

НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ ІНСТИТУТ ПРИВАТНОГО ПРАВА І  
ПІДПРИЄМНИЦТВА ІМЕНІ АКАДЕМІКА Ф. Г. БУРЧАКА  
НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ ПРАВОВИХ НАУК УКРАЇНИ

ТЕРНОПІЛЬСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Кваліфікаційна наукова  
праця на правах рукопису

ЛУКАСЕВИЧ-КРУТНИК ІРИНА СТЕПАНІВНА

УДК 347.763(477)(043.5)

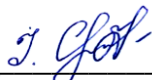
ДИСЕРТАЦІЯ

ДОГОВІРНІ ЗОБОВ'ЯЗАННЯ З НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ  
У ЦИВІЛЬНОМУ ПРАВІ УКРАЇНИ

Спеціальність 12.00.03 – цивільне право і цивільний процес;  
сімейне право; міжнародне приватне право

Подається на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей,  
результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело.

  
\_\_\_\_\_ І. С. Лукасевич-Крутник

*Згодившись за змістом  
з іменами прямих колег,  
що були подані до ради  
заступник секретаря*



**Наукові консультанти:**  
**Гриняк Андрій Богданович,**  
доктор юридичних наук, професор,  
**Кот Олексій Олександрович,**  
доктор юридичних наук,  
старший дослідник

Тернопіль – 2019

## АНОТАЦІЯ

*Лукашевич-Крутник І. С.* Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг у цивільному праві України. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право». – Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака Національної академії правових наук України, Тернопільський національний економічний університет Міністерства освіти і науки України, Тернопіль, 2019.

Актуальність теми наукової праці зумовлена необхідністю системного дослідження договорних зобов'язань з надання транспортних послуг у національній доктрині цивільного права. У дисертації запропоновано концептуально нові підходи до вдосконалення механізму регулювання договорних відносин з надання транспортних послуг, розв'язання важливих теоретичних та прикладних проблем у цій сфері. Досліджено генезу договорних зобов'язань з надання транспортних послуг та визначено систему договорів, які опосередковують такі зобов'язання. Значну увагу приділено загальній характеристиці досліджуваних зобов'язань, їх динаміці та правовим наслідкам у випадку порушення. Висвітлення теоретичних питань тісно пов'язане з аналізом практики судів України та Європейського суду з прав людини, що надає праці практичного значення.

Розділ 1 «Становлення та розвиток договорних зобов'язань з надання транспортних послуг у цивільному праві України» складається з двох підрозділів, в яких розкрито історичні передумови виникнення зобов'язань з надання транспортних послуг у праві України та загальну характеристику механізму правового регулювання договорних відносин з надання транспортних послуг.

У генезисі правового регулювання договорних відносин з надання транспортних послуг виокремлено основні історичні періоди розвитку та

з'ясовано основні способи гармонізації законодавства України в зазначеній сфері із законодавством Європейського Союзу. Запропоновано поняття механізму правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг, досліджено його структуру. Окрема увага присвячена договірному та нормативному рівню регулювання таких відносин, за результатами дослідження яких зроблено висновок про роль норм Цивільного кодексу України як уніфікуючої правової основи для регулювання усіх як поійменованих, так і непоійменованих договірних відносин з надання транспортних послуг.

У Розділі 2 «Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг та їх види» у межах двох підрозділів проведено дослідження договірних зобов'язань з надання транспортних послуг як підтипу цивільно-правових зобов'язань загалом та окремих їх видів зокрема.

Обґрунтовано, що договірні зобов'язання з надання транспортних послуг є самостійною класифікаційною групою в ієрархічній системі договірних зобов'язань, виокремленою за критерієм спрямованості, яка розміщуються на другому рівні як підтип у типі договірних зобов'язань з надання послуг. Розмежовано поняття «транспортні договори», «договори про надання транспортних послуг», «договори перевезення», «договори в сфері транспорту». Запропоновано поняття договірних зобов'язань з надання транспортних послуг та їх відокремлюючі ознаки, систему договорів про надання транспортних послуг з використанням одночасно дихотомічного критерію та моделі багаторівневої систематизації цивільно-правових договорів.

Розділ 3 «Загальна характеристика договорів перевезення» присвячений розгляду питань, що стосуються поняття та правової природи договорів перевезення, їх суб'єктного складу, істотних умов та, відповідно, їх прав та обов'язків, які викладені в чотирьох підрозділах.

Керуючись вимогами європейських стандартів, обґрунтовано, що термінологія та змістове навантаження понять, що використовується в нормативно-правових актах в сфері надання транспортних послуг, повинні бути єдиними як у межах одного акта, так і в усьому масиві нормативної бази у цій

сфері, та відповідати положенням ЦК України як основного акту цивільного законодавства. З'ясовано правову природу договорів перевезення та вимоги, які ставляться законодавством України до сторін як основних учасників таких договірних відносин, визначено коло істотних умов договорів перевезення та запропоновано закріпити їх на законодавчому рівні, розроблено поняття, ознаки та види транспортної послуги як предмета договорів про надання транспортних послуг. Також сформовано авторську класифікацію прав та обов'язків суб'єктів договірних зобов'язань з надання транспортних послуг залежно від сфери їх застосування та джерела закріплення.

Розділ 4 «Укладення та виконання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг в Україні» складається з трьох підрозділів, в яких висвітлено динаміку досліджуваних договірних зобов'язань.

Вивчено порядок та стадії укладення договорів про надання транспортних послуг та як наслідок запропоновано виокремити моделі укладення таких договорів, підсилити на цьому етапі розвитку відносин законодавчі гарантії для споживача транспортної послуги. Досліджено виконання зобов'язань з надання транспортних послуг та встановлено, що особливістю є особисте надання послуги перевізником та особисте її прийняття замовником та можливі винятки із загального правила. З'ясовано способи забезпечення виконання зобов'язань за договорами про надання транспортних послуг та запропоновано їх класифікацію залежно від того, чи у їх становленні та реалізації беруть участь лише обов'язкові чи факультативні учасники договірних відносин.

У Розділі 5 «Порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг та їх правові наслідки» в трьох підрозділах осмислюється поняття та характеризуються види порушень договірних зобов'язань з надання транспортних послуг та їх правові наслідки.

Обґрунтовано доцільність розмежування фактичних проявів порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг на правопорушення, пов'язані із невиконанням зобов'язань за договором, та правопорушення, пов'язані із неналежним виконанням зобов'язань за договором. Запропоновано

класифікацію порушень договірних зобов'язань з надання транспортних послуг за такими критеріями: а) характер поведінки боржника; б) суб'єкт, з поведінкою якого пов'язується порушення; в) порушення умов договору перевезення щодо хоча б одного з елементів модусу виконання; г) істотність порушення зобов'язання.

Наведено аргументи на користь висновку, що цивільно-правовій відповідальності в сфері надання транспортних послуг притаманні як загальні, так і спеціальні ознаки. Обґрунтовано доцільність виділення нового принципу цивільної відповідальності перевізника – принципу правового каналізування цивільної відповідальності. Аргументовано віднесення права на односторонню відмову від зобов'язань з надання транспортних послуг до секундарних прав.

**Ключові слова:** договірне зобов'язання з надання транспортних послуг, механізм регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг, система договорів про надання транспортних послуг, суб'єкти зобов'язань з надання транспортних послуг, договір про надання транспортних послуг, правові наслідки порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг.

**Список публікацій здобувача:**

*Одноосібна монографія:*

1. Лукасевич-Крутник І. С. Теоретичні засади правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг у цивільному праві України: монографія. Тернопіль, 2019. 474 с.

*Статті у вітчизняних наукових фахових виданнях:*

2. Лукасевич-Крутник І. С. Генеза правового регулювання відносин за договором перевезення в актах кодифікації цивільного законодавства на українських землях. Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». 2016. № 1 (38). С. 118–122.

3. Лукасевич-Крутник І. С. Поняття та ознаки транспортних послуг. Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». 2016. № 2 (39). С. 113–117.

4. Лукасевич-Крутник І. С. Види договорів перевезення за цивільним кодексом України. Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Юридичні науки». 2016. Випуск 4. Том 1. С. 64–67.
5. Лукасевич-Крутник І. С. Правове регулювання договірних відносин перевезення в Україні протягом ХХ століття. Актуальні проблеми правознавства. 2017. № 4 (12). С. 207–211.
6. Лукасевич-Крутник І. С. Довгостроковий договір в системі договорів перевезення. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція. 2017. Випуск 30. С. 4–7.
7. Лукасевич-Крутник І. С. Поняття та особливості допоміжних транспортних договорів. Прикарпатський юридичний вісник: збірник наукових праць. 2017. Випуск 6 (21). С. 102–105.
8. Лукасевич-Крутник І. С. Транспортний договір в доктрині цивільного права. Науковий вісник публічного та приватного права. 2017. № 6. С. 105–110.
9. Лукасевич-Крутник І. С. Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг в системі цивільно-правових зобов'язань. Часопис Київського університету права. 2018. № 2. С. 155–159.
10. Лукасевич-Крутник І. С. Розмежування договорів з надання транспортних послуг та договорів підряду. Часопис цивілістики. 2018. Випуск 30. С. 32–37.
11. Лукасевич-Крутник І. С. Види допоміжних договорів з надання транспортних послуг в цивільному праві України. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право». 2018. Випуск 52. Том 1. С. 123–126.
12. Лукасевич-Крутник І. С. Система договорів, що опосередковують зобов'язання з надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2018. № 10. С. 26–31.
13. Лукасевич-Крутник І. С. Поняття та правова характеристика договорів із надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2018. № 12. С. 21–26.

14. Лукасевич-Крутник І. С. Порухення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг: поняття та види. *Право України*. 2019. № 1. С. 278–294.
15. Лукасевич-Крутник І. С. Одержувач вантажу як учасник договірних відносин з надання транспортних послуг. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 1. С. 8–13.
16. Лукасевич-Крутник І. С. Одностороння відмова від договору перевезення як наслідок порушення договірних умов. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 2. С. 30–35.
17. Лукасевич-Крутник І. С. Умови виконання договірних зобов'язань із надання транспортних послуг. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 3. С. 30–34.
18. Лукасевич-Крутник І. С. Ціна як істотна умова договорів про надання транспортних послуг. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 4. С. 50–54.
19. Лукасевич-Крутник І. С. Відправник вантажу як учасник договірних відносин з надання транспортних послуг. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 5. С. 42–46.
20. Лукасевич-Крутник І. С. Елементи виконання зобов'язань з надання транспортних послуг. *Приватне право і підприємництво: збірник наукових праць*. 2019. Вип. 19 / редкол.: Крупчан О. Д. (гол. ред.) та ін. К.: Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака Національної академії правових наук України, 2019. С. 129–134.
21. Лукасевич-Крутник І. С. Якість надання транспортних послуг в умовах євроінтеграційних процесів. *Актуальні проблеми правознавства*. 2019. Випуск 2 (18). С. 127 – 132.

*Статті у наукових періодичних виданнях інших держав:*

22. Лукасевич-Крутник І. С. Структура механізму правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг. *JURNALUL JURIDIC NATIONAL: Teorie si Practica*. 2018. № 4 (32). С. 80–85.
23. Лукасевич-Крутник І. С. Пасажир як суб'єкт договірних зобов'язань з надання транспортних послуг. *Eurasian Academic Research Journal*. 2018. № 9 (27). С. 57–66.

24. Лукасевич-Крутник І. С. Строк як істотна умова договорів про надання транспортних послуг. Eurasian Academic Research Journal. 2018. № 11 (29). С. 52–58.
25. Lukasevych-Krutnyk I. S. Formation and development of legal regulation of contract relations in the field of transport services provision. Legea si Viata. 2017. Octombrie. P. 52–56.
26. Lukasevych-Krutnyk I. S. Concept of mechanism of legal regulation of contract relations with the provision of transport services. Legea si Viata. 2018. August. P. 74–78.
27. Lukasevych-Krutnyk I. S. Legal nature of transport services contracts. Legea si Viata. 2018. Decembrie. P. 85–90.

