходиться, адже предметом у такому договорі виступає не вантаж і не судно з вантажем, а послуга з переміщення цього судна. Окремо слід зауважити, що такий договір може існувати і поза договорами перевезення вантажів, адже не пов'язаний з об'єктом,

щодо якого укладено договір перевезення. Така ситуація може виникати, коли судно, яке бусирується, порожнє або навіть не пристосоване для перевезення вантажів, а метою укладення такого договору було, наприклад, переміщення судна в межах порту [83, с. 315].

Визначенням «бусирування» є переміщення за допомогою механічного (самохідного) транспортного засобу об'єкта, що знаходиться поза його межами. Правовідносини з бусирування можуть виникати не лише на водному транспорті, а й, зокрема, бусирування автомобільних транспортних засобів, бусирування літаків, та бусирування локомотивів і вагонів.

Бусирування можна поділяти за видами транспортних засобів, а саме: бусирування на водному транспорті, бусирування на автомобільному транспорті, бусирування на повітряному транспорті та бусирування на залізничному транспорті.

У постанові Кабінету Міністрів України «Про правила дорожнього руху» наведене таке визначення бусирування: переміщення одним транспортним засобом іншого транспортного засобу, яке не належить до експлуатації автопоїздів (транспортних составів) на жорсткому чи гнучкому зчепленні або способом часткового навантаження на платформу чи на спеціальне опорне пристосування [16]. Тобто, фактично, бусируванням може бути не тільки діяльність пов'язана з водним транспортом, а й з усіма іншими видами. Цікавим також є те, що правила дорожнього руху не відносять переміщення причепів та напівпричепів, що входять до складу автопоїздів до бусирування [83, с. 315-316].

Саме тому, можна зробити висновок, що договори бусирування та перевезення вантажу не можна ототожнювати, їх необхідно виокремлювати як різні цивільно-правові договори. Між договором перевезення та договором бусирування насправді існує тісний зв'язок. Вони характеризуються спільною правовою природою, що в наслідку породжує наявність багатьох подібних між собою ознак. Проте, незважаючи на це, їх можна відрізнити за низкою відмінностей. Крім того, варто зазначити, що механізм договору бусирування

можна застосовувати на різних видах транспорту, зокрема, на автомобільному, повітряному та залізничному, а не тільки на водному, як закріплено у чинному законодавстві України. Також необхідно розділяти буксирування стосовно об'єктів на: буксирування транспортних засобів та буксирування інших об'єктів.

Висновки до розділу 2

Однією із ознак правової держави є реальність закріплених у законодавстві основних прав та свобод людини, що забезпечується існуванням відповідного механізму їх реалізації, та можливістю ефективного захисту.

Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг є самостійною класифікаційною групою в ієрархічній системі договірних зобов'язань та розміщені на другому рівні як підтип у типі цивільно-правових зобов'язань з надання послуг.

Системоутворюючим критерієм для об'єднання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг є їх спрямованість або мета, яка полягає у переміщенні певних об'єктів за допомогою транспортних засобів або організації процесу переміщення.

Договір з надання транспортних послуг прийнятий сучасною цивілістичною доктриною та правозастосовною практикою як самостійний різновид договору в системі цивільно-правових договорів, визначених Цивільним кодексом України. Проте цьому передував довгий шлях. Адже науковою спільнотою не завжди однозначно визначалась правова природа та місце договору перевезення.

Договори з надання транспортних послуг належать до групи договорів із надання послуг. Істотною ознакою, яка відрізняє досліджувані договори від інших договорів із надання послуг і одночасно поєднує їх в одну спільну групу, є їх цільове спрямування, або мета – переміщення фізичних осіб та предметів матеріального світу за допомогою механічних транспортних засобів. Правова характеристика всіх договорів із надання послуг свідчить про те, що спільною рисою для них є двосторонність та оплатність.

Суперечка щодо співвідношення ЦК України та ГК України існує з самого початку одночасного прийняття обох кодексів, що відповідно позначається на якості правозастосування у всіх питаннях транспортних договірних відносин.

При прийнятті нових законів і удосконаленні вже існуючих законодавчих актів важливо користуватись єдиною стійкою термінологією. Ідентичні поняття мають бути виражені однаковими термінами. Наявність двох різних дефініцій одного і того ж поняття на практиці призводить до того, що за наявності спірних питань суд в обґрунтуванні свого рішення посилається одночасно і на норми ЦК України, і на норми ГК України. Така відмінність у дефініціях одного і того ж поняття повинна бути усунена.

В договірному регулюванні перевезень є значна доля імперативів. Водночас договірне регулювання транспортних послуг здійснюється завдяки диспозитивному методу правового регулювання, який активно застосовується в цивільному праві.

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, об'єкт транспортування, а також умовний поділ на «основний-допоміжний», у якому поряд із основним договором перевезення існує допоміжний (організаційний) договір, метою укладення якого є прискорення, організація та продовження перевізного процесу.

Також норми Цивільного кодексу України зазначають лише деякі різновиди договорів перевезення і не охоплюють всю розгалужену систему транспортних договорів, що є ґрунтом для подальших наукових розробок. Зокрема, необхідно звернути увагу на такі цивільно-правові договори, як перевезення пошти та чартеру (фрахтування), їх природу та місце в системі цивільного права.

РОЗДІЛ 3. ДОГОВІРНІ ЗОБОВ'ЯЗАННЯ З НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

3.1 Особливості цивільно-правової відповідальності за порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг

Як відомо, чи не кожен другий договір виконується неналежним чином. Порушення договірних зобов'язань може стати підставою для розірвання договору, в тому числі в односторонньому порядку, відшкодування збитків та моральної шкоди, застосування штрафних санкцій тощо.

І. С. Лукасевич-Крутник у дисертаційному дослідженні виокремлює такі види правопорушень [61, с. 349-350]:

- 1) простроченням подання транспортного засобу в місце посадки пасажирів чи завантаження вантажу;
- 2) порушенням строків прибуття пасажирів або вантажу, чи розрахунків за це;
- 3) порушенням строків завантаження чи вивантаження вантажу;
- 4) завданням шкоди життю чи здоров'ю пасажирів;
- 5) незбереженням та іншим пошкодженням вантажу;
- 6) нез'явленням пасажирів в обумовлений строк до місця відправлення або ж неперед'явлення вантажу для перевезення, чи пред'явлення його в неналежній тарі та (або) упаковці;
- 7) невикористанням транспортного засобу, наданого для перевезення в обумовлений договором строк;
- 8) не переданням в установленому порядку необхідної інформації одержувачу вантажу про прибуття вантажу;
- 9) доставкою пасажирів чи вантажу в інше, ніж передбачено договором, місце призначення;
- 10) несплатою провізної плати та інших обов'язкових платежів;

11) ухиленням від обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності перевізника та пасажирів тощо.

Видається необхідним досліджувати цивільно-правову відповідальність сторін за порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг, відштовхуючись від конструкції цивільно-правової відповідальності, яку було сформовано на рівні доктрини (цивільне правопорушення, шкода, причинний зв'язок та вина). Однак слід відмітити: аналіз наукових праць в галузі цивілістики надає змогу констатувати той факт, що фундаментальні праці в цій галузі відсутні. Водночас існуючі цивілістичні праці, розглядаючи категорію цивільно-правової відповідальності сторін за порушення договірних зобов'язань при перевезеннях, ґрунтуються суто на аналізі та буквальному тлумаченні відповідних норм законодавства, обходячи, таким чином, доктринальні фундаментальні надбання цивілістики, а в її контексті - і надбання інституту цивільно-правової відповідальності як невід'ємної та особливо важливої її складової. Такий підхід видається дещо помилковим, оскільки правильне розуміння того чи іншого правового явища можливе саме через дослідження його правової природи та юридичних ознак [80, с. 59].

Сумкін С. О. підтримує позицію щодо складної суб'єктної структури правовідношення цивільно-правової відповідальності, у якому взаємодіють потерпілий, відповідач і держава. Це викликано тим, що саме на державі лежить обов'язок забезпечити урегульованість суспільних відносин, у тому числі, через застосування державного примусу в частині несення цивільної відповідальності відповідачем [96, с. 116-117].

Р. Колосов вважає перспективною позицію законодавця про розмежування відповідальності виконавця послуг залежно від характеру його діяльності (підприємницький чи ні). Перший правовий режим стосується осіб, для яких надання даного роду послуг не є професійною діяльністю. Відповідальність такої категорії осіб настає в повному обсязі лише за наявності в їх діях провини. Для осіб, які падають послуги при здійсненні ними підприємницької діяльності, встановлений більш жорсткий правовий режим. Їх відповідальність настає у

випадку будь-якого порушення договору про надання послуг за плату, якщо виконавець не доведе, що належне виконання виявилось неможливим внаслідок непереборної сили [54, с. 94-95].

В. В. Луць, досліджуючи проблему ефективності цивільно-правової відповідальності, дійшов висновку, що ефективність відповідальності залежить передусім від застосування останньої до конкретних осіб, винних у скоєнні цивільного правопорушення. Але, оскільки основним методом цивільного права є диспозитивний, він дійшов висновку, що потерпіла сторона сама вирішує, застосовувати чи не застосовувати заходи відповідальності до правопорушника. Тобто, застосування майнових або немайнових санкцій (відповідальності) за чинним законодавством є виключно правом, а не обов'язком суб'єктів цивільних правовідносин [73, с. 131].

У ст. 906 ЦК України встановлено межі відповідальності виконавця за порушення договору про надання послуг. Р. Колосов вважає недосконалою редакцію ст. 907 ЦК України, яка встановлює право на односторонню відмову кожної із сторін договору про надання послуг. Він вважає, що вона залишає поза увагою питання про правові наслідки такої відмови. Науковець пропонує доповнити її такими пунктами [54, с. 95] :

1. Замовник вправі відмовитися від виконання договору про надання послуг, за умови сплати виконавцю фактично понесених витрат.
2. Виконавець вправі відмовитися від виконання договору про надання послуг лише за умови повного відшкодування збитків замовнику.

Сутність цивільно-правової відповідальності за порушення договірних зобов'язань при перевезеннях розкривається через її функції: компенсаційну, попереджувальну, каральну тощо [80, с. 62].

Цивільно-правова відповідальність – це санкція за правопорушення, яка викликає для правопорушника негативні наслідки. Такі негативні наслідки можуть бути двох видів [75, с. 71]:

- Позбавлення правопорушника суб'єктивних цивільних прав;

- Покладення на нього нових або додаткових цивільно-правових обов'язків.

О. Міхно наводить ознаки цивільно-правові відповідальності. Насамперед, це майновий характер відповідальності. Це означає, що правопорушник має відшкодувати збитки, які були спричинені через невиконання чи неналежне виконання договірних зобов'язань. Другою ознакою цивільно-правової відповідальності слід вважати безпосередню відповідальність правопорушника перед потерпілою особою (забезпечення поновлення порушених майнових чи немайнових прав потерпілої особи правопорушником). Третьою ознакою цивільно-правової відповідальності є еквівалентність відповідальності правопорушника завданій потерпілій особі шкоді чи збиткам, в чому полягає її компенсаційний характер. Перш за все, правопорушнику потрібно поновити майнове становище потерпілої особи, яке існувало до вчинення правопорушення. Четвертою ознакою цивільно-правової відповідальності є застосування рівних за обсягом мір відповідальності до різних учасників майнового обороту за однотипні правопорушення (ч. 1 ст. 1 ЦК України передбачає, що цивільні відносини засновані на юридичній рівності їх учасників) [75, с. 72,74].

Будучи різновидом цивільно-правової відповідальності, договірна відповідальність зберігає всі притаманні родовому поняттю ознаки. Договірна відповідальність носить яскраво виражений майновий характер, і хоча у правозастосовчій практиці непоодинокі випадки компенсації моральної шкоди як наслідку порушення окремих договірних зобов'язань, ця компенсація є лише додатковою до основного обов'язку з відшкодування майнових втрат [98, с. 96-97].

Н. В. Федорченко констатує, що при виникненні договірної відповідальності спостерігається перетворення відносин між рівноправними сторонами договору про надання послуг у відносини між правопорушником і потерпілим, останні з яких вже рівноправними бути не можуть. Адже на

боржника покладаються додаткові зобов'язання, виконання яких забезпечується загрозою застосування державного примусу [98, с. 97].

На виконавця договору покладається обов'язок про виявлення неплатоспроможності контрагента, що може призвести до відмови від укладення договору про надання послуг.

У випадку укладення договору про надання послуг із завідомо неплатоспроможним контрагентом таку поведінку доцільно охарактеризувати як умисне допущення ситуації, коли боржник не зможе відшкодувати збитки, сплатити неустойку або відшкодувати інші заходи відповідальності. Якщо особа при здійсненні підприємницької діяльності нехтує перевіркою платоспроможності передбачуваного контрагента або укладає договір з особою, яка не в змозі підтвердити свою здатність нести майнову відповідальність, то це свідчить про зневажливе ставлення до своїх дій і не може визначатись як підприємницький ризик [98, с. 98].

В. І. Борисова за критерієм обсягу виділяє повну, обмежену і кратну (збільшену) договірну відповідальність [101, с. 368]. З принципу повної відповідальності випливає, що порушник має компенсувати всю завдану шкоду. Обмежена цивільно-правова відповідальність передбачає встановлення меж розміру збитків, які підлягають відшкодуванню. Сутність кратної відповідальності полягає в обов'язку сплатити збитки в більшому розмірі, ніж розмір завданої майнової шкоди. Даний вид відповідальності не передбачений для транспортних зобов'язань [35, с. 5-6].

Аналіз наукових праць приводить до висновку про відсутність будь-якого визначення поняття цивільно-правової відповідальності за порушення договірних зобов'язань в контексті транспортних договорів, що в свою чергу видається негативним на фоні комплексності, об'ємності, складності та вагомої значимості галузі транспортного права, а тому і кожного інституту, категорії тощо, які тією чи іншою мірою з нею пов'язані. [80, с. 60].

Загальне правило про відповідальність за порушення зобов'язань, що впливають з договору перевезення сформульовано в ст. 920 ЦК України

стосовно перевезень, які здійснюються усіма видами транспорту, і воно полягає в наступному: у разі порушення зобов'язань, що випливають із договору перевезення, сторони несуть відповідальність, встановлену за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено цим Кодексом, іншими законами, транспортними кодексами, статутами [25].



Рис. 3 Випадки відповідальності перевізника

Відповідальність перевізника за шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажирів, згідно зі ст. 928 ЦК України визначається відповідно до правил відшкодування шкоди, передбачених гл. 82 ЦК України, якщо договором або законом не встановлена відповідальність перевізника без вини [25].

Водночас слід наголосити, що в договорі (за домовленістю сторін) або в законі може бути встановлена відповідальність перевізника без вини, що автоматично виключатиме можливість застосування механізму позадоговірної цивільно-правової відповідальності, передбаченого гл. 82 ЦК України [80, с. 61]. Перевізник без вини може відповідати за не надання транспортного засобу (ст. 921 ЦК) чи за затримку відправлення пасажирів (ст. 922 ЦК) та ін.

У сучасній доктрині цивільного права такі правовідносини традиційно називають відповідальністю без вини, проте ставлення до них неоднозначні. Дослідженню категорії «відповідальність без вини» присвятив наукову роботу Р.

Ю. Заїка. Саме поняття «відповідальність без вини» і відмежування відповідальності «без вини» від відповідальності «за вину» залежить, насамперед від розуміння поняття «вина» у цивільному праві. У цивілістичній доктрині відповідальність без вини і відповідальність за вину в різні історичні часи трактувалась по-різному.

Наявність цих відмінностей об'єктивно зумовлено розумінням поняття справедливості, яке існувало в суспільстві в різні історичні епохи. Водночас в окремих випадках законодавець будує таку конструкцію відповідальності за цивільне правопорушення, в якій ставлення порушника до вчиненого є факультативною умовою, тобто, законодавець не надає правового значення наявності (чи відсутності) вини особи для настання відповідальності.

В римському праві отримала розвиток приватно-правова норма, яка виникла з публічного кримінального права - як без вини немає покарання, так без вини – відсутнє і відшкодування збитків. Був чітко сформульований принцип вини «*casus a nullo praestatur* (за випадок ніхто не відповідає)». Разом з рецепцією римського права принцип вини увійшов потім у право нових народів і став, як здавалося, наріжним основним началом будь-якого культурного правопорядку [50, с. 8].

Аналіз семантики слова «відповідальність» дозволяє зробити висновок, що у його зміст вкладається наступне поняття: необхідність, обов'язок особи відповідати за свої дії, вчинки, тобто - за щось вчинене, або ж, навпаки, за те, що не було належно виконано. Тобто, з одного боку, негативні наслідки майнового характеру, що настали для однієї із сторін, не пов'язані з винною поведінкою контрагента або учасника абсолютних правовідносин. З іншого - законодавець намагається відшкодувати збитки, що зазнала потерпіла сторона, тому виконання зобов'язання по відшкодуванню збитків в таких правовідносинах покладається, як правило, на економічно сильнішого контрагента - державу, професійного зберігача чи перевізника, володільця джерела підвищеної небезпеки.