*Опубліковані праці,*

*які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:*

28. Лукасевич-Крутник І. С. Правове регулювання перевезень з іноземним елементом. АЕРО – 2013. Повітряне і космічне право: матеріали Всеукраїнської конференції молодих учених і студентів (Київ, Національний авіаційний університет, 22 листопада 2013 р.). Київ, 2013. С. 356–359.
29. Лукасевич-Крутник І. С. Поняття транспортних послуг в законодавстві України. Україна в умовах реформування правової системи: сучасні реалії та міжнародний досвід: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (Тернопіль, 8–9 квітня 2016 р.). Тернопіль: Економічна думка, 2016. С. 285–287.
30. Лукасевич-Крутник І. С. Нормативно-правове регулювання відносин перевезення в умовах європейської інтеграції України. Приватне право України і європейська інтеграція: тенденції та перспективи: матеріали VI Міжнародного цивілістичного форуму (Київ, 14–15 квітня 2016 р.). Київ, 2016. С. 162–163.
31. Лукасевич-Крутник І. С. Поняття договору перевезення в актах кодифікації цивільного законодавства на українських землях. Методологія приватного права (теоретичний дискурс та практичне застосування): матеріали міжнародної науково-теоретичної конференції (м. Київ, 10 червня 2016 р.). К.: НДІ приватного



права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України, 2016. С. 175–179.

32. 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 Міжнародної науково-практичної конференції (Тернопіль, 21–22 квітня 2017 р.). Тернопіль: Економічна думка, 2017. С. 139–141.

33. Лукасевич-Крутник І. С. Юридична термінологія в сфері регулювання довгострокових договорів перевезення. Актуальні проблеми приватного права: матеріали наук.-практ. конф., присвяч. 96-й річниці з дня народж. д-ра юрид. наук, проф., чл.- кор. АН УРСР В. П. Маслова (Харків, 14 лютого 2018 р.). Харків: Право, 2018. С. 135–137.

34. Лукасевич-Крутник І. С. Правове регулювання договору перевезення в римському приватному праві. Сучасна університетська правова освіта і наука: матеріали VIII Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, Національний авіаційний університет, 23 лютого 2018 р.). Тернопіль: Вектор, 2018. Том II. С. 103–105.

35. Лукасевич-Крутник І. С. Зарубіжний досвід правового регулювання довгострокових договорів перевезення. Розвиток сучасного приватного права в країнах Європи: матеріали VIII Міжнародного цивілістичного форуму (Київ, 19–20 квітня 2018 р.). Київ, 2018. С. 188–193.

36. Лукасевич-Крутник І. С. Правове регулювання договірних відносин перевезення в кодифікованих актах цивільного законодавства окремих європейських країн. Україна в умовах реформування правової системи: сучасні реалії та міжнародний досвід: матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції (Тернопіль, 20–21 квітня 2018 р.). Тернопіль: Економічна думка, 2018. С. 183–185.

37. Лукасевич-Крутник І. С. Співвідношення понять «транспортні договори», «договори перевезення» й «договори у сфері транспорту». Проблеми цивільного права та процесу: тези доп. учасників наук.-практ. конф., присвяч. світлій пам'яті

проф. О. А. Пушкіна (Харків, 25 травня 2018 р.). Харків: ХНУВС, 2018. С. 164–167.

38. Лукасевич-Крутник І. С. Колізії правового регулювання права пасажера на безоплатне перевезення дитини. Юридична наука нового часу: традиції та вектори розвитку: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 7 березня 2019 р.). Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2019. С. 29–32.

39. Лукасевич-Крутник І. С. Інститут договорів з надання транспортних послуг як складова галузі цивільного права. Предмет правового регулювання галузей вітчизняного права: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 15–16 березня 2019 р.). Київ: Видавничий дім «Гельветика», 2019. С. 32–34.

40. Лукасевич-Крутник І. С. Колізії правового регулювання права пасажера купувати дитячі квитки за пільговою ціною. Науковий потенціал та перспективи розвитку юридичної науки: тези доповідей міжнародної науково – теоретичної конференції (м. Запоріжжя, 22–23 березня 2019 р.). Запоріжжя: ЗНУ, 2019. С. 10–13.

41. Лукасевич-Крутник І. С. Право пасажера на проїзд у транспортному засобі згідно з придбаним квитком у практиці Європейського суду з прав людини. Міжнародне та національне законодавство: способи удосконалення: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Дніпро, 29–30 березня 2019 р.). Дніпро: Дніпровський гуманітарний університет, 2019. С. 45–47.

42. Лукасевич-Крутник І. С. Право пасажера на отримання інформації про транспортні послуги в контексті євроінтеграційних процесів. Україна в умовах реформування правової системи: сучасні реалії та міжнародний досвід: матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції (Тернопіль, 5–6 квітня 2019 р.). Тернопіль: Економічна думка, 2019. С. 34–36.

43. Лукасевич-Крутник І. С. Гармонізація приватноправового законодавства України у сфері надання транспортних послуг із законодавством ЄС. Гармонізація приватно-правового законодавства України із законодавством країн ЄС: зб. статей

і тез IX міжнар. цивілістичного форуму (Харків, 11–12 квітня 2019 р.). Київ: Знання України, 2019. С. 251–258.

44. Лукасевич-Крутник І. С. Механізм реалізації права пасажирів відмовитися від поїздки в контексті євроінтеграційних процесів. Закарпатські правові читання: матеріали XI Міжнародної науково-практичної конференції (Ужгород, 11–13 квітня 2019 р.). Ужгород: РІК-У, 2019. С. 112–116.

45. Лукасевич-Крутник І. С. Механізм реалізації права пасажирів зробити не більше однієї зупинки в дорозі за законодавством України. Дев'яті юридичні диспути з актуальних проблем приватного права: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої пам'яті Є. В. Васьковського (Одеса, 17 травня 2019 р.). Одеса, 2019. С. 181–183.

46. Лукасевич-Крутник І. С. Правовий статус відправника за договором перевезення вантажу. Проблеми цивільного права та процесу: тези доп. учасників наук.-практ. конф., присвячена світлій пам'яті О. А. Пушкіна (Харків, 24 травня 2019 р.). Харків: ХНУВС, 2019. С. 165–169.

*Наукові праці,*

*які додатково відображають наукові результати дисертації:*

47. Лукасевич-Крутник І. С. Транспортна послуга як елемент предмета договору на туристичне обслуговування. Перспективи розвитку туризму в Україні: збірник статей до ювілею В. К. Федорченка / відп. ред. Федорченко Н. В., Мініч І. М. Тернопіль: Підручники і посібники, 2019. С. 276–283.

48. Лукасевич-Крутник І. С. Правове регулювання перевезень за Цивільним кодексом України та Польщі. Guarantee and protection of fundamental human rights as an integral element of the integration of Ukraine in the EU. Redakcja Mieczyslaw Rozanski, Serhiy Banakh, Oksana Koval. Olsztynie, 2019. С. 181–189.

## SUMMARY

*Lukasevych-Krutnyk I. S. Contractual Obligations for Providing Transport Services in Civil Law of Ukraine.* – Qualifying scientific work on the rights of the manuscript.

Dissertation for obtaining the degree of Doctor of Law in the specialty 12.00.03 – Civil Law and Civil Procedure; Family Law; International Private Law. – Research Institute of Private Law and Entrepreneurship named after Academician F. G. Burchak of the National Academy of Legal Sciences of Ukraine, Ternopil National Economic University, Ministry of Education and Science of Ukraine, Ternopil, 2019.

The urgency of the scientific work's topic is caused by the necessity for a systematic study of contractual obligations to provide transport services in the national doctrine of civil law. The dissertation proposes conceptually new approaches to improve the mechanism of contractual relation regulations with the provision of transport services, solving important theoretical and applied problems in this area. The paper examines the genesis of contractual commitments for the provision of transport services and defines a system of contracts that mediate such obligations. Considerable attention is paid to the general characteristics of the investigated commitments, their dynamics and the legal consequences in case of violation. The coverage of theoretical issues is closely linked to the analysis of the practice of the Ukrainian courts and the European Court of Human Rights, which provides works with practical value.

Chapter 1 «Establishment and Development of Contractual Obligations for the Provision of Transport Services in the Civil Law of Ukraine» consists of two parts, which reveal the historical preconditions for the emergence of obligations for the provision of transport services in the law of Ukraine and a general description of the mechanism of legal regulation in the contractual relations of transport services provision.

In the genesis of legal regulation in the contractual relations for the provision of transport services, the main historical periods of development have been identified and the main methods of harmonization of the legislation of Ukraine in this area with the legislation of the European Union have been clarified. The concept of the mechanism of

legal regulation in contractual relations with the provision of transport services has been proposed, its structure has been investigated. Particular attention is devoted to the contractual and normative level of regulation in such relations, the results of which have drawn the conclusion about the role of the norms of the Civil Code of Ukraine as a unifying legal basis for regulation of all both named and non-named contractual relations for the provision of transport services.

In Chapter 2 «The System of Agreements for the Provision of Transport Services», a study of contractual commitments on the provision of transport services as a sub-type of civil liability in general and certain types, in particular, were conducted within two divisions.

It has been substantiated that contractual commitments on the provision of transport services are an independent classification group in the hierarchical system of contractual obligations, distinguished by the criterion of orientation, which are placed on the second level as a subtype in the type of contractual obligations to provide services. The concept of «transport contracts», «agreements on the provision of transport services», «transportation contracts», «treaties in the field of transport» have been delimited. The concept of contractual obligations to provide transport services and their separation signs, the author's system of contracts for the provision of transport services with the use of a dichotomous criterion and a model of multilevel systematization of civil-law contracts are proposed.

Chapter 3 «General Characteristics of Contracts for the Provision of Transport Services» is dedicated to the consideration of issues relating to the concept and legal nature of transportation contracts, their subject structure, substantive conditions and their rights and obligations, which are set out in four subdivisions.

Guided by the requirements of European standards, it is substantiated that the terminology and content of the concepts used in regulatory acts in the field of providing transport services must be the same in the framework of one act, and throughout the array of normative base in this area, and comply with the provisions of The Civil Code of Ukraine as the main act of civil legislation. The legal nature of the transportation contracts and the requirements imposed by the legislation of Ukraine on the parties as

the main participants in such contractual relations have been determined, the range of substantive terms of the transportation contracts is specified and it is proposed to secure them at the legislative level. The concepts, features and types of transport service as the subject of contracts of provision transport services have been developed. The author's classification of rights and obligations of subjects of contractual obligations for provision of transport services has also been formed, depending on the scope of their application and the source of consolidation.

Chapter 4 «Conclusion and Implementation of Contractual Obligations for the Provision of Transport Services in Ukraine» consists of three parts, which concern the dynamics of the study contractual obligations under study.

The order and stages of concluding contracts for the provision of transport services have been studied and, as a consequence, it has been proposed to draw a model for the conclusion of such agreements, to strengthen the development of relations, legislative guarantees for the consumer of transport services at this stage. The fulfillment of obligations for the provision of transport services has been investigated and it is established that the major feature is personal service of the carrier and personal acceptance by the customer considering possible exceptions to the general rule. The ways of ensuring the fulfillment of obligations under contracts on the provision of transport services have been clarified and their classification is proposed depending on whether only mandatory or optional participants of contractual relations participate in their establishment and implementation.

In Chapter 5 «Violation of Contract Obligations for the Provision of Transport Services and their Legal Implications», the three parts comprehend the concept and characterize the types of contractual obligations' violations while providing transport services and their legal consequences.

The expediency of delineating the actual manifestations of contractual obligations violation to provide transport services for offenses related to non-fulfillment of obligations under the contract and offenses connected with improper fulfillment of obligations under the agreement is substantiated. The classification of contractual obligations' violations for the provision of transport services is proposed according to

the following criteria: a) the nature of the debtor's behavior; b) the subject whose behavior is associated with the violation; c) violation of the terms of the contract of carriage in relation to at least one of the elements of the mode of execution; d) the severity of the breach of obligation.