Встановимо загально-цивілістичні ознаки цивільно-правової відповідальності за порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг з урахуванням особливостей транспортних відносин, що в свою чергу надасть змогу вже на загальному фоні такої відповідальності виявити притаманні їй специфічні ознаки та особливості.

До загальних умов цивільно-правової відповідальності належать: 1) наявність шкоди; 2) протиправність поведінки заподіювача шкоди; 3) причинно-наслідковий зв'язок між правопорушенням і шкодою, яка настала; 4) вина правопорушника. Домінуючою передумовою настання цивільно-правової відповідальності розглядається вчинення правопорушення [50, с. 7].

Шкода представляє собою втрату чи загибель, зменшення цінності певного майна. Шкода може бути як матеріальною, так і моральною.

Протиправною вважається така поведінка особи, яка порушує приписи закону чи іншого нормативного акта, або виявилася у невиконанні чи неналежному виконанні договірної зобов'язання, пов'язаного з перевезенням. Така протиправна поведінка як правило, спрямована на встановлений порядок своєчасного і гарантованого переміщення пасажирів, вантажів, багажу, пошти тощо. Як приклад, протиправною поведінкою перевізника буде вважатись така поведінка, яка призвела до втрати чи пошкодження вантажу, що був прийнятий до перевезення [80, с. 63].

Наступною необхідною умовою цивільної відповідальності є причинний зв'язок між протиправною поведінкою та заподіяною шкодою. Іншими словами, щоб притягти до відповідальності, необхідно довести, що саме її протиправні дії призвели до певних шкідливих наслідків. Наявність причинного зв'язку обов'язкова. Так, транспортне законодавство встановлює, що перевізник не відповідає за втрату чи пошкодження вантажу, багажу тощо, які сталися не через його протиправні дії [80, с. 63].

І остання умова цивільної відповідальності за порушення договірних зобов'язань при перевезеннях - це вина того, хто заподіює шкоду. Вина у Цивільному праві прописана у ст. 614 ЦК України [25].

І. С. Лукасевич-Крутник під цивільно-правовою відповідальністю за порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг розуміє можливість застосування передбачених законодавством чи договором міри впливу на порушника у випадку здійснення ним протиправних дій або бездіяльності, що проявляється через виникнення у нього додаткового цивільно-правового обов'язку майнового характеру, що покладається на нього у зв'язку із порушенням умов договору та стягується на користь кредитора, розмір яких, за загальним правилом, має відповідати розміру понесених останнім збитків [61, с. 357].

Цивільно-правова відповідальність за порушення договірних зобов'язань при перевезеннях характеризується майновим характером, оскільки застосування такої відповідальності пов'язане з відшкодуванням збитків, стягненням заподіяної шкоди, сплатою штрафів чи пені тощо. Так, наприклад, ст. 921 ЦК України встановлює відповідальність перевізника за затримку у відправленні транспортного засобу, що перевозить пасажирів, або запізнення у прибутті такого транспортного засобу до пункту призначення у формі штрафу відповідного розміру [80, с. 62].

Підставою для відшкодування збитків є не просто порушення зобов'язання, а винне порушення. За відсутності вини боржника у порушенні зобов'язання права на відшкодування кредитор не отримує, якщо інше не встановлене договором чи законом.

Від обов'язку відшкодування збитків особа звільняється також у разі, якщо зобов'язання було порушене внаслідок випадку чи непереборної сили (форс-мажор). Але слід пам'ятати: якщо будуть доведені факт порушення зобов'язання та збитки як наслідок такого порушення, кредитору не доведеться доводити вину боржника. Навпаки, саме особі, яка порушила зобов'язання, необхідно довести, що вона вжила усіх необхідних заходів для належного виконання зобов'язання (ст. 614 ЦК) [48, с. 22].

Сірко Р. Б. дослідив деякі питання відповідальності перевізника за договором перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти залізничним

транспорт. Цим договором визначені основні зобов'язання перевізника, на якого покладено забезпечення доставки вантажу або багажу отримувачу, своєчасне перевезення пасажирів, багажу, пошти та вантажу, забезпечення цілісності майнових речей, які перевозяться залізничним транспортом та забезпечення безпеки пасажирів. Зазначені обов'язки перевізника виникають з моменту прийняття до перевезення багажу, вантажу, пошти та пасажирів. Отже, перевізник несе відповідальність за втрату або пошкодження, знищення або викрадення, псування або нестачу, прийнятого до перевезення залізничним транспортом багажу, вантажу, пошти, а також за спричинення будь-яких ушкоджень пасажирам, за несвоєчасне доставлення пасажирів до пункту призначення тощо. При цьому, у порівнянні з загальною цивільною відповідальністю, відповідальність перевізника, зокрема перевізника залізничним транспортом, має ряд особливостей [92, с. 148-149].



Рис. 4 Відповідальність перевізника на залізничному транспорті

Одночасно з цим, слід звернути увагу на те, що відповідальність перевізника за договором перевезення багажу, вантажу, пасажирів та пошти залізничним транспортом, визначається не угодою сторін а законодавством України, зокрема:

ст.ст. 920, 921, 923, 924 ЦК України, ст.ст. 313, 314 ГК України та розділом VII СЗ України [25; 1; 13].

Також можна вказати й на одностороннє використання обмеженої відповідальності перевізника відмінно від відповідальності відправника, яка є більшою ніж в перевізника. Крім того, як було з'ясовано, доведення перевізником причинного зв'язку між порушенням умов договору перевезення з наявними обставинами реабілітуючого характеру, тобто, якщо втрата, пошкодження, псування, нестача вантажу або багажу сталась не з вини перевізника, то це буде підставою для звільнення останнього від відповідальності [92, с. 151-152].

Певною специфічністю характеризується сам механізм відповідальності:

1. Обов'язкове засвідчення актами та іншими документами обставин, які можуть бути причиною покладення відповідальності;
2. Спеціальні строки позовної давності;
3. Претензійний порядок на транспорті.

Окрім норм цивільного, господарського та транспортного законодавства на відповідальність за порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг поширюється також законодавство про захист прав споживачів.

За загальною нормою, встановленою ст. 618 ЦК України, у сфері перевезення застосовується модель уніфікованої відповідальності основного перевізника незалежно від виду транспорту, яким було завдано шкоду. При цьому відповідальність фактичних перевізників перед основним перевізником не залежить від відповідальності останнього перед відправником або одержувачем вантажу.

Зафіксовані в договорі перевезення умови відповідальності, можуть поширюватись на фактичних перевізників у випадку, якщо вони погоджуються з ними при вступі у правовідносини з основним перевізником або з наступними перевізниками.

Особливість відповідальності транспортних підприємств та організацій за прострочення доставки вантажу або за його пошкодження чи знищення полягає

в покладенні на них обов'язку зі сплати разом з основною сумою відшкодування ще й неустойки в розмірі, визначеному положеннями спеціальних правил і транспортних статутів, а також у встановленні в окремих випадках меж їх відповідальності.

Заставне право транспортних організацій на вантаж є ефективним правовим засобом реалізації прав перевізників на одержання провізної плати в розмірі, не покритому відправником, якщо вона була здійснена ним при відправці. Положеннями транспортних статутів і спеціальних правил перевезення вантажів окремими видами транспорту встановлюється особливий механізм реалізації права застави вантажу транспортними організаціями. Таким правом наділяється кінцевий перевізник незалежно від факту погашення перед ним обов'язку щодо сплати провізної плати. Однак основною умовою використання такого засобу забезпечення виконання зобов'язання є наявність невиконаного обов'язку стосовно будь-якого виду транспорту, що брав участь у процесі транспортування. При цьому боржником у відповідному зобов'язанні з моменту прибуття вантажу в пункт призначення визнається одержувач.

Ще в радянській юридичній літературі було поставлене питання про заміну принципу обмеженої відповідальності принципом повного відшкодування збитків в транспортних правовідносинах. Це питання і сьогодні залишається досить актуальним, та, на жаль, практично не вирішеним. Складно не погодитись з думкою, що в сучасних умовах не можна визнавати нормальним такий стан у законодавстві, коли принцип повного відшкодування збитків при порушенні зобов'язань не здійснюється з необхідною послідовністю у всьому ланцюжку господарських зв'язків, а обмежується лише окремими його ланками. Таким чином, раціональним вбачається внести в ЦК України та інше законодавство норми про повну відповідальність сторін за договором перевезення.