Arguments in favor of concluding that civil liability in the field of providing transport services are characterized by both general and special features. The expediency of allocating a new principle of civil liability of the carrier (the principle of legal channeling of civil liability) is substantiated. The right to unilaterally refuse from obligations to provide transport services to secondary rights is substantiated.

**Key words:** a contractual obligation to provide transport services, a mechanism for regulating contractual relations for the provision of transport services, a system of contracts for the provision of transport services, subjects of obligations for the provision of transport services, a contract for the provision of transport services, the legal consequences of breach of contractual obligations under provision of transport services.

**The list of publications of the author related to the theme of dissertation:**

*Monographs:*

1. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2019). Theoretical principles of legal regulation of contractual relations on the provision of transport services in civil law of Ukraine: monograph. Ternopil (474 p.) [in Ukrainian].

*Articles in the national scientific professional journals:*

2. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2016). Genesis of legal regulation of relations under the contract of carriage in acts of codification of civil legislation on the Ukrainian lands. Legal Bulletin of National Aviation University «Air and Space Law», 1 (38), 118–122 [in Ukrainian].

3. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2016). Concepts and features of transport services. Legal Bulletin of National Aviation University «Air and Space Law», 2 (39), 113–117 [in Ukrainian].

4. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2016). Types of transportation contracts under the civil code of Ukraine. Legal Sciences, Scientific Journal of Kherson State University, 4, Vol. 1, 64–67 [in Ukrainian].

5. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2017). Legal regulation of contractual relations of transportation in Ukraine during the twentieth century. *Actual problems of law*, 4 (12), 207–211 [in Ukrainian].
6. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2017). Long-term contract in the system of transportation contracts. *Jurisprudence*, 30, 4–7 [in Ukrainian].
7. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2017). Concepts and features of auxiliary transport contracts. *Precarpathian Legal Journal*, 6 (21), 102–105 [in Ukrainian].
8. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2017). Transport contract in the doctrine of civil law. *Scientific Journal of Public and Private Law*, 6, 105–110 [in Ukrainian].
9. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2018). Contractual obligations to provide transport services in the system of civil legal obligations. *Journal of the Kyiv University of Law*, 2, 155–159 [in Ukrainian].
10. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2018). Division of contracts for the provision of transport services and contracts. *Journal of Civil Studies*, 30, 32–37 [in Ukrainian].
11. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2018). Types of auxiliary contracts for the provision of transport services in the civil law of Ukraine. *Law, Scientific Journal of Uzhgorod National University*, 52. Vol. 1, 123–126 [in Ukrainian].
12. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2018). The system of treaties mediating the obligation to provide transport services. *Entrepreneurship, economy and law*, 10, 26–31 [in Ukrainian].
13. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2018). Concept and legal description of contracts for the provision of transport services. *Entrepreneurship, economy and law*, 12, 21–26 [in Ukrainian].
14. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2019). Violation of contractual obligations to provide transport services: concept and types. *The law of Ukraine*, 278–294 [in Ukrainian].
15. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2019). Recipient of cargo as a participant in contractual relations for the provision of transport services. *Entrepreneurship, economy and law*, 1, 8–13 [in Ukrainian].



16. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2019). Unilateral refusal from the contract of carriage as a consequence of contractual conditions` violation. *Entrepreneurship, economy and law*, 2, 30–35 [in Ukrainian].
17. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2019). Terms of fulfillment of contractual obligations for the provision of transport services. *Entrepreneurship, economy and law*, 3, 30–34 [in Ukrainian].
18. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2019). The price as an essential condition for contracts for the provision of transport services. *Entrepreneurship, economy and law*, 4, 50–54 [in Ukrainian].
19. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2019). The consignor as a participant in contractual relations for the provision of transport services. *Entrepreneurship, economy and law*, 5, 42–46 [in Ukrainian].
20. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2019) Elements of obligations` fulfillment on the provision of transport services. *Private Law and Entrepreneurship*, 19, 129–134 [in Ukrainian].
21. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2019). Quality of the provision of transport services in the conditions of the euro-integration processes. *Actual problems of law*, 2 (18), 127–132 [in Ukrainian].

*Articles in scientific periodicals of other states:*

22. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2018, August). The structure of the mechanism of legal regulation of contractual relations with the provision of transport services. *Jurnalul Juridic National: Teorie si Practica*, 4 (32), 80–85 [in Ukrainian].
23. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2018). Passenger as a subject of contractual obligations to provide transport services. *Eurasian Academic Research Journal*, 9 (27), 57–66 [in Ukrainian].
24. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2018). The term as an essential condition for the contracts on the provision of transport services. *Eurasian Academic Research Journal*, 11 (29), 52–58 [in Ukrainian].

25. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2018, August). Concept of the legal regulation of contractual relations with the provision of transport services. *Legea si Viata*, pp. 74–78 [in English].

26. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2017, October). Formation and development of legal regulation of contractual relations in the field of transport services provision. *Legea si Viata*, pp. 52–56 [in English].

27. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2018, December). Legal nature of transport services contracts. *Legea si Viata*, pp. 85–90 [in English].

*Published works which certify the approbation of the dissertation proceedings:*

28. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2013). Legal regulation of transportation with a foreign element. *Air and space law: materialy Vseukrayinskoyi konferentsiyi molodykh uchenykh ta studentiv* (pp. 356–359). Kyiv [in Ukrainian].

29. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2016). The concept of transport services in the legislation of Ukraine. *Ukraine in the context of reforming the legal system: current realities and international experience: materialy Mizhnarodnoyi naukovo-practychnoyi konferentsiyi* (pp. 285–287). Ternopil: Economic Thought [in Ukrainian].

30. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2016). Regulatory and legal regulation of transportation relations in conditions of European integration of Ukraine. *The Private Law of Ukraine and European Integration: Trends and Prospects: materialy VI Mizhnarodnoho tsyvilistychnoho foryumu* (pp. 162–163). Kyiv [in Ukrainian].

31. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2016). The concept of a contract of carriage in the acts of codification of civil law on the Ukrainian lands. *Methodology of private law (theoretical discourse and practical application): materialy Mizhnarodnoyi naukovo-teoretychnoyi konferentsiyi* (pp. 175–179). Kyiv: SRI of Private Law and Entrepreneurship named after Academician F. G. Burchak, NPRgr of Ukraine [in Ukrainian].

32. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2017). Types of transportation contracts depending on the object according to the legislation of Ukraine. *Ukraine in the context of reforming the legal system: current realities and international experience: materialy druhoyi*

- Mizhnarodnoyi naukovo-praktychnoyi konferentsiyi (pp. 139–141). Ternopil: Economic thought [in Ukrainian].
33. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2018). Legal terminology in the field of regulation of long-term transportation contracts. Actual problems of private law: materialy naukovo-praktychnoyi konferentsiyi (pp. 135–137). Kharkiv: Law [in Ukrainian].
34. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2018). Legal regulation of the contract of carriage in Roman private law. Modern University Law Education and Science: materialy VIII Mizhnarodnoyi naukovo-praktychnoyi konferentsiyi (pp. 103–105). Ternopil: Vector [in Ukrainian].
35. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2018). Foreign experience of legal regulation of long-term transportation contracts. Development of modern private law in European countries: materialy VIII Mizhnarodnoho tsyvilistychnoho forumu (pp. 188–193). Kyiv [in Ukrainian].
36. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2018). Legal regulation of contractual relations of transportation in codified acts of civil legislation of certain European countries. Ukraine in the context of reforming the legal system: current realities and international experience: materialy III Mizhnarodnoyi naukovo-praktychnoyi konferentsiyi (pp. 183–185). Ternopil: Economic Thought [in Ukrainian].
37. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2018). The ratios of concepts «transport contracts», "transportation contracts" and "contracts in the field of transport". Problems of civil law and process: tezy dopovidey uchasnykiv naukovo-praktychnoyi konferentsiyi (pp. 164–167). Kharkiv: KhNUVS [in Ukrainian].
38. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2019). Collisions of the legal regulation of the passenger are right for the free carriage of a child. Legal science of modern times: traditions and development vectors: materialy Mizhnarodnoyi naukovo-praktychnoyi konferentsiyi (pp. 29–32). Odessa: Publishing House "Helvetica" [in Ukrainian].
39. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2019). Institute for the provision of transport services as a civil law component. The subject of legal regulation of domestic law` branches: materialy Mizhnarodnoyi naukovo-praktychnoyi konferentsiyi (pp. 32–34). Kyiv: Publishing House "Helvetica" [in Ukrainian].

40. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2019). Collisions of the legal regulation of the passenger's right to buy children's tickets at a discounted price. Scientific potential and prospects of the development of legal science: tezy dopovidey Mizhnarodnoyi naukovo-teoretychnoyi (pp. 10–13). Zaporizhzhya: ZNU [in Ukrainian].
41. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2019). The right of a passenger to travel in a vehicle in accordance with the ticket purchased in the practice of the European Court of Human Rights. International and national legislation: ways of improvement: materialy Mizhnarodnoyi naukovo-practychnoyi konferentsiyi (pp. 45–47). Dnipro: Dnipro Humanitarian University [in Ukrainian].
42. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2019). Passenger's right to receive information on transport services in the context of European integration processes. Ukraine in the context of reforming the legal system: current realities and international experience: materialy IV Mizhnarodnoyi naukovo-practychnoyi konferentsiyi (pp. 34–36). Ternopil: Economic Thought [in Ukrainian].
43. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2019). Harmonization of the private law of Ukraine in the sphere of transport services with the EU legislation. Harmonization of Ukrainian Private Law with EU Law: materialy IX Mizhnarodnoho tsyvilistychnoho foryumu (pp. 251–258). Kharkiv [in Ukrainian].
44. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2019). The mechanism of realization of the passenger's right to refuse from travelling in the context of European integration processes. Transcarpathian legal reading: materialy XI Mizhnarodnoyi naukovo-practychnoyi konferentsiyi (pp. 112–116). Uzhhorod: RIK-U [in Ukrainian].
45. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2019). The mechanism of realization of the passenger's right to make no more than one stop on the road according to the legislation of Ukraine. Ninth legal disputes on topical issues of private law, materialy Mizhnarodnoyi naukovo-practychnoyi konferentsiyi (pp. 181–183). Odesa [in Ukrainian].
46. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2019). The legal status of the sender under the cargo transportation agreement. Problems of civil law and process: tezy dopovidey uchasnykiv naukovo-practychnoyi konferentsiyi (pp. 165–169). Kharkiv: KhNUVS [in Ukrainian].

*Scientific works*

*which additionally reflect the scientific results of the dissertation:*

47. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2019). Transport service as an element of the object of the contract for tourist services. Prospects of tourism development in Ukraine: a collection of articles on the anniversary of Fedorchenko F. K. / res. ed. Fedorchenko N. V., Minich I. M. Ternopil: Textbooks and manuals. (pp. 276–283) [in Ukrainian].
48. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2019). Legal regulation of transportation under the Civil Code of Ukraine and Poland. Guarantee and protection of fundamental human rights as an integral element of Ukraine's integration into the EU. Editorial Mieczyslaw Rozanski, Serhiy Banakh, Oksana Koval. Olsztynie. (pp. 181–189) [in Ukrainian].

## ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ.....	24
ВСТУП.....	25
РОЗДІЛ 1. СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК ДОГОВІРНИХ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ З НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ У ЦИВІЛЬНОМУ ПРАВІ УКРАЇНИ .....	39
1.1. Історичні передумови виникнення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг у праві України.....	39
1.2. Загальна характеристика механізму правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг в Україні .....	62
Висновки до розділу 1 .....	93
РОЗДІЛ 2. ДОГОВІРНІ ЗОБОВ'ЯЗАННЯ З НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ ТА ЇХ ВИДИ.....	97
2.1. Місце договірних зобов'язань з надання транспортних послуг в системі цивільно-правових зобов'язань .....	97
2.2. Види договорів, що опосередковують зобов'язання з надання транспортних послуг.....	115
Висновки до розділу 2. ....	139
РОЗДІЛ 3. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ДОГОВОРІВ ПЕРЕВЕЗЕННЯ..	144
3.1. Поняття та правова природа договорів перевезення .....	144
3.2. Сторони у договорах перевезення.....	172
3.3. Істотні умови договорів перевезення.....	202
3.4. Права та обов'язки сторін у договорах перевезення .....	229
Висновки до розділу 3 .....	263
РОЗДІЛ 4. УКЛАДЕННЯ ТА ВИКОНАННЯ ДОГОВІРНИХ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ З НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ .....	268
4.1. Порядок укладення договорів про надання транспортних послуг за законодавством України.....	268
4.2. Виконання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг .....	292

4.3. Способи забезпечення виконання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг .....	311
Висновки до розділу 4 .....	334
<b>РОЗДІЛ 5. ПОРУШЕННЯ ДОГОВІРНИХ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ З НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ ТА ЇХ ПРАВОВІ НАСЛІДКИ .....</b>	<b>340</b>
5.1. Поняття та види порушень договірних зобов'язань з надання транспортних послуг .....	340
5.2. Цивільно-правова відповідальність за порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг .....	355
5.3. Інші правові наслідки за порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг .....	374
Висновки до розділу 5 .....	391
<b>ВИСНОВКИ.....</b>	<b>397</b>
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ .....</b>	<b>410</b>
<b>ДОДАТКИ.....</b>	<b>477</b>
ДОДАТОК А. Список публікацій здобувача за темою дисертації та відомості про апробацію результатів дисертації.....	477
ДОДАТОК Б. Пропозиції до удосконалення ЦК України за результатами дослідження договірних відносин з надання транспортних послуг .....	485
ДОДАТОК В. Акт впровадження від 28 травня 2019 р. ....	488
ДОДАТОК Г. Акт впровадження від 24 травня 2019 р. ....	492
ДОДАТОК Д. Акт впровадження від 11 червня 2019 р. ....	496
ДОДАТОК Е. Акт впровадження від 20 червня 2019 р. ....	500

**ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ**

ГК України	Господарський кодекс України
ЄС	Європейський Союз
ЄСПЛ	Європейський суд з прав людини
ІНКОТЕРМС	Міжнародні правила інтерпретації комерційних термінів
КТМ України	Кодекс торговельного мореплавства України
ПК України	Повітряний кодекс України
Принципи УНІДРУА	Принципи міжнародних комерційних договорів
САТ УРСР	Статут автомобільного транспорту Української Радянської Соціалістичної Республіки
СВВТ СРСР	Статут внутрішнього водного транспорту Союзу Радянських Соціалістичних Республік
СЗ України	Статут залізниць України
Угода про асоціацію	Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони
ЦК України	Цивільний кодекс України
ЦК УРСР	Цивільний кодекс Української Радянської Соціалістичної Республіки



## ВСТУП

**Актуальність теми.** Обравши євроінтеграційний курс, Україна стала на шлях соціальних, економічних та правових реформ. Успішність реалізації поставлених перед державою завдань значною мірою залежить від того, наскільки національне законодавство відповідатиме стандартам європейського права. Адже з набуттям чинності Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом одним із пріоритетних напрямів розвитку законодавства України, в тому числі в сфері надання транспортних послуг, стало його максимальне наближення до норм *acquis communautaire*. Зазначене видається важливим не лише з позиції правотворчості та правозастосування – для покращення механізму регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг, а й з економічної точки зору, оскільки надання таких послуг забезпечує створення близько 8% національного валового продукту України [49].

Проте процес гармонізації законодавства України в сфері надання транспортних послуг ускладнюється наявністю великої кількості різних за юридичною силою нормативно-правових актів, частина яких є застарілими і не відповідають сучасній динаміці розвитку договірних відносин, а також різними законодавчими підходами щодо закріплення договірних конструкцій, що опосередковують надання транспортних послуг, в кодифікованих актах приватного права. Водночас можна констатувати, що 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. Важливість наукової розробки загальнотеоретичних питань договірного регулювання відносин з надання транспортних послуг зумовлена також необхідністю врахування позитивного зарубіжного досвіду з цих питань. Це може стати ґрунтовною основою належної гармонізації національного законодавства в сфері надання транспортних послуг зі стандартами ЄС.

Одразу ж зазначимо, що протягом останніх двох десятиліть у вітчизняній доктрині права договірні відносини з надання транспортних послуг неодноразово були предметом наукових досліджень. 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. Вони представлені здебільшого дисертаційними роботами на здобуття наукового ступеня кандидата наук, до яких можна віднести праці І. А. Діковської (2002 р.), Є. Д. Стрельцової (2002 р.), М. Л. Шелухіна (2002 р.), І. В. Булгакової (2003 р.), О. В. Клепікової (2003 р.), Г. В. Самойленка (2003 р.), І. О. Безлюдько (2005 р.), Л. Я. Свистун (2005 р.), Е. М. Деркач (2007 р.), Т. О. Колянковської (2007 р.), О. С. Кужко (2008 р.), О. М. Нечипуренка (2008 р.), В. С. Ломаки (2011 р.), А. О. Мінченко (2011 р.), Д. А. Рябікіна (2015 р.), Н. С. Нечипоренко (2017 р.), Т. В. Гриняка (2017 р.), У. П. Гришко (2017 р.), В. А. Попова (2017 р.).

Водночас, незважаючи на таку кількість наукових робіт, у цивілістичній доктрині відсутнє дослідження договірних зобов'язань з надання транспортних послуг з урахуванням стандартів Європейського Союзу та формуванням концепції правового регулювання таких договірних відносин в сучасних умовах розвитку договірного права. У зв'язку з цим не викликає сумнівів потреба у визначенні теоретичного підґрунтя для вдосконалення механізму регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг. Тому дослідження договірних зобов'язань з надання транспортних послуг спрямоване на задоволення актуальних потреб науки та практики.

Дисертація є спробою системного теоретичного аналізу договірних відносин з надання транспортних послуг у цивільному праві України. Розробка зазначеної проблематики зумовила необхідність звернення до праць вітчизняних та зарубіжних науковців, серед яких: О. А. Беяневич, С. М. Бервено, М. М. Брагінський, Д. В. Боброва, Т. В. Боднар, В. І. Борисова, В. А. Васильєва, В. В. Вітрянський, А. Б. Гриняк, С. Д. Гринько, О. В. Дзера, І. А. Діковська, А. С. Довгерт, І. Р. Калаур, І. С. Канзафарова, В. М. Коссак, О. О. Кот, А. В. Коструба, О. В. Кохановська, Н. С. Кузнєцова, О. Д. Крупчан, В. В. Луць, Р. А. Майданик, В. П. Маслов, С. Ю. Морозов, О. О. Отрадна, С. О. Погрібний, М. Д. Пленюк, В. Д. Примак, О. А. Пушкін, Е. М. Савицька, Л. В. Саннікова, М. М. Сібільов, І. В. Спасибо-Фатєєва, Р. О. Стефанчук, Н. В. Федорченко, Є. О. Харитонов, О. І. Харитонова, Я. М. Шевченко, Г. Ф. Шершеневич, С. І. Шимон, Р. Б. Шишка, О. С. Яворська, В. Л. Яроцький, С. Cortes, O. Lando, J. Steyn, C. Giaschi, A. Veneziano та інші.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Тему дисертаційної роботи затверджено вченою радою Науково-дослідного інституту приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака Національної академії правових наук України 25 вересня 2015 р. (протокол № 8). Дисертація виконана відповідно до тем науково-дослідної роботи відділу проблем приватного права Науково-дослідного інституту приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака Національної академії правових наук України «Договірне регулювання приватноправових відносин у цивільному праві України» (номер державної реєстрації 0116U000174) і «Цивільно-правовий механізм регулювання майнових та особистих немайнових відносин» (номер державної реєстрації 0118U003067).

**Мета і завдання дослідження.** Метою дисертаційної роботи є вирішення наукової проблеми, яка полягає в розробці теоретичного підґрунтя для вдосконалення правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг з урахуванням стандартів ЄС, формування на цій основі наукових висновків, спрямованих на розвиток доктрини цивільного права та

практичних пропозицій щодо вдосконалення національного законодавства у цій сфері.

Для досягнення зазначеної мети у дослідженні поставлено такі *завдання*:

- визначити особливості історичного розвитку правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг;
- виробити концептуальні підходи щодо удосконалення механізму регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг;
- запропонувати поняття та ознаки договірних зобов'язань з надання транспортних послуг;
- з'ясувати місце договірних зобов'язань з надання транспортних послуг в системі цивільно-правових зобов'язань;
- сформувати систему договорів, що опосередковують зобов'язання з надання транспортних послуг;
- обґрунтувати правову природу договорів перевезення як основної групи договорів про надання транспортних послуг;
- охарактеризувати вимоги до суб'єктного складу договорів перевезення;
- виявити проблеми формування змісту договорів перевезення;
- запропонувати шляхи вирішення теоретичних і практичних проблем укладення, виконання та забезпечення виконання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг;
- класифікувати правопорушення у сфері договірних зобов'язань з надання транспортних послуг;
- дослідити правові наслідки порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг;
- обґрунтувати висновки та пропозиції щодо вдосконалення правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг з метою усунення колізій і прогалин у національній нормативно-правовій базі, її гармонізації з правом Європейського Союзу та виробити практичні рекомендації щодо покращення правозастосування у цій сфері.

*Об'єктом дослідження* є суспільні відносини з надання транспортних послуг.

*Предметом дослідження* є договірні зобов'язання з надання транспортних послуг у цивільному праві України, доктринальні цивілістичні джерела, міжнародно-правові стандарти, нормативно-правові акти України та іноземних держав, а також правозастосовна практика у справах, що виникають у зв'язку з укладенням, зміною та припиненням договорів про надання транспортних послуг.

**Методи дослідження.** Методологічною основою дисертаційної роботи стали загальнонаукові та спеціально-правові методи наукового пізнання. Зокрема, історико-правовий метод надав можливість виявити етапи становлення та розвитку нормативного регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг у національному праві (*підрозділ 1.1*). Філософсько-діалектичний метод дав можливість окреслити механізм правового регулювання відносин з надання транспортних послуг та виявити взаємозв'язки окремих елементів цього механізму (*підрозділ 1.2*). Системний метод використано для систематизації договорів, що опосередковують договірні зобов'язання з надання транспортних послуг, та виявлення класифікаційних чинників окремих договірних конструкцій, які становлять систему досліджуваного договірного підтипу (*розділ 2*). Використання методу правового аналізу надало можливість провести принципово важливе виокремлення кваліфікуючих ознак групи договорів про надання транспортних послуг (*розділ 3*). З'ясування поняття і визначення кола істотних умов договорів перевезення здійснено з використанням методів аналізу та синтезу (*підрозділи 3.1, 3.3*). Структурно-функціональний метод зумовив визначення суб'єктного складу договорів перевезення, з'ясування їх прав та обов'язків, а також правових наслідків їх невиконання чи неналежного виконання (*підрозділи 3.2, 3.4, 5.2, 5.3*). Діалектичний метод дослідження надав змогу висвітлити динаміку договірних зобов'язань з надання транспортних послуг (*розділ 4, підрозділ 5.1*). Використання методу правового прогнозування дало змогу визначити можливі напрями гармонізації національного законодавства із законодавством Європейського Союзу (*підрозділ 1.1*). Порівняльно-правовий

метод застосовується при порівнянні норм окремих законодавчих актів України між собою, а також положень цивільного законодавства Європейського Союзу та окремих європейських країн (*підрозділи 3.1, 3.4, 4.1, 4.3*). Метод моделювання застосовано як універсальний для наукової аргументації низки висновків та пропозицій при розробленні рекомендацій, спрямованих на удосконалення чинного законодавства в сфері регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг.