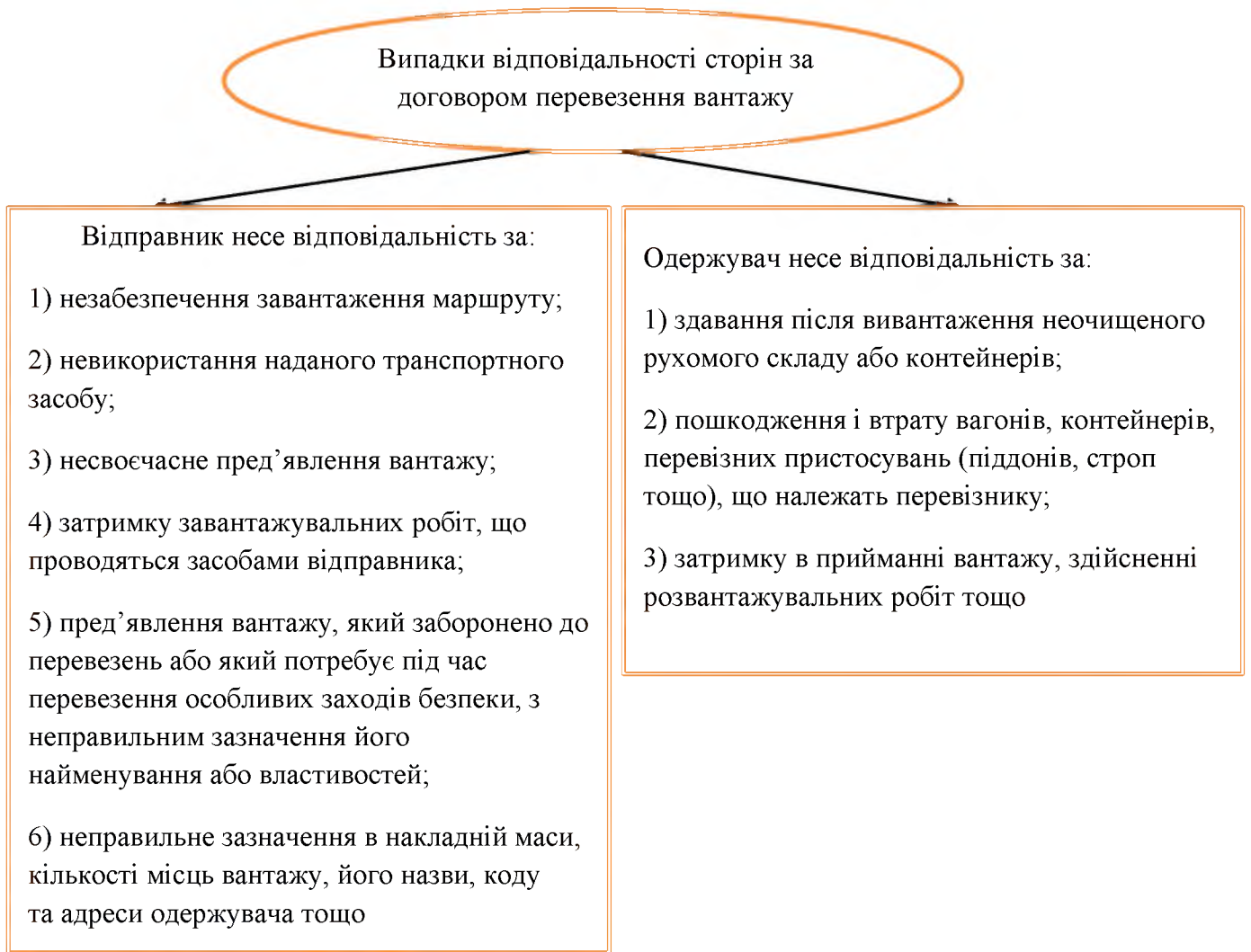


Рис. 5 Випадки відповідальності сторін за договором перевезення вантажу

Характерною рисою цивільно-правової відповідальності за порушення зобов'язань з перевезену вантажу є її обмежений характер (відшкодування реальних збитків без права на відшкодування упущеної вигоди). Дійсно, стосовно окремих порушень умов договору перевезення вантажу відповідальність встановлена або у формі відшкодування прямого збитку чи його частини (але не упущеної вигоди), або у формі виключної неустойки. До того ж коло порушень зобов'язань з перевезення і застосовуваних за ці порушення заходів відповідальності обмежене договором перевезення, транспортним законодавством, а також главою 64 ЦК України, що містить правила, що регулюють правовідносини, пов'язані з перевезенням вантажів. Це застереження необхідне, тому що в юридичній літературі міститься позиція, суть якої полягає в тому, що в тих випадках, коли ЦК України, транспортним законодавством і

договором не передбачена відповідальність за які-небудь порушення своїх зобов'язань перевізником, він повинний нести відповідальність у вигляді повного відшкодування збитків за загальними правилами цивільного законодавства. Так, у випадку порушення сторонами своїх зобов'язань, за яке не передбачена відповідальність ні угодою сторін, ні транспортним законодавством, ні главою 64 ЦК, будуть застосовуватись загальні положення цивільного законодавства про повне відшкодування збитків (ст. 623 ЦК).

До того слід відмітити, що у разі застосування як форми цивільно-правової відповідальності неустойки, тобто штрафів або пені (якщо такі передбачені транспортними кодексами, статутами тощо), за загальним правилом розмір збитків, а тому і причинний зв'язок не встановлюються та не доводяться, а отже, цивільне правопорушення у цьому випадку має неповний склад.

Однак слід зауважити, що законодавець не обмежує межі відповідальності експедитора, як це характерно для договорів на перевезення вантажу, багажу, пошти тощо.

Неабияку увагу привертає також те, що для загальних випадків, не врегульованих спеціальним законодавством, встановлюється одна форма (вид) відповідальності, а в спеціальних випадках – інша (наприклад у випадках прострочення доставки ЦК України передбачає відшкодування збитків, а транспортне законодавство – стягнення неустойки. Така ситуація допустима через прямий дозвіл на це в нормах ЦК України, однак все ж потребує свого подальшого вирішення.

Строки розшуку вантажів, зазначені в ЦК та транспортному законодавстві, виявляються необґрунтовано завищеними. Сучасні технологічні засоби дозволяють швидко встановити місцезнаходження вантажу. Крім того, територія України порівняно невелика. Тому в наш час немає необхідності встановлювати такі великі строки розшуку вантажів. Їх варто зменшити до таких меж, які надають змогу оперативно розшукати вантаж. Це по-перше, враховуватиме інтереси споживачів послуг з перевезення (відправників, одержувачів), а по-

друге, стимулюватиме перевізників до оперативних дій з здійснення такого пошуку.

І. С. Лукасевич-Крутник до договірної відповідальності суб'єктів зобов'язань з надання транспортних послуг пропонує відносити відповідальність [61, с. 373]:

а) що виникатиме у разі невиконання або неналежного виконання сторонами взятих на себе договірних зобов'язань з надання транспортних послуг;

б) яка встановлена за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено нормативно-правовими актами, що регулюють досліджувані договірні відносини;

в) яка охоплює собою систему заходів впливу на порушника договірних умов у випадку здійснення останнім протиправних дій або бездіяльності, що проявляється через виникнення у нього додаткового цивільно-правового обов'язку майнового характеру, розмір якого, за загальним правилом, має відповідати розміру понесених останнім збитків.

Відповідальності суб'єктів договірних зобов'язань з надання транспортних послуг притаманні як загальні риси цивільно-правової відповідальності (майновий характер, компенсаційна природа, відшкодування на користь потерпілої сторони, ініціативність потерпілої сторони тощо), так і особливі риси (компенсація шкоди лише у формі відшкодування збитків, обмеження грошової межі відповідальності, та встановлення переліку особливих підстав звільнення від відповідальності).