**Наукова новизна отриманих результатів** полягає в тому, що дисертація є першим системним дослідженням договірних зобов'язань з надання транспортних послуг у національній доктрині цивільного права. У дисертаційній роботі обґрунтовані концептуальні підходи до правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг, на підставі чого сформульовані нові або такі, що містять елементи наукової новизни положення, які виносяться на захист.

*Уперше:*

1) запропоновано поняття договірної зобов'язання з надання транспортних послуг як 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;

2) обґрунтовано, що спеціальними ознаками договірних зобов'язань з надання транспортних послуг, які надають можливість виокремити їх в один підтип у межах типу договорів про надання послуг, є те, що вони:

- а) опосередковують процес переміщення певного об'єкта за допомогою транспортного засобу або його організацію;
- б) містять обов'язок вчинити активні дії або здійснити діяльність, у процесі вчинення яких споживається транспортна послуга, або утриматися від певної дії;
- в) завжди встановлюються з визначеним суб'єктом;
- г) до виконавців транспортних послуг, які, як правило, надають їх особисто, встановлено спеціальні вимоги;
- г) не створюють обов'язків для осіб, які не беруть участі в них як сторони;
- д) мають специфічний об'єкт (транспортну

послугу); е) встановлюються, як правило, на визначений строк та (або) термін;  
є) передбачають особливі правові наслідки у разі порушенні зобов'язання;

3) запропоновано предметом договорів перевезення визнавати транспортну послугу, під якою варто розуміти вчинення дії або здійснення діяльності щодо переміщення пасажирів, багажу, вантажу за допомогою транспортного засобу. Послуги, що надаються в процесі здійснення перевезення, за критерієм їх змісту класифіковано на: а) основні транспортні послуги (переміщення пасажирів, багажу, вантажу у просторі); б) допоміжні транспортні послуги (послуги, які опосередковують технологічний процес перевезення і без яких він не може відбуватись); в) додаткові послуги, що пов'язані з транспортними послугами (мають самостійне цивільно-правове регулювання);

4) встановлено, що в умовах євроінтеграційних процесів договір перевезення пошти втрачає свою цінність як самостійна договірна конструкція та стає складовою послуги поштового зв'язку, що пояснює втрату чинності нормативно-правових актів, які регулювали договірні відносини перевезення пошти окремими видами транспорту;

5) обґрунтовано доцільність використання єдиної назви «довгостроковий договір» для всіх договірних конструкцій, за якими здійснюється систематичне перевезення вантажів, незалежно від виду транспорту, та доведено, що настання обставин, які створюють неможливість надання транспортної послуги за довгостроковими договорами протягом певного часу, зупиняє виконання договору на час дії зазначених обставин та усунення їх наслідків, якщо це не суперечить суті зобов'язання, а не припиняє його. Запропоновано поширити сферу застосування таких договорів на пасажирські перевезення;

б) запропоновано закріпити на законодавчому рівні 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 надання 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;

7) встановлено, що істотними умовами договорів перевезення, поряд з предметом, є ціна, строк та (або) термін, пункт відправлення та пункт призначення, а також інші умови, щодо яких за заявою хоча б однієї зі сторін досягнуто згоди;

8) обґрунтовано доцільність систематизації правових норм, присвячених виконанню договірних зобов'язань з надання транспортних послуг, на три рівні: 1) типологічний, яким визначено загальні правила про виконання договірних зобов'язань з надання послуг; 2) підтипологічний, яким визначено загальні правила про виконання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг; 3) спеціальний, яким визначено правила про виконання договірних зобов'язань щодо окремих видів договорів перевезення;

9) запропоновано, виходячи зі змісту ч. 2 ст. 902 ЦК України, виділяти новий принцип цивільної відповідальності перевізника – принцип правового каналізування цивільної відповідальності, зміст якого відображається у покладенні відповідальності виключно на одну особу – сторону договору перевезення, незалежно від того, буде завдано шкоди нею безпосередньо чи залученими нею третіми особами;

10) класифіковано права та обов'язки сторін у договорах перевезення залежно від джерела їх закріплення на: а) права та обов'язки, закріплені нормами законодавства України; б) права та обов'язки, визначені сторонами шляхом погодження умов договору; в) права та обов'язки, визначені положеннями регламентів та директив ЄС, які у зв'язку з набуттям чинності Угоди про асоціацію повинні бути імплементовані в норми національного законодавства України.

*Удосконалено:*

11) механізм захисту прав споживача транспортної послуги через підсилення законодавчих гарантій для цього суб'єкта договірних зобов'язань,



який ще на етапі укладення договору безальтернативно приєднується до односторонньо визначених умов договору в цілому, шляхом погодження таких умов виконавцем послуг з компетентними органами державної влади або місцевого самоврядування;

12) систему договорів про надання транспортних послуг з використанням моделі однорівневої та багаторівневої системи договірних зобов'язань відповідно на підставі дихотомічного критерію (основні, допоміжні) та поділу від загального до особливого (тип, підтип, вид, підвид);

13) обґрунтування доцільності доповнення переліку ознак транспортної послуги спеціальною ознакою, яка полягає у корисному ефекті такої послуги, що відображається у просторовому переміщенні пасажирів, багажу, вантажу за допомогою транспортного засобу у визначений сторонами договору перевезення пункт призначення;

14) аргументи на користь висновку, що наслідком гармонізації підходів до удосконалення механізму цивільної відповідальності в сфері перевезень є тенденції до відступу від принципу повного відшкодування збитків на користь встановлення максимальних меж майнової відповідальності, що пояснюється небезпекою заподіяння значних збитків, пов'язаних із експлуатацією таких джерел підвищеної небезпеки, як: літак, корабель, потяг, космічний об'єкт тощо;

15) визначення поняття договору про надання транспортних послуг як домовленості, за якою 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;

16) класифікацію правопорушень у сфері надання транспортних послуг за такими критеріями, як: а) характер поведінки боржника; б) суб'єкт, з поведінкою якого пов'язується порушення; в) модус виконання умов договорів перевезення; г) істотність порушення зобов'язання.

*Набули подальшого розвитку:*

17) положення, що в механізмі регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг окремими видами транспорту важливу роль відіграють звичаї ділового обороту, які застосовуються у випадку відсутності договірних умов та імперативних норм, що визначають особливості виконання договору перевезення;

18) висновок про те, що нормативний рівень механізму регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг забезпечується значною кількістю імперативних норм, зважаючи на притаманність приватноправовим відносинам з надання транспортних послуг публічної складової, що відображається у постійному контролі органів державної влади та місцевого самоврядування за діяльністю перевізників. Водночас договори про надання транспортних послуг мають виключно приватноправову природу;

19) пропозиція щодо гармонізації положень цивільного та господарського законодавства України щодо визначення місця договору транспортного експедирування в системі цивільно-правових договорів як самостійної договірної конструкції шляхом виключення норм ч. 4 ст. 306 та ст. 316 ГК України із глави 32 ГК України, присвяченої правовому регулюванню перевезення вантажів;

20) теза, що укладення договору перевезення пасажирів за допомогою електронно-інформаційних платформ відбувається шляхом акцептування публічної оферти, яка розміщується на електронно-інформаційному ресурсі;

21) позиція, що договірні відносини з надання транспортних послуг, які надаються на безоплатній основі, за своєю правовою природою є договірними відносинами щодо перевезення, і на них повинні поширюватися положення глави 64 ЦК України. Запропоновано внести зміни до ч. 1 ст. 916 ЦК України, доповнивши її положенням про можливість здійснення перевезення на безоплатній основі за домовленістю сторін;

22) наукові підходи, що одержання вантажу є правом одержувача як третьої особи, на користь якої укладається договір перевезення вантажу. Відповідно, останній стає учасником договірних відносин з надання транспортних послуг з

моменту погодження скористатись своїм правом. Обов'язок прийняти і вивезти вантаж виникає з моменту пред'явлення ним вимоги про видачу, і його джерелом є не домовленість сторін, а норма закону;

23) обґрунтування доцільності віднесення права на односторонню відмову від зобов'язань з надання транспортних послуг до секундарних прав, зважаючи, що право на односторонню відмову у своїй структурі має особливий елемент, не властивий іншим суб'єктивним цивільним правам, який полягає у можливості уповноваженого суб'єкта своїми односторонніми діями визначати подальшу долю правовідношення (змінювати, припиняти його) та пасивної ролі у цьому іншої сторони;

24) теза, що важливу роль для належного виконання зобов'язань за договорами перевезення відіграє інформативна функція, що відображається в покладенні на сторони обов'язку передати в установленому порядку необхідну інформацію про особливості об'єкта перевезення чи надання транспортної послуги;

25) точка зору щодо доцільності виокремлення статичного (починається з моменту узгодження сторонами способу забезпечення виконання взятих на себе обов'язків та його закріплення в договорі перевезення) та динамічного (наступає з моменту порушення зобов'язань контрагентом і триває до відновлення порушених прав кредитора) періодів існування способів забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг.

**Практичне значення одержаних результатів** полягає у тому, що теоретичні положення та висновки дисертаційної роботи можуть стати основою для подальших наукових досліджень договірних зобов'язань з надання транспортних послуг загалом чи окремих їх різновидів та є підґрунтям для подальшого формування та вдосконалення національної доктрини приватного права. Сформульовані в дисертації пропозиції щодо удосконалення законодавства можуть знайти втілення в розробці нових і вдосконаленні чинних нормативних актів України в сфері надання транспортних послуг. Практичні висновки та рекомендації сприятимуть покращенню правозастосовної практики в напрямі

забезпечення єдності застосування норм права щодо укладання та виконання договорів, що опосередковують зобов'язання з надання транспортних послуг. Матеріали роботи можуть бути використані в навчальному процесі для підготовки навчально-методичного забезпечення (підручників, навчальних посібників тощо) і викладання відповідних тем у розрізі навчальних курсів цивільного, договірної та господарського права, а також спеціальних цивілістичних дисциплін.

Положення дисертаційної роботи використовуються при викладанні цивілістичних дисциплін у навчальному процесі вищих навчальних закладів, зокрема, Тернопільського національного економічного університету (акт впровадження від 28 травня 2019 р.), Міжнародного гуманітарного університету (акт впровадження від 24 травня 2019 р.), Хмельницького університету управління та права (акт впровадження від 11 червня 2019 р.), Київського університету туризму, економіки і права (акт впровадження від 20 червня 2019 р.).

**Особистий внесок здобувача.** Дисертація є самостійним науковим дослідженням. Усі сформульовані в дисертаційній роботі теоретичні положення, висновки та пропозиції, які виносяться на захист, отримані автором самостійно на підставі власного авторського дослідження, аналізу літературних джерел, національної і зарубіжної нормативно-правової бази, судової практики, у тому числі рішень Європейського суду з прав людини.

**Апробація матеріалів дисертації.** Дисертація обговорювалась на засіданні відділу проблем приватного права (протокол № 7 від 26 червня 2019 р.), на вченій раді (протокол № 4 від 24 квітня 2019 р.) НДІ приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України, а також на засіданні відділення цивільно-правових наук НАПрН України (протокол № 4 від 24 жовтня 2019 р.).