3.2 Інші правові наслідки порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг

Можливості застосування різних правових наслідків порушення договірних зобов'язань загалом і зокрема з надання транспортних послуг закріплено у положеннях глави 51 ЦК України. Зокрема, до таких наслідків законодавець

відносить: припинення зобов'язання; зміна умов зобов'язання; сплата неустойки; відшкодування збитків та моральної шкоди [25]. Крім закріпленого в ст. 611 Цивільного Кодексу України загального переліку правових наслідків порушення договірних зобов'язань, передбачено щодо окремих груп договорів спеціальні наслідки. Так, положеннями транспортного законодавства України можуть бути встановлені й інші правові наслідки невиконання чи неналежного виконання договірних зобов'язань із надання транспортних послуг. Зокрема, до них можна віднести:

1) право замовника вимагати надання послуги визначеним у договорі перевізником;

2) право перевізника зупинити надання послуги у разі невиконання замовником своїх обов'язків щодо її оплати;

3) закріплення на майбутнє додаткових гарантій належного виконання договірних зобов'язань;

4) зміна порядку оплати послуг;

5) виконання різного роду обов'язків за договором про надання транспортних послуг, забезпечених відповідними способами;

6) можливість застосування особою різних способів самозахисту цивільних прав тощо.

І. С. Лукасевич-Крутник наводить власне визначення терміну «правові наслідки», під яким розуміє заходи оперативного впливу, які полягають у зміні чи розірванні договірних правовідношень у зв'язку з відсутністю його належного виконання та сукупності способів захисту порушеного суб'єктивного цивільного права, які можуть бути застосовані для його відновлення [63, с. 31].

Загалом як відмова від договору, так і його зміна й розірвання є досить поширеними наслідками порушення договірних зобов'язань із надання транспортних послуг, особливо у сфері довгострокових перевезень. Щоправда, механізм вчинення таких дій, їх наслідки на практиці викликають серйозні труднощі, пов'язані з недостатньою розробкою цих питань і неузгодженістю правових норм [61, с. 375].

Так, у ст. 615 ЦК України наведено умови односторонньої відмови від зобов'язання, які нерідко ототожнюють з розірванням договору, що не є вірним. У ст. 651 ЦК України ідеться мова про підстави для зміни чи розірвання договору, а у ст. 653 –про їх правові наслідки. Також у ст. 906 та ст. 907 ЦК України закріплено положення про відповідальність за порушення та розірвання договору про надання послуг. У ст. 935 ЦК України закріплено право клієнта та експедитора відмовитись від договору транспортного експедирування, за що потрібно другій стороні відшкодувати збитки [25].

В. В. Надьон висловлює свою позицію з цього питання. Він вважає, що розірвання договору є мірою впливу, що спрямована на несправного контрагента у договірному зобов'язанні в добровільному (двосторонньому) або примусовому порядку, натомість одностороння відмова від договору – міра впливу, що застосовується виключно в добровільному, односторонньому порядку [77, с. 328, 329]. Так, розірвання договору перевезення тягне за собою не лише припинення прав і обов'язків його сторін, а ще й низку інших правових наслідків. Спожита замовником транспортна послуга за договором до його розірвання залишається наданою і після розірвання.

І. С. Лукасевич-Крутник детально проаналізувала односторонню відмову від договорів перевезення як правовий наслідок порушення договірних умов. Так, одностороння відмова є способом самозахисту та засобом охорони законного інтересу, яким сторона договору може скористатися як у разі порушення умов договору, так і незалежно від такого порушення. Підставами правомірної односторонньої відмови від договору перевезення є закріплені в ЦК України та положеннях транспортного законодавства норми права або договору (юридичні підстави), а також порушення умов договору, істотна зміна обставин та інші юридичні факти (фактичні підстави), які у своїй сукупності (юридичному складі) створюють передумови для такої відмови від зобов'язань із надання транспортних послуг. Особливість односторонньої відмови від договору перевезення відображається у механізмі її реалізації, що полягає у позасудовому порядку припинення договірних відносин [63, с. 34].

Одностороння відмова від виконання зобов'язання, може застосовуватися лише після тривалого невиконання іншою особою свого зустрічного обов'язку. Не завжди відмова замовником від договору пов'язана з порушенням перевізником своїх зобов'язань. В ст. 907 ЦК України передбачено право на односторонню відмову від договору про надання послуг, яка не пов'язана із порушенням умов договору іншою стороною.

Разом із тим відмові перевізника від договору перевезення, на відміну від відмови замовника, притаманна істотна особливість, пов'язана зі специфікою надання транспортних послуг за публічними договорами. Так, відмова перевізника від договору також можлива за умови повного відшкодування замовнику завданих збитків, однак, якщо договір перевезення характеризується як публічний договір, зазначене положення не застосовується, адже в таких випадках перевізник як підприємець не може, керуючись положеннями ст. 633 ЦК України, відмовити в наданні такої послуги [61, с. 380-381].

Отже, односторонню відмову від договорів перевезення доцільно розглядати як правовий наслідок порушення договірних умов, що відображається у зміні або припиненні відносин між замовником та перевізником, як спосіб самозахисту та засіб охорони законного інтересу, яким сторона договору може скористатися як у разі порушення умов договору, так і незалежно від такого порушення [61, с. 382].

Поширеними наслідками порушення договірних зобов'язань із надання транспортних послуг є зміна або розірвання договору. Зміна договору виражається у діях сторін, заснованих на їх домовленості або положеннях нормативно-правових актів, предметом яких є часткова чи повна зміна умов договору на майбутнє, їх доповнення або відміна дії. Складність цього способу захисту відображається у збереженні договірного зв'язку між

контрагентами (особливо це поширено у довгострокових договорах перевезення) з певним корегуванням обсягу їх прав та обов'язків, що може відбуватися у різних формах [61, с. 383].

Договір перевезення слід вважати зміненим або розірваним за згодою сторін з моменту досягнення домовленості між сторонами про це (ч. 1 ст. 651 ЦК України). При зміні чи розірванні договору в судовому порядку – з моменту набрання рішенням суду законної сили, якщо іншого строку набрання чинності не встановлено в судовому рішенні (ч. 2 ст. 651 ЦК України).

При зміні чи розірванні договорів про надання транспортних послуг в судовому порядку необхідні такі підстави, як істотність порушення контрагентом договірних умов та істотність зміни обставин, якими сторони керувалися при вступі у договірні відносини.

Висновки до розділу 3

Застосування способів забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг насамперед здійснюється з метою створення для кредитора додаткових гарантій належного виконання зобов'язань боржником, що охоплює як стимулювання відповідної поведінки боржника, так і захист майнових прав та інтересів кредитора на випадок порушення боржником зобов'язання за договорами перевезення.

За загальним правилом підставами цивільно-правової відповідальності виступає передбачений законом склад правопорушення – сукупність наступних елементів: наявність шкоди, протиправності, вини та причинного зв'язку між винними протиправними діями і наслідками негативного характеру.

Під відповідальністю в цивільно-правовій доктрині традиційно розуміється обов'язок особи нести передбачені нормами права негативні наслідки за вчинення правопорушення, також застосування до правопорушника

передбачених договором чи законом заходів державного примусу у вигляді цивільно-правових санкцій.

Домінуючою передумовою настання цивільно-правової відповідальності розглядається вчинення правопорушення. За загальним правилом відповідальність за порушення зобов'язання, настає за наявності вини особи, яка порушила зобов'язання (умислу чи необмеженості), якщо інше не передбачено законом чи договором (ст.614 ЦК). В окремих випадках законодавець передбачає відповідальність незалежно від того чи має місце вина відповідальної особи.

Особливою ознакою відповідальності за договором перевезення вантажу є застосування принципу вини. Цей принцип діє обмежено і опосередковано - через встановлення вичерпного переліку обставин, які звільняють перевізника від відповідальності за незбереженість вантажу (маються на увазі не форс-мажорні обставини). Окрім того, одні такі обставини прямо презюмують відсутність вини, а інші - діють лише в сукупності з іншими такими обставинами.

Окрім того, обставини звільнення від відповідальності, передбачені в транспортних кодексах та статутах, іноді зовсім не виключають вину перевізника за незбереження вантажу, а, навпаки, допускають випадки, коли перевізник безпідставно звільняється від відповідальності. Такі норми застосовувати недоцільно з огляду на їх суперечність Цивільному кодексу України. Окрім того, вирішення такої проблеми потребує виключення таких норм із транспортного законодавства.

Підсумовуючи результати проведеного дослідження, варто ще раз наголосити на твердженнях, які головним чином пов'язані з особливостями цивільно-правової відповідальності за порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг.

Так, цивільно-правова відповідальність сторін за договором перевезення - це різновид загальної цивільно-правової відповідальності з особливостями, властивими цим договорам, внаслідок однорідності діяльності різних видів транспорту з надання послуг у формі переміщення вантажів, пасажирів, пошти тощо.