Основні положення дисертаційної роботи оприлюднено в доповідях на таких всеукраїнських та міжнародних науково-практичних конференціях: Всеукраїнська конференція молодих учених і студентів «АЕРО–2013. Повітряне і космічне право» (м. Київ, 22 листопада 2013 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Україна в умовах реформування правової системи: сучасні реалії та

міжнародний досвід» (м. Тернопіль, 8–9 квітня 2016 р.); VI Міжнародний цивілістичний форум «Приватне право України і європейська інтеграція: тенденції та перспективи» (м. Київ, 14–15 квітня 2016 р.); Міжнародна науково-теоретична конференція «Методологія приватного права (теоретичний дискурс та практичне застосування)» (м. Київ, 10 червня 2016 р.); II Міжнародна науково-практична конференція «Україна в умовах реформування правової системи: сучасні реалії та міжнародний досвід» (м. Тернопіль, 21–22 квітня 2017 р.); Науково-практична конференція, присвячена 96-й річниці з дня народження док. юрид. наук, проф., чл.-кор. АН УРСР В. П. Маслова «Актуальні проблеми приватного права» (м. Харків, 14 лютого 2018 р.); VIII Міжнародна науково-практична конференція «Сучасна університетська правова освіта і наука» (м. Київ, 23 лютого 2018 р.); VIII Міжнародний цивілістичний форум «Розвиток сучасного приватного права в країнах Європи» (м. Київ, 19–20 квітня 2018 р.); III Міжнародна науково-практична конференція «Україна в умовах реформування правової системи: сучасні реалії та міжнародний досвід» (м. Тернопіль, 20–21 квітня 2018 р.); Науково-практична конференція, присвячена світлій пам'яті професора О. А. Пушкіна «Проблеми цивільного права та процесу» (м. Харків, 25 травня 2018 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Юридична наука нового часу: традиції та вектори розвитку» (м. Одеса, 7 березня 2019 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Предмет правового регулювання галузей вітчизняного права» (м. Київ, 15–16 березня 2019 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Науковий потенціал та перспективи розвитку юридичної науки» (м. Запоріжжя, 22–23 березня 2019 р.); IV Міжнародна науково-практична конференція «Україна в умовах реформування правової системи: сучасні реалії та міжнародний досвід» (м. Тернопіль, 5–6 квітня 2019 р.); IX Міжнародний цивілістичний форум «Гармонізація приватноправового законодавства України із законодавством країн ЄС» (м. Харків, 11–12 квітня 2019 р.); XI Міжнародна науково-практична конференція «Закарпатські правові читання» (м. Ужгород, 11–31 квітня 2019 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Міжнародне та національне законодавство: способи

удосконалення» (м. Дніпро, 29–30 березня 2019 р.); Міжнародна науково-практична конференція, присвячена пам'яті Є. В. Васьковського «Дев'ять юридичні диспути з актуальних проблем приватного права» (м. Одеса, 17 травня 2019 р.); Науково-практична конференція «Проблеми цивільного права та процесу», присвячена світлій пам'яті О. А. Пушкіна (м. Харків, 24 травня 2019 р.).

**Публікації.** Основні теоретичні положення та висновки дисертації висвітлено у 48 публікаціях: одноосібній монографії «Теоретичні засади правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг у цивільному праві України»; 20 статтях, опублікованих у вітчизняних фахових виданнях; 6 статтях у наукових періодичних виданнях інших держав; 2 статтях у інших збірниках наукових праць; у матеріалах і тезах доповідей 19 науково-практичних конференцій.

**Структура та обсяг дисертації** зумовлена метою та завданнями дослідження і складається із вступу, п'яти розділів, чотирнадцяти підрозділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг рукопису становить 502 сторінки, з них список використаних джерел із 680 найменувань на 67 сторінках та 6 додатків на 26 сторінках.

## РОЗДІЛ 1

### СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК ДОГОВІРНИХ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ З НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ У ЦИВІЛЬНОМУ ПРАВІ УКРАЇНИ

#### **1.1. Історичні передумови виникнення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг у праві України**

Характеризуючи історичні передумови виникнення інституту зобов'язань з надання транспортних послуг у праві України, варто зазначити, що коріння договірного права усіх європейських країн, в тому числі України, сягають римського приватного права.

Римляни створили правову основу для договірного регулювання широкого кола приватноправових відносин. Це забезпечувало належний розвиток економічних, в тому числі торговельних відносин. Проте в римському праві не виділялись ні група договорів про надання послуг загалом, ні договір перевезення зокрема. Надання послуг врегульовувалось в межах одного із консенсуальних контрактів – договору найму (*locatio conductio*), яким опосередковувались відносини щодо відплатного користування речами, виконання робіт та надання послуг.

Розрізняли три види найму: 1) найм речі (*locatio rei*) – це надання у відплатне користування речі (в тому числі житла); 2) найм роботи (*locatio conductio operis*) – це різновид договору найму, за яким контрагент за обумовлену плату зобов'язувався не просто виконати будь-яку роботу, а в результаті виконання отриманого замовлення досягти заздалегідь визначеного замовником результату. Це прототип договору підряду, який включав також перевезення; 3) найм робочої сили (*locatio conductio operarum*) або найм послуг – це різновид договору найму, за яким продавець зобов'язувався за обумовлену плату надати робочу силу для використання її в певних цілях, а наймач (роботодавець) – використовувати її та

оплачувати робочий час. Ця договірна конструкція вважається прототипом трудового договору [39, с. 164].

Виходячи з вищенаведеного поділу, можемо стверджувати, що договори перевезення в римському приватному праві знаходились в межах договору найму роботи (*locatio conductio operis*). Тому припускаємо, що генеалогічне коріння сучасних договорів про надання транспортних послуг бере свій початок саме з *locatio conductio operis* [268, с. 105].

Щодо договору найму послуг, то доцільно наголосити, що договір особистого найму лише з певним ступенем умовності можна розглядати як джерело договору про надання послуг, оскільки він виступав регулятором, насамперед, відносин найму праці, а не відносин з надання послуг [586, с. 10]. Доказом зазначеного вище є те, що найм робочої сили (*locatio conductio operarum*) або найм послуг розпочинався в Римській імперії з найму рабів. Надання себе в служіння іншому і отримання за це винагороди (грошової, продуктової тощо) принижувало соціальний статус римського громадянина [618, с. 193]. Тому, як слушно зазначають І. Б. Новицький та І. С. Перетерський, в умовах рабовласницького суспільства договір найму послуг взагалі не набув значного поширення й істотного значення, оскільки звертатися до послуг вільних громадян шляхом укладення *locatio conductio operarum* доводилося нечасто [340, с. 431]. Лише іноді виникала необхідність у наданні послуг саме вільними громадянами: потреба в засобах існування, висока кваліфікація чи майстерність вільної людини тощо [347, с. 401].

Протягом наступних століть договори, розроблені римським приватним правом, стали основою договірного права більшості європейських країн.

Цікавим є дослідження перших письмових джерел вітчизняного права, тобто джерел права Київської Русі, з точки зору наявності правового регулювання договору перевезення. До писемних джерел права Київської Русі, що дійшли до нашого часу, належать договори, продукти законотворчої діяльності київських князів та рецепійоване візантійське право.



Договори були найбільш ранніми пам'ятками тогочасного права. У літературі їх умовно поділяють на кілька груп. До першої групи увійшли договори міжнародно-правового характеру Київської Русі з Візантією. На сьогодні в науковому обігу перебувають чотири тексти таких договорів, що датуються 907, 911, 944 (за іншими даними 945) та 971 роками. Втім дійшли вони до нас не в оригіналах, а в копіях, поміщених літописцем на сторінки «Повісті минулих літ». У другу групу входять договори князів між собою, що були спрямовані на налагодження доброзичливих стосунків між ними. До третьої групи належать договори між князями й народом. Вони датувалися XII ст., коли князівська влада ослабла і зростало значення віча. Договори укладались усно, і це стало основною причиною того, що жодна з таких юридичних пам'яток не дійшла до нас в оригіналі – знаємо про них лише від літописців. Мета укладання договорів князів із народом полягала, передусім, у встановленні певних юридичних відносин між цими суб'єктами на час правління того чи іншого князя [563].

Разом із тим вже в перших пам'ятках права Київської Русі, зокрема в договорі 911 р., згадується про перевезення водними шляхами. Наприклад, вказаний договір закріплював взаємні обов'язки русичів та візантійців, пов'язані зі збереженням майна розбитого об берег чужоземного корабля, поки не з'явиться законний володар. У Західній Європі в такому випадку майно належало володареві берега [153, с. 75].

Про наявність міжнародних перевезень в Київській Русі свідчить також те, що заморська торгівля становила основу її економічної системи, оскільки один із найбільших світових товаропотоків «із варяг у греки» проходив через Київ по Дніпру, перетинав Чорне море і закінчувався в Константинополі – центрі торгівлі. Щорічно через Київ провозилось близько 50 тис. тонн товарів до Візантії. Не випадково, що однією з перших угод, укладених князем Олегом, була угода з Візантією (911 рік), за якою купцям з Київської Русі створювалися надзвичайно сприятливі умови: «...и да творять куплю, яко же им надобе, не платяче мыта ни в чём же». Таким чином, у Київській Русі мито означало податок, що сплачувався за перевезення товарів, перегін худоби через кордони певних територій. Існувало

мито «сухе» – при сухопутному перевезенні товарів і «водяне» – при перевезенні товарів по воді [92, с. 71]. Крім того, на етапі раннього феодалізму в Київській Русі, окрім мита, існували ще й окремі податки, серед яких виділено повіз – плата за перевезення через річки. Як зазначає Ю. В. Сокур, потужний торговельно-транспортний промисел як прототип сучасної української транспортної системи зародився саме у часи княжої доби [536, с. 9].

Разом з тим в перших кодифікованих актах українського права договори перевезення як окремі різновиди договірних конструкцій не виокремлювалися. Так, в першому писаному кодексі – Руській Правді XI–XII ст. є згадки про договори купівлі-продажу, позики, кредитування, особистого найму, зберігання, поклажі, поруки. Однак договірні відносини з надання транспортних послуг не знайшли свого правового регулювання [175, с. 9]. Пояснити це можна тим, що для феодального періоду Київської Русі XII–XIII ст. характерним був занепад центральної влади та зростання могутності феодалів. Відповідно, помісні князі відмовлялися підкорятися київському князю, в тому числі й з питання створення податкової і митної системи. В кожній землі встановлювалися свої митні збори, відомі як «проїжджі» або «торговельні». До проїжджих податків належав, перш за все, «мит» – основний податок за провезення товару, який встановлювався залежно від кількості та розміру возів і кількості товару [18, с. 8].

Таким чином, попри активне здійснення як внутрішньодержавних, так і міжнародних перевезень, правове регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг в письмових джерелах Київської Русі відсутнє, натомість такі відносини регулювались звичаєм.

В Статутах Великого князівства Литовського 1529, 1566 та 1588 років відносини перевезення також не отримали правового регулювання. Досліджуючи розвиток інституту договірних зобов'язань з надання послуг у вітчизняному праві, Н. В. Федорченко припускає, що генеалогічне коріння сучасного договору надання послуг бере початок в *locatio conductio operarum*. Тому, на думку дослідниці, в Литовських статутах 1529, 1566 та 1588 років, що свідчать про більш високий (порівняно з добою Київської Русі) рівень економічного розвитку,

тогочасні договірні зобов'язання з надання послуг регламентуються положеннями про відносини вільного найму. Останні можуть бути названими вільними, оскільки наймитом виступала вільна людина, цивільні права якої зберігалися в повному обсязі, хоча він і перебував у певній економічній залежності від феодала. Договір найму укладався на певний час («відстоїть свій урок») або для виконання певної роботи («свою справу обробить»). Прикладом може слугувати п. 7 Статуту Великого князівства Литовського 1529 р., в якому в імперативному порядку передбачався обов'язок оплати праці селянина [586, с. 6, 9]. Проте норми вказаного Литовського статуту навряд чи можна назвати джерелом регулювання такого різновиду договірних відносин з надання послуг як перевезення. Про договір перевезення серед інших договорів взагалі не зазначається, а в п. 26 Статуту Великого князівства Литовського 1529 р. лише згадується про проїзд по дорогах [175, с. 19].

В главі ІХ Соборного Уложения 1649 р. про перевезення згадується, але не як про договірні відносини, а в контексті податкових відносин. Зокрема, заборонялось стягнення плати за перевезення з службових осіб, дворян і дітей боярських, з іноземців та їх проїзд через мости. На правопорушників покладалась відповідальність у формі потрійного відшкодування стягненої плати та фізичного покарання (биття кнутом) (Глава ІХ «О мытах и о перевозах, и о мостах») [175, с. 321–322].

Певну роль у розвитку договірних відносин з надання транспортних послуг відіграла Запорізька Січ, яка брала активну участь у міжнародному торговельному мореплаванні XVI–XVII ст. Запорізька Січ мала суднобудівну верф на острові Мала Хортиця, що на р. Дніпро. Вона підтримувала торгівлю з Туреччиною та іншими країнами Середземноморського регіону, що відображено у договорі з турецьким султаном 1649 р. [177, с. 39].

Таким чином, на території сучасної України з часів Київської Русі (X ст.) і до кінця XVIII ст. в письмових джерелах права та актах кодифікації цивільного законодавства на українських землях відсутнє правове регулювання договірних відносин перевезення. У деяких актах про перевезення згадується, але в контексті

регулювання недоговірних відносин. Пропонуємо називати цей період генезису правового регулювання договірних відносин перевезення періодом зародження.

Наступний період у розвитку правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг характеризується прийняттям кодифікованих актів на українських землях, які перебували в складі різних держав.

В «Правах, за якими судиться малоросійський народ» 1793 р. були закріплені положення, дотичні до регулювання перевезення водним транспортом. Так, в статті 1 глави 18 Правил зазначалось про «порти водні» та правові наслідки виникнення форс-мажорних обставин при перевезенні товарів та інших речей [175, с. 634]. Такі норми не регулювали договірні відносини щодо перевезення, а більше акцентували увагу на дотриманні інтересів власника. Проте це єдині положення кодифікованого акта «Права, за якими судиться малоросійський народ», які торкаються досліджуваних договірних відносин. Варто зазначити, що в цьому джерелі права взагалі відсутній механізм правового регулювання будь-яких зобов'язань з надання послуг.

В інших актах кодифікації цивільного законодавства на українських землях, прийнятих в кінці XVIII – на початку XIX ст., також відсутнє нормативне регулювання договірних відносин перевезення.

Так, Галицький цивільний кодекс або Цивільний кодекс Східної Галичини 1797 р. [81, с. 415] не виділяв договору перевезення серед інших договорів. Однак зазначений кодифікований акт одним із перших на території Східної Галичини та Буковини (сьогодні – територія України) по-новому відобразив підхід до правового регулювання відносин найму робіт і послуг та, що більш важливо, вперше розмежував договірні зобов'язання з виконання робіт та надання послуг [586, с. 10–11]. Так, відповідно до п. 263 гл. XVIII цього кодексу «послуги осіб можуть бути обіцяні за певну грошову плату, що є наймом робіт або послуг» [81, с. 417].

Цивільний кодекс Східної Галичини 1797 р. був у багатьох аспектах ще орієнтований на феодальні відносини, оскільки став результатом кодифікаційних процесів, які відбулися в австрійській імперії у другій половині XVIII ст. Згодом

Кодекс відіграв роль проекту цивільного кодексу, який став основою для Загального цивільного уложення Австрійської імперії 1811 р. (ABGB) [114, с. 39].

У Загальному цивільному уложенні Австрійської імперії 1811 р. договір перевезення також не виділяється серед інших договорів. Глава 26 цього кодифікованого акта регулює оплатні договори особистих послуг, які відповідно до п. 1151 виникають, «якщо хто-небудь зобов'язується до надання послуг чи виготовлення певного предмету за відому грошову винагороду» [175, с. 1123].

Прийняття Цивільного кодексу 1811 р. мало значний позитивний вплив, у тому числі і на розвиток Галичини. Чіткий порядок укладення торговельних угод, визначеність прав і обов'язків контрагентів у договорах сприяли ефективному врегулюванню цивільних відносин, виходу Галичини зі стану економічного занепаду. Характерною рисою Австрійського цивільного кодексу 1811 р. є його громіздка структура, яка може видатися довільною. Однак загалом лаконічність та недостатня теоретична база кодексу дають змогу виявити гнучкість у тлумаченні норм [38, с. 93–94].

У Зібранні малоросійських прав 1807 р. [175, с. 885], як і в попередніх актах, про договір перевезення нічого не згадується. Більше того, не регулюються не лише відносини перевезення, а й договори про надання послуг загалом.

Важливу роль у становленні правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг на території більшої частини сучасної України відіграв Звід законів Російської імперії 1832 р. В ньому перевезення вперше врегулювалися серед договірних зобов'язань. Проте «перевезення людей і важкостей сухим шляхом і водою» не виділено як самостійний різновид цивільно-правового договору, а як один із можливих предметів «договору підряду і поставки» (ст. 1738 гл. 3 «Про підряди і поставки загалом» розд. 3 «Про зобов'язання щодо договорів на майно у власності» кн. 4 «Про зобов'язання щодо договорів»). Такий підхід в акті кодифікації законодавства Російської імперії на початку ХІХ ст. свідчить про рецепцію римського приватного права, де, як зазначалось вище, відносини перевезення регулювалися в межах договору про найм робіт. Згідно з правилами зазначеного Зводу законів перевезення як один із

можливих видів договору підряду і поставки можуть здійснювати всі особи, які мають право укладати договори, без будь-якого обмеження в ціні договору з тієї чи іншої сторони. Строк виконання і ціна договору залежали від взаємної згоди обох сторін. Окрема частина гл. 3 (відділення 2) присвячена укладенню та виконанню договорів підряду та поставки [176, с. 183–184].

Чи не останньою спробою кодифікації українського цивільного законодавства у складі Російської імперії став Звід місцевих законів західних губерній 1837 р. [176, с. 239]. У ньому була досить розгалужена система договорів. При цьому щодо багатьох з них встановлювалися спеціальні правові норми порівняно із загальноросійським правом, або ж взагалі передбачалися специфічні правові конструкції [28, с. 66]. Проте відносини за договором перевезення у Зводі не регулювались. Втім цей кодифікований акт так і не набув статусу офіційного нормативно-правового акта.

Характеризуючи в основному кодифіковані акти цивільного законодавства, не можна не звернути увагу на акт, в якому договірні відносини перевезення чи не вперше отримали самостійне правове регулювання. Це Загальний статут російських залізниць, прийнятий 1885 р. Він повною мірою відображав тогочасні умови соціально-економічного розвитку держави. Його прийняття було зумовлене активним будівництвом залізниць, що вимагало спеціального законодавства у вказаній сфері. В статуті було виділено договір перевезення пасажирів та їх багажу, договір перевезення вантажу, договір перевезення в прямому сполученні тощо.

Таким чином, в період з кінця XVIII ст. до кінця XIX ст. договірні відносини перевезення проходять генезу від невизнання їх на законодавчому рівні, потім регулювання як складової інших договірних відносин (підряду) і лише згодом першого їх самостійного правового регулювання. Тому цей період можна назвати періодом становлення правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг.

Тогочасне правове регулювання відносин, пов'язаних з перевезенням вантажів, пасажирів і багажу, вдало описує Г. Ф. Шершеневич, зазначаючи, що

«крім залізничного, в законодавстві незначна увага приділяється морському перевезенню. Перевезення ж внутрішнім водним сполученням, річками, озерами, каналами залишається до цих пір зовсім ненормованим, якщо не брати до уваги статуту пароплавних товариств та правил, на підставі яких вони здійснюють свої операції» [625, с. 212].

Одночасно в цивілістичній доктрині кінця XIX – початку XX ст. значної підтримки знаходить позиція самостійності договору перевезення та доцільності належного закріплення правового регулювання відносин за ним [624, с. 94]. Це віднайшло своє відображення у Цивільному уложенні Російської імперії 1905 р., яке відіграло важливу роль у генезисі правового регулювання договірних відносин перевезення. В ньому вперше на рівні кодифікованого акта договір перевезення виділено як самостійний різновид поряд з іншими договірними конструкціями, такими як: продаж, міна, дарування, найм, підряд тощо. Це свідчить на користь висновку, що суспільно-економічний розвиток на початку XX ст. вимагав закріплення договору перевезення на законодавчому рівні. Договірним відносинам перевезення була присвячена гл. XI у розд. II «Зобов'язання за договорами» кн. V «Зобов'язальне право». Глава була поділена на чотири підглави, серед яких: I. Загальні положення. II. Перевезення пасажирів. III. Перевезення вантажів. IV. Перевезення багажу [176, с. 617–621]. В Загальних положеннях вперше сформульовано дефініцію договору перевезення. Так, відповідно до п. 1993 Проекту Цивільного уложення Російської імперії за договором перевезення перевізник зобов'язується за винагороду (провізну плату) доставити сухим шляхом або водою у вказане місце пасажирів або ввірений йому, перевізнику, відправником вантаж і здати його у місці призначення визначеній особі (одержувачу) [176, с. 617].

Редакційна комісія, яка розробляла Цивільне уложення, підкреслювала, що визначення договору перевезення відповідає правовій позиції судової практики і створює широке поняття, під яке підпадають вельми різноманітні види перевезення, чим забезпечувалося однакове регулювання подібних

правовідносин, що впливають з перевезення вантажів, пасажирів та багажу. Норми були об'єднані у 42 статтях [42, с. 8].

Щодо долі розробленого проекту Цивільного уложення Російської імперії, то слід зазначити, що його положення не вдалось перевірити ні часом, ні практикою, оскільки він не набрав чинності. Це було пов'язано з тим, що після перемоги Жовтневої революції 1917 р. влада в Україні на певний час залишалась під керівництвом Центральної Ради, яка намагалась частково реформувати й цивільне законодавство тогочасної України [30, с. 19]. Однак після запровадження на більшості 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 сферами промисловості. Наслідком цього стало запровадження соціалістичної власності та державного регулювання суспільного виробництва і розподілу продуктів, що призвело до нівелювання такого важливого принципу цивільного законодавства загалом та договірною зокрема як принцип свободи договору [586, с. 15].

Попри зростаюче значення та роль транспорту як важливої галузі народного господарства, в першій половині ХХ ст. на території України відсутнє належне правове регулювання транспортних послуг. Так, в кодифікованому акті цивільного законодавства – Цивільному кодексі Української Соціалістичної Радянської Республіки 1922 р. [176, с. 679] – про договір перевезення серед зобов'язань, які виникають з договорів, не згадується. Правове регулювання транспортних послуг до середини ХХ ст. здійснювалось на рівні підзаконних нормативно-правових актів, які приймались тогочасним урядом (транспортні статuti та кодекси) та транспортними міністерствами (правила перевезень).

Активний розвиток правового регулювання транспортних послуг припадає на другу половину ХХ ст. [266, с. 210]. Першим кроком на цьому шляху стало прийняття Основ цивільного законодавства Союзу РСР і союзних республік 1961 р., де договірні відносини перевезення врегульовувались окремою



гл. 9 – «Перевезення». І хоча зазначена глава складалася лише з шести статей (ст. 72 – 77), які закріплювали існуючу систему правового регулювання відносин перевезення на рівні підзаконних актів, значення Основ у становленні правового регулювання відносин перевезення на території України не можна недооцінювати. Адже це було перше закріплення норм про усі договори перевезення загалом в кодифікованому акті цивільного законодавства, який набув статусу офіційного.

Основи цивільного законодавства Союзу РСР і союзних республік 1961 р. створили ґрунт для формування системи правового регулювання перевезення вантажів, пасажирів та багажу. Норми основ були відтворені в Цивільному кодексі Української Радянської Соціалістичної Республіки (далі – ЦК УРСР) 1963 р. [176, с. 940]. В зазначеному кодексі відносини перевезення виділено як окремий вид договірних зобов'язань у гл. 30 «Перевозки», яка складалася з 11 статей. У ст. 358 окремо закріплювались поняття двох видів договору перевезення – договору перевезення вантажу та договору перевезення пасажирів та багажу. Значна увага в норма ЦК УРСР приділялась плану вантажних перевезень та відповідальності за його невиконання. Детальне ж регулювання договірних відносин перевезення окремими видами транспорту здійснювалось транспортними кодексами та статутами, а також правилами перевезень відповідними видами транспорту.