Загальне правило про відповідальність за зобов'язаннями, що впливають із договору перевезення, сформульоване в ЦК України стосовно перевезень, що здійснюються усіма видами транспорту, і воно полягає в наступному: у разі порушення зобов'язань, що впливають із договору перевезення, сторони несуть відповідальність, встановлену за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено ЦК, іншими законами, транспортними кодексами (статутами). Тобто, в цивільному праві питання про підстави та межі відповідальності за договором перевезення регулюється не лише в законі та інших нормативно-правових актах, але і в самих договорах, причому якщо норми права не встановлюють в імперативному порядку певні підстави та межі відповідальності, то сторони можуть визначити такі правила про відповідальність, які будуть відрізнятися від встановлених у законі.

У зв'язку з зазначеними позиціями слід відмітити, що постає нагальна потреба перегляду оновлення чинного законодавства в контексті інституту цивільно-правової відповідальності за порушення договірних зобов'язань при наданні транспортних послуг. Вся складність та вагомість тематики зумовлює необхідність комплексного систематичного доктринального підходу до здійснення такого реконструювання.

Такі правові наслідки порушення зобов'язань з надання транспортних послуг як відмова від договору, його зміна й розірвання визначаються як встановлені законом чи передбачені договором перевезення цивільно-правові заходи впливу на порушника, що спрямовані на реальне виконання останнім взятих на себе суб'єктивних цивільних обов'язків.

ВИСНОВКИ

Роль та значення транспорту в Україні постійно зростає. Це пов'язано з необхідністю щоденного забезпечення потреб населення в перевезенні чи доставці їх багажу, вантажу. Різноманітність транспортних послуг постійно збільшується, що вимагає підвищення якості таких послуг та впливає на зростання конкуренції перевізників на транспортному ринку.

Процеси реформування вітчизняної економіки з урахуванням реформи транспортної системи об'єктивно зумовили необхідність переоцінки та вдосконалення форм регулювання відносин при наданні транспортних послуг. Використання нових форм та методів державної транспортної політики зумовило необхідність розробки науково обґрунтованої доктрини теорії транспортних зобов'язань, розробки чинного транспортного законодавства.

З огляду на вказане актуального значення набуває аналіз понятійного апарату, який використовується в законодавстві України під час регулювання договірних відносин із надання транспортних послуг, крізь призму встановлених вимог.

Актуальність питання, що досліджується зумовлено:

- необхідністю систематизації та приведення у відповідність до вимог Конституції України (п. 5 ст. 92) питання діяльності транспорту, що мають регулюватися виключно законами, тому, очевидною є необхідність збільшення кількості та якості законів, що стосуються транспортної галузі, і, разом з тим, зменшення кількості підзаконних нормативних актів, чітке розділення їх компетенції;
- нестабільністю правової системи, наявністю у нормативно-правових актах положень, що дублюють або суперечать одне одному;
- приведенням правових норм транспортної галузі нашої держави у відповідність до вимог Європейської спільноти (для функціонування транспортної галузі це питання є одним з тих, які потребують першочергового вирішення, що зумовлено будівництвом та експлуатацією міжнародних транспортних коридорів, які проходять через територію України);

- створенням рівних умов для всіх суб'єктів господарської діяльності у транспортній галузі;
- обізнаністю населення;
- змінами форм власності на об'єкти транспортної галузі;
- широким запровадженням ринкових відносин на транспорті;
- необхідністю посилення захисту прав людини, як одного з учасників правовідносин у транспортній галузі;
- подальшим посиленням боротьби з організованою злочинністю та корупцією, зміцненням законності та правопорядку в державі.

Транспортна система - важлива складова економіки держави, яка забезпечує життєдіяльність суспільства. В сучасних умовах євроінтеграційних процесів, які відбуваються в Україні, актуального значення набуває дослідження питання якості надання послуг, у тому числі транспортних. Ця проблематика важлива не лише з теоретичної точки зору – для розвитку доктрини приватного права, а й з практичної, оскільки кожен пересічний громадянин є фізичною особою – споживачем транспортних послуг. Тому дослідження якості надання транспортних послуг спрямоване на задоволення актуальних потреб науки та практики, а невідповідність якості транспортних послуг сучасним вимогам позначається на конкурентоздатності надавачів послуг та на скороченні обсягів транспортної роботи.

Договір з надання транспортних послуг та зобов'язання, ним обумовлені, становлять чималий науковий і практичний інтерес. У юридичній літературі існує велика кількість класифікацій договорів у сфері перевезення. Так, деякі науковці умовно поділяють договори за видами транспорту, за допомогою яких надається послуга. Інші поділяють їх 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.

Незважаючи на достатню кількість нормативних актів, що регулюють договори перевезення, окремі норми цих актів або дублюють одна одну, або частково регулюють це питання, або суперечать одна одній чи є неточними. Особливу увагу в цьому ракурсі привертає невідповідність норм про цивільно-правову відповідальність, які містяться в транспортному та іншому законодавстві нормам Цивільного кодексу України (наприклад у випадках, коли норми Господарського кодексу, транспортного законодавства (САТ УРСР та інші акти) доведення вини перевізника у втраті, нестачі або пошкодженні вантажу покладають на одержувача або відправника, на відміну від Цивільного кодексу України, який передбачає презумпцію вини перевізника), а також зарегульованість правовідносин транспортними кодексами та статутами в контексті цивільно-правової відповідальності у випадках, коли Цивільний кодекс України не передбачає можливості такого регулювання (наприклад, ст. 924 ЦКУ).

Такі невідповідності та суперечності варто усунути шляхом внесення відповідних змін в чинне законодавство. Особливу увагу в даному контексті слід приділити нормам Цивільного та Господарського кодексів України, межі юрисдикції яких повністю не розмежовано і до нинішнього часу. До того не слід надавати пріоритет жодному з цих актів, оскільки кожен з них має своє поле юрисдикції, в тому числі і в сфері перевезень (так, Цивільний кодекс України містить базові умови цивільно-правової відповідальності, в тому числі і в сфері перевезень; Господарський кодекс, як правило, передбачає особливості такої

відповідальності в сфері господарювання, що пов'язано із специфікою суб'єктного складу відносин перевезення — учасниками таких відносин принаймні з однієї сторони (перевізник), як правило, виступають суб'єкти господарювання, які здійснюють господарську діяльність у формі надання послуг з перевезення). Лише збалансовано-комплексний доктринальний підхід до реконструкції відповідних норм надасть змогу вирішити поставлені завдання.

Окрім того, аналіз законодавства показує, що до цього часу не встановлено єдиного поняття та переліку обставин, що звільняють суб'єктів договору перевезення вантажів від відповідальності за невиконання або неналежне виконання договору. Безперечно, що в кожному окремому випадку, залежно від конкретних умов, та чи інша обставина може бути визнана непереборною силою. Зрозуміло, що формальне посилення на обставини, зазначені в переліку випадків непереборної сили недостатнє для звільнення сторін від відповідальності: необхідно брати до уваги всі обставини кожного окремого випадку, розглядаючи його в зв'язку з конкретними обставинами.

Вирішенням такої проблеми може стати розроблення на нормативному рівні поняття та конкретних критеріїв визначення обставин, що звільняють суб'єктів договору перевезення вантажів від відповідальності.

Обравши курс на європейську інтеграцію, Україна стала на шлях багаточисленних реформ у різних сферах суспільних відносин, в тому числі в сфері правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг. У вказаному контексті основним завданням залишається приведення законодавчої бази України до європейських стандартів, що призведе до вдосконалення транспортного законодавства та законодавства про цивільно-правову відповідальність за порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг.

Підсумовуючи вищевикладене, слід зазначити, що вдосконалення законодавства у транспортній сфері – справа конче актуальна і необхідна. Її успішне вирішення буде вагомим внеском у реформування всієї правової

системи держави, сприятиме подальшому розвитку економіки, зміцненню законності й правопорядку в державі, у тому числі й запобіганню корупції.

Список використаних джерел:

I. Нормативно-правові акти

1. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р. № 435-IV. Дата оновлення: 16.10.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text> (дата звернення: 11.11.2020).
2. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 №176/95-ВР. Дата оновлення: 16.10.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 11.11.2020).
3. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів від 31 березня 1978 р. 995_391 (Гамбурзькі правила). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_391#Text (дата звернення: 11.11.2020).
4. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про міжнародні змішані перевезення вантажів від 24.05.1980 р. 995_189. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_189#Text (дата звернення: 11.11.2020).
5. Конституція України: Закон від 28.06.1996 № 254к/96-ВР. Дата оновлення: 01.01.2020 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#n4348> (дата звернення: 12.11.2020).
6. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 №3393-VI. Дата оновлення: 07.08.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення: 11.11.2020).
7. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III. Дата оновлення: 16.10.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення: 12.11.2020).
8. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» : Наказ Державної авіаційної служби України від 26.11.2018 р. № 1239. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19#Text> (дата звернення: 11.11.2020).
9. Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту: Постанова Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 р. № 176.

Дата оновлення: 26.12.2019 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF#Text> (дата звернення: 13.11.2020).

10. Про затвердження Правил надання послуг поштового зв'язку : Постанова Кабінету Міністрів України; Правила, Перелік від 05.03.2009 № 270. Дата оновлення: 10.01.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/270-2009-%D0%BF#Text> (дата звернення: 11.11.2020).
11. Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.12.2006 р. № 1196. Дата оновлення: 09.04.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0310-07#Text> (дата звернення: 11.11.2020).
12. Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні : Наказ Міністерства транспорту України від 14.10.1997 № 363. Дата оновлення: 12.07.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98> (дата звернення: 11.11.2020).
13. Про затвердження Статуту залізниць України : Постанова Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 457. Дата оновлення: 03.12.2015. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/457-98-%D0%BF#Text> (дата звернення: 12.11.2020).
14. Про захист прав споживачів: Закон України від 12.05.1991 р. № 1023-XII. Дата оновлення: 16.10.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1023-12#Text> (дата звернення: 12.11.2020).
15. Про міський електричний транспорт: Закон України від 29.06.2004 № 1914-IV. Дата оновлення: 16.10.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1914-15#Text> (дата звернення: 11.11.2020).
16. Про правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. №1306. Дата оновлення: 29.07.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 11.11.2020).
17. Про Статут автомобільного транспорту УРСР : Постанова Ради Міністрів Української РСР від 27 червня 1969 р. № 401 URL

- <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/401-69-%D0%BF#Text> (дата звернення: 12.11.2020).
18. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. №430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 11.11.2020).
19. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР. Дата оновлення: 16.10.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 11.11.2020).
20. Про транспортно-експедиторську діяльність : Закон України від 01.07.2004 № 1955-IV. Дата оновлення: 03.08.2012 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text> (дата звернення: 11.11.2020).
21. Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період: Закон України від 20.10.1998 № 194-XIV 15. Дата оновлення: 05.01.2013. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/194-14#Text> (дата звернення: 12.11.2020).
22. Про залізничний транспорт: Закон України від 04.07.1996 № 273/96-ВР. Дата оновлення: 16.10.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 12.11.2020).
23. Статут внутрішнього водного транспорту СРСР від 15.10.1955 р. № 1801. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v1801400-55#Text> (дата звернення: 13.11.2020).
24. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони від 27.06.2014 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text (дата звернення: 13.11.2020).
25. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV. Дата оновлення: 16.10.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15/conv/page#Text> (дата звернення: 11.11.2020)

II. Монографії та наукові статті

26. Бичкова С. С., Бірюков І. А., Бобрик В. І., Братель О. Г., Гурська Т. Д. Цивільне право України. Договірні та недоговірні зобов'язання. : підручник / за заг. ред. С. С. Бичкової. К. : КНТ, 2006. 498 с.
27. Богославець В. М. Договори про надання правових послуг: монографія. Івано-Франківськ: Видавництво Прикарпатського національного університету ім. В. Стефаника, 2009. С. 19.
28. Боровик Н. А., Сив'юк Т. С. Оцінка якості та ефективності пасажирських перевезень в сучасних ринкових умовах. *Управління проектами, системний аналіз і логістика*. 2012. Вип. 9. С. 268-270.
29. Боровик Н. А., Сив'юк Т. С. Якість транспортного обслуговування та попит споживачів транспортних послуг. *Управління проектами, системний аналіз і логістика*. 2012. Вип. 10. С. 379-382.
30. Брайковська А. Дослідження особливостей формування ринку транспортних послуг як середовища функціонування підприємств транспорту. *Економіст*. 2012. №9. С. 50-54.
31. Вакулович Е. В. Договір оренди транспортних засобів : дис. канд. юр. наук : 12.00.03. Харків, 2002.
32. Васильєва В. А. Цивільно-правове регулювання діяльності з надання посередницьких послуг / В. А. Васильєва. - Івано-Франківськ: ВДВ ЦІТ Прик. нац. ун-ту, 2006. - 345 с.
33. Власенко, Д. О. Теоретико-методичні підходи до визначення особливостей маркетингу транспортних послуг. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2010. №4. URL:<https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstreamdownload/123456789/25672/3/market.pdf>
34. Гейнц Р. М. Цивільно-правове регулювання відносин за договором про надання комунальних послуг: автореф. дис. ... канд. юрид. 12.00.03-Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право. К, 2011. 23 с.

35. Гришко У. Особливості цивільно-правової відповідальності перевізника за порушення прав споживачів транспортних послуг. *Підприємництво, господарство і право*. 2016. № 6. С. 4-8.
36. Гришко У. П. Визначення сутності поняття «транспортна послуга» як об'єкта правовідносин за участю споживачів. *Науковий вісник 50 Ужгородського національного університету*. 2017. Вип. 47. Том 1. С. 116-119.
37. Гурч Л. М., Ченчик А. М. Маркетингове дослідження ринку транспортних послуг України. *Вісник Національного університету Львівська політехніка*. Сер. Логістика. 2008. № 633. С. 165-171.
38. Довгуш М. П. Актуальні питання договору транспортного експедирування. *[Електронний ресурс]*. С. 77-79.
39. Довгуша М. П. Загальна характеристика договору транспортного експедирування. *Проблеми законності*. 2018. Вип. 141. С. 116-127.
40. Довгуша М. П. Загальна характеристика договору транспортного експедирування. *Теорія і практика правознавства*. 2018. Вип. 1.
41. Довгуша М. П. Предмет договору транспортного експедирування. *Теорія і практика правознавства*. 2018. Вип. 2.
42. Довгуша М. П. Проблематика істотних умов договору транспортного експедирування. *Актуальні проблеми держави і права: зб. наук. пр.* Вип. 81.
43. Довгуша М. П. Щодо самостійності договору транспортного експедирування. *Правовий часопис Донбасу*. 2018. № 1. С. 58-69.
44. Довженко Є. В. Проблеми, перспективи та іноземний досвід кодифікації транспортного законодавства. *Наше право*. 2014. № 5. С. 5-9 .
45. Довженко Є. В. Систематизація транспортного законодавства як чинник зміцнення законності на транспорті. *Боротьба з організованою злочинністю і корупцією (теорія і практика)*. 2007. Вип. 16. С. 258-263.
46. Договірне право України. Особлива частина : навч. посіб. / за ред. О. В. Дзери. К. : Юрінком Інтер, 2009. 1200 с.

47. Договори в сфері транспорту. Загальна характеристика. URL: https://pidru4niki.com/80009/pravo/dogovori_sferi_transportu (дата звернення: 13. 11. 2020).
48. Донець Т. Відповідальність за порушення договірних зобов'язань: правовий аспект. *Бібліотека "Баланс"*. 2006. №10. С. 22–24.
49. Загородній А. Г., Вознюк Г. Л. Фінансово-економічний словник. К. : Знання, 2007. 1072 с .
50. Заїка Р. Ю. Юридична природа цивільно-правової відповідальності без вини. *Юридична наука*. 2014. №5. С. 7-14.
51. Клепікова О. В. Систематика видів транспортної діяльності. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка Сер. Юридичні науки*. 2017. №1(104). С. 29-32.
52. Кодифікація цивільного законодавства на українських землях: Т. 2 / уклад. І. Р. Калаур, О. І. Гуменюк, І. В. Зайцева-Калаур [та ін.] ; за ред. Р. О. Стефанчука, М. О. Стефанчука. К. : Правова єдність, 2009. 1240 с.
53. Колосов Р. Послуга як економічна та правова категорія. *Підприємництво, господарство і право*. 2009. №7. С. 67-70.
54. Колосов Р. Проблеми правового регулювання договорів і зобов'язань про надання послуг. *Підприємництво, господарство і право*. 2009. №9. С. 93–96.
55. Колянковська Т. О. Довгостроковий договір (про організацію перевезень вантажів). *Актуальні проблеми держави і права*. 2008. № 41. С. 152-156.
56. Криворучко О. Системне оцінювання якості транспортних послуг. *Стандартизація. Сертифікація. Якість*. 2011. № 2. С. 46–51.
57. Лукасевич-Крутник І. Правове регулювання договірних відносин перевезення в Україні протягом ХХ століття. *Актуальні проблеми правознавства*. 2017. Вип. 4. С.207-211.
58. Лукасевич-Крутник І. С. Види договорів перевезення за Цивільним кодексом України. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Сер. Юридичні науки*. 2016. Випуск 4. Том 1. С. 64–67.

59. Лукасевич-Крутник І. С. Види договорів перевезення залежно від об'єкта за законодавством України. *Україна в умовах реформування правової системи : сучасні реалії та міжнародний досвід : матеріали II Міжнар. наук.-практ. конф. [м. Тернопіль, 21-22 квіт. 2017р.]*. Тернопіль, 2017. С. 139–141.
60. Лукасевич-Крутник І. С. Довгостроковий договір в системі договорів перевезення. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер.: Юриспруденція*. 2017. Вип. 30. С. 4–7.
61. Лукасевич-Крутник І. С. Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг у цивільному праві України : дис. ... д-ра юр. наук : 12.00.03. Тернопіль : ТНЕУ, 2019. 502 с.
62. Лукасевич-Крутник І. С. Елементи виконання зобов'язань з надання транспортних послуг. *Приватне право і підприємництво*. 2019. Вип. 19. С. 129–134.
63. Лукасевич-Крутник І. С. Одностороння відмова від договору перевезення як наслідок порушення договірних умов. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 2. С. 30–35.
64. Лукасевич-Крутник І. С. Поняття та ознаки транспортних послуг. *Юридичний вісник*. 2016. № 2(39). С. 113-117.
65. Лукасевич-Крутник І. С. Поняття та правова характеристика договорів із надання транспортних послуг. *Підприємництво, господарство і право*. 2018. № 12. С. 21–26.
66. Лукасевич-Крутник І. С. Порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг: поняття та види. *Право України*. 2019. № 1. С. 278–294.
67. Лукасевич-Крутник І. С. Система договорів, що опосередковують зобов'язання з надання транспортних послуг. *Підприємництво, господарство і право*. 2018. № 10. С. 26–31.
68. Лукасевич-Крутник І. С. Теоретичні засади правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг у цивільному праві України: монографія. Тернопіль, 2019. 474 с.

69. Лукасевич-Крутник І. С. Транспортний договір в доктрині цивільного права. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2017. № 6. С. 105–110.
70. Лукасевич-Крутник І. С. Умови виконання договірних зобов'язань із надання транспортних послуг. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 3. С. 30–34.
71. Лукасевич-Крутник І. С. Якість надання транспортних послуг в умовах євроінтеграційних процесів. *Актуальні проблеми правознавства*. 2019. Вип. 2. С. 127-132.
72. Лукасевич-Крутник І. Структура механізму правового регулювання договірних відносин із надання транспортних послуг. *JURNALUL JURIDIC NATIONAL: Teorie si Practica*. 2018. August. С. 80–85.
73. Луць В. В. Контракти в підприємницькій діяльності : навч. посіб. 2-ге вид., переробл. і доповн. К. : Юрінком-Інтер, 2008. 576 с.
74. Матвеева А. Ринок транспортних послуг: поняття, учасники та об'єкти. *Вісник Академії правових наук України*. 2011. № 1(64). С. 135-143.
75. Міхно О. Деякі загальні положення про цивільно-правову відповідальність. *Підприємництво, господарство і право*. 2009. №7. С. 71–74.
76. Нагорний Є.В., Шраменко Н. Ю., Переста Г.І. Комерційна робота на транспорті : підручник. Харків: Видавництво ХНАДУ, 2011. 298 с.
77. Надьон В. В. Суб'єктивний обов'язок як елемент змісту цивільних правовідносин: монографія. Харків : Право, 2017. 392 с.
78. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України / за ред. В. М. Коссака. К.: Істина, 2008. 831 с.
79. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України: У 2 т. 2-е вид., перероб. і доп. / За ред. О.В. Дзери (кер. авт. кол.), Н.С. Кузнецової, В.В. Луця. К.: Юрінком Інтер, 2006. Т. 2. 1088 с.
80. Онищенко О. Особливості цивільно-правової відповідальності за порушення договірних зобов'язань при перевезеннях. *Юридичний журнал*. 2012. № 7-8. С. 57–67.

- 81.Онищенко О. Цивільно-правова характеристика договору перевезення: загально-теоретичні аспекти. *Юридичний журнал*. 2012. № 6. С. 28–36.
- 82.Пархоменко Н. М. Договір у системі права України: дис. канд. юрид. наук: 12.00.01. К.: Інститут держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 1998. С. 64.
- 83.Попов В. А. Договір буксирування: правова природа й особливості укладення. *Актуальні проблеми приватного права: матеріали наук.-практ. конф., присвяч. 94-й річниці з дня народж. В. П. Маслова*. Харків, 2016. С. 313–316.
- 84.Попов В. А. Класифікація договорів, що укладаються у сфері перевезення. *Наше право*. 2016. № 1. С. 150-157.
- 85.Попов В. А. Правова природа вузлової угоди в цивільному праві. *Проблеми вдосконалення приватноправових механізмів набуття, передачі, здійснення та захисту суб'єктивних цивільних прав: матеріали "круглого столу", присвяч. пам'яті проф. Ч. Н. Азімова*. Харків, 2017. С. 263–265.
- 86.Попов В. А. Правовідносини у сфері перевезення вантажів у прямому та прямому змішаному сполученні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 - цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право. Харків, 2017. 20 с.
- 87.Попов В. А. Про класифікацію договорів, які укладаються у сфері перевезення. *Проблеми вдосконалення приватноправових механізмів набуття, передачі, здійснення та захисту суб'єктивних цивільних прав : матеріали «круглого столу», присвяч. пам'яті проф. Чингізхана Нуфатовича Азімова*. Харків, 2016. С. 245–247.
- 88.Пучковська І. Й. Теоретичні проблеми забезпечення зобов'язань : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03. Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава Мудрого. Харків, 2018. 466 с.
- 89.Романец Ю .В. Договір возмездного оказания услуг. *Закон*. 1999. № 4. С. 110.
- 90.Свистун Л. Я. Довгостроковий договір на перевезення вантажів автомобільним транспортом. *Право України*. 2004. № 7. С. 62-64.

91. Сібільов М. М. Співвідношення актів цивільного законодавства і договору та базові моделі регулювання договірних відносин за чинним Цивільним кодексом України. *Вісник Хмельницького інституту регіонального управління та права*. 2004. № 4 (12). С. 56–61.
92. Сірко Р. Б. Деякі питання відповідальності перевізника за договором перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти залізничним транспортом за законодавством України в контексті євроінтеграції. *Вісник Чернівецького факультету Національного університету "Одеська юридична академія"*. 2016. Вип. 4. С. 144-152.
93. Сірко Р. Б. Договір перевезення пасажирів залізничним транспортом: проблемні питання. *Вісник Чернівецького факультету Національного університету "Одеська юридична академія"*. 2012. Вип. 1. С. 68–78.
94. Стрельцова Є. Д. Договір морського перевезення вантажу (порівняльний аспект) : дис. канд. юр. наук : 12.00.03. Одеса, 2002.
95. Сумкін С. О. Загальна характеристика договору перевезення пасажирів та багажу. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Сер. Право*. 2016. Вип. 36(1). С. 140-143.
96. Сумкін С. О. Правовідносини цивільно-правової відповідальності в механізмі правового регулювання перевезень пасажирів. *Вісник Запорізького національного університету. Сер. Юридичні науки*. 2014. № 3. С. 114-120.
97. Сумкін С. Правова природа договору перевезення пасажирів та багажу. *Evropsky politicky a pravni diskurz*. 2016. Vol. 3, Iss. 2. С. 267-272.
98. Федорченко Н. В. Особливості цивільно-правової відповідальності сторін за порушення договірних зобов'язань з надання послуг. *Бюлетень Міністерства юстиції України*. 2015. № 5(163). С. 94-101.
99. Федорченко Н. В. Становлення інституту договірних зобов'язань з надання послуг у праві радянського періоду. *Приватне право і підприємництво*. 2014. Вип. 13. С. 137-139.
100. Федорченко Н. В. Якість послуг в умовах глобалізації. *Актуальні проблеми приватного права: збірник наукових праць до 85-річчя з дня народження і 55-*

річчя науково-педагогічної та громадської діяльності Володимира Васильовича Луця. Тернопіль: Підручники та посібники, 2018. С. 302–312.

101. Цивільне право: підручник: у 2 т. / В. І. Борисова, Л. М. Баранова, Т. І. Бегова [та ін.]; за ред. В. І. Борисової, І. В. Спасибо-Фатєєвої, В. Л. Яроцького. Х.: Право, 2011. Т. 1. 656 с.