Така система правового регулювання договірних відносин з перевезень вантажів, пасажирів і багажу, коли основний пласт правовідносин регламентувався не законом, а підзаконними нормативними актами уряду і відомчими нормативними актами транспортних міністерств, створювала сприятливий ґрунт для реалізації відомчих інтересів на шкоду правам і законним інтересам пасажирів, вантажовідправників і вантажоодержувачів, що знайшло своє вираження в численних правилах, які страждали, за влучним висловом М. І. Брагінського, явним «перекосом» на користь транспортних організацій [42, с. 58].

Незначний проміжок часу договірні відносини з надання транспортних послуг регулювались Основами цивільного законодавства Союзу РСР та республік 1991 р. [176, с. 1113]. В гл. 13 Основ (сім статей) закріплювались: дефініції договору перевезення вантажу та договору перевезення пасажирів та багажу, аналогічні до визначення поняття цих договорів у Цивільному кодексі 1963 р.; умови перевезення вантажів, пасажирів і багажу окремими видами транспорту і перевезення різними видами транспорту за єдиним документом (пряме змішане сполучення); загальні положення про відповідальність сторін; істотні умови договору перевезення, зокрема, плата та строк доставки вантажів, пасажирів і багажів; відповідальність перевізника за прострочення; відповідальність перевізника за втрату, недостачу та пошкодження вантажу і багажу. В Основах виділено договір про організацію перевезень, який застосовувався за необхідності здійснення систематичних перевезень. Крім того, як самостійний різновид договорів перевезення вперше виділено договір транспортного експедирування [258, с. 178].

Таким чином, генеза правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг в період з початку ХХ ст. до кінця ХХ ст. характеризується багаточисельними змінами, тому пропонуємо цей період назвати періодом трансформування.

З проголошенням незалежності України та відповідною зміною економічних векторів нашої держави розпочався новий період в розвитку правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг, який можна назвати сучасним періодом (1991 – 2019 рр.). Загалом він характеризується переходом до приватноправових засад регулювання відносин, що досліджуються. Сучасний період можна поділити на три етапи: 1991 – 2003 рр., 2003 – 2014 рр. та з 2014 р. до сьогодні. Протягом 1991 – 2003 рр. в Україні створюється власна законодавча база в сфері надання транспортних послуг, зокрема, приймається низка законів України, проте продовжує діяти ЦК УРСР, побудований на засадах планової економіки. Тому, власне, приватноправові засади в сфері надання

транспортних послуг знайшли своє закріплення з прийняттям Цивільного кодексу України (далі – ЦК України) від 16 січня 2003 р. [612].

В положеннях основного кодифікованого акта цивільного законодавства договору перевезення присвячена гл. 64 ЦК України, яка загалом містить 21 статтю (ст. 908 – 928). Норми ЦК України не відображають особливості перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти різними видами транспорту, а містять найбільш загальні положення для всіх договорів перевезення. Правове регулювання перевезення вантажів регулюється також гл. 32 Господарського кодексу України (далі – ГК України) від 16 січня 2003 р. [79], яка складається загалом з 11 статей (ст. 306 – 316).

Система нормативного регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг окреслена в ч. 2, 3 ст. 908 ЦК України, відповідно до якої загальні умови перевезення визначаються цим Кодексом, іншими законами, транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них. Умови перевезення вантажу, пасажирів і багажу окремими видами транспорту, а також відповідальність сторін щодо цих перевезень встановлюються договором, якщо інше не встановлено цим Кодексом, іншими законами, транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них. Тобто особливості договірних відносин з надання транспортних послуг окремими видами транспорту визначені спеціальним законодавством у цій сфері, яке складається з транспортних кодексів, спеціальних законів, транспортних статутів, інших нормативно-правових актів та правил, що видаються відповідно до них. Так, транспортними кодексами на території України є Повітряний кодекс України (далі – ПК України) від 19 травня 2011 р. [356] та Кодекс торговельного мореплавства України (далі – КТМ України) від 23 травня 1995 р. [174]. До спеціальних законів, окремі норми яких регулюють договірні відносини перевезення, належать: закони України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. [473], «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 р. [445], «Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 р. [428], «Про міський електричний

транспорт» від 29 червня 2004 р. [451], «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06 квітня 2000 р. [460], «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01 липня 2004 р. [474] та інші.

До статутів, які регулюють договірні відносини з надання транспортних послуг, відносять: Статут залізниць України (далі – СЗ України), затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. [543]. Також досі залишаються чинними на території України Статут внутрішнього водного транспорту Союзу Радянських Соціалістичних Республік (далі – СВВТ СРСР), затверджений постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 р. [542] та Статут автомобільного транспорту Української Радянської Соціалістичної Республіки (далі – САТ УРСР), затверджений постановою Ради Міністрів СРСР від 27 червня 1969 р. [541]. Такі нормативно-правові акти значною мірою не відповідають сучасній динаміці договірних відносин з надання транспортних послуг, що значно ускладнює їх правове регулювання.

Правове регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг характеризується значною кількістю підзаконних нормативно-правових актів. До таких належать правила перевезення окремими видами транспорту, зокрема: Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 грудня 2006 р. [414], Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. [404], Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 р. [409], Правила супроводження в контрольованих зонах авіапідприємств матеріальних цінностей і пасажирів, затверджені наказом Державного департаменту авіаційного транспорту від 11 червня 1996 р. [422], Авіаційні правила України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу», затверджені наказом Державної авіаційної служби України від 26 листопада 2018 р. [3], Правила повітряних перевезень вантажів, затверджені наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням

безпеки авіації від 14 березня 2006 р. [418], Правила надання послуг у морських портах України, затверджені наказом Міністерства інфраструктури України 05 червня 2013 р. [405], Правила перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 28 травня 2002 р. [410], Правила перевезення вантажів залізничним транспортом, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. [446] та багато інших підзаконних нормативно-правових актів [663, с. 55].

У сфері перевезень діє низка міжнародних нормативно-правових актів, ратифікованих Україною як незалежною державою або підписаних ще СРСР, які продовжують діяти на території України. Серед них: Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію (1944 р.) [188], Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (1956 р.) [183], Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу (1974 р.) [16], Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу (КАПП, 1973 р.) [184], Конвенція про морське перевезення вантажів (Гамбурзькі правила, 1978 р.) [181], Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ, 1980 р.) [187], Конвенція про міжнародні змішані перевезення вантажів (1980 р.) [180], Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреальська конвенція, 1999 р.) [190] та інші.

Крім того, Україна уклала низку двосторонніх договорів з питань перевезень. Наприклад, Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Австрія про перевезення пасажирів у міжнародному регулярному автомобільному сполученні (2000 р.) [575], Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Італійської Республіки про взаємоврегулювання міжнародних пасажирських та вантажних перевезень (2000 р.) [574] та інші [254, с. 163].

З підписанням у 2014 р. Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода про асоціацію) [578], законодавство України в сфері надання транспортних послуг стало на шлях

максимального наближення до норм європейських стандартів. Це свідчить про новий етап (2014 – 2019 рр.) в сучасному періоді розвитку правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг.

Виконання Україною Угоди про асоціацію спричинило часте використання в національному законодавстві термінів «гармонізація», «адаптація», «наближення» тощо, що породжує в науковій доктрині теоретичні дискусії щодо співвідношення зазначених понять [636, с. 29]. Дефініції цих термінів знайшли своє закріплення і на законодавчому рівні. Так, відповідно до Методики визначення критеріїв євроінтеграційної складової державних цільових програм, затвердженої наказом Міністерства економіки та з питань європейської інтеграції України від 16 березня 2005 р., термін «адаптація законодавства» вживається як синонім до зближення і під ним запропоновано розуміти процес приведення законів України та інших нормативно-правових актів у відповідність із *acquis communautaire*. При цьому *acquis communautaire* – це правова система Європейського Союзу (далі – ЄС), яка включає акти законодавства ЄС (але не обмежується ними), прийняті в рамках ЄС, спільної зовнішньої політики та політики безпеки, співпраці у сфері юстиції та внутрішніх справ. А гармонізація (приведення у відповідність) – це процес приведення національних стандартів у відповідність із стандартами ЄС [311]. Таким чином, зміст понять «гармонізація», «адаптація» та «наближення» свідчить, що вони є синонімами.

В нормах Угоди про асоціацію України з ЄС, присвячених регулюванню надання транспортних послуг, вживаються всі три зазначені терміни (зокрема, в ст. 114 – «адаптація», в ст. 138 – «наближення», в ст. 368 – «гармонізація»). Тоді як в установчих договорах ЄС найчастіше використовується термін «гармонізація» (ч. 5 ст. 2, ч. 2 ст. 19, ч. 4 ст. 79, ч. 2 ст. 83, ст. 84, ст. 113 Договору про функціонування ЄС від 25 березня 1957 р. [192]). Аналіз Консолідованої версії Договору про ЄС та Договору про функціонування ЄС з протоколами та деклараціями надає можливість зробити висновок, що поняття «гармонізація» характеризує процес приведення законодавства у відповідність до норм права ЄС, що відбуваються в межах ЄС та є статутним обов'язком держав-членів. Тому в

подальшому під гармонізацією приватноправового законодавства в сфері надання транспортних послуг із законодавством ЄС пропонуємо розуміти процес коригування законодавства України на підставі правових актів ЄС, зокрема, директив та регламентів, які мають обов'язкову силу для держав – членів ЄС, з метою приведення національного законодавства у відповідність до їх положень.

Директиви та Регламенти Європейського Парламенту та Ради в сфері транспорту, до змісту яких Україна зобов'язується поступово наблизити своє законодавство, визначені додатками XXXII [129] та XXXIII [130] до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію. Загалом в додатках зазначено 49 Директив та Регламентів ЄС та графіки їх впровадження в законодавство України.

Варто погодитись з висловленою в юридичній літературі позицією, що положення Угоди про асоціацію щодо гармонізації мають рамковий характер, а їх реалізація потребує ухвалення відповідних нормативних актів, створення необхідних інституційних механізмів та здійснення певних дій і на міжнародному рівні взаємовідносин сторін, і в правопорядках України та Союзу [322, с. 14]. Нормативно-правовим актом, який визначає засади наближення національного законодавства до європейських стандартів, є Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. [329]. Згідно з положеннями зазначеної стратегії пріоритетними завданнями органів виконавчої влади України є: 1) забезпечення впровадження вимог законодавства ЄС у сфері перевезення та гармонізація законодавства України із законодавством ЄС шляхом удосконалення нормативно-правової бази; 2) забезпечення створення рівних та прозорих умов на ринку надання транспортних послуг, а саме: прийняття нормативно-правових актів щодо лібералізації транспортного ринку та недискримінаційної відкритої конкуренції відповідно до законодавства ЄС; гарантування рівноправного, відкритого та прозорого доступу операторам до транспортної інфраструктури; розвиток прозорого національного ринку транспортно-експедиційних послуг та ін.

Для реалізації зазначених напрямів Кабінетом Міністрів України затверджено План заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, від 25 жовтня 2017 р., постанова № 1106 [348]. У 2018 р. у взаємодії з ЄС Кабінетом Міністрів України розроблено проект плану заходів на 2019–2021 роки з реалізації Національної транспортної стратегії України, який знаходиться на етапі громадського обговорення на веб-сайті Міністерства інфраструктури України [447].

На сторінках юридичної літератури визначають різні способи гармонізації національного законодавства із законодавством країн ЄС, серед яких: 1) приєднання до правових актів, які закріплюють міжнародні стандарти у тій чи іншій галузі; 2) узгодження положень національної нормативної бази з приписами постанов інститутів Євросоюзу; 3) взаємне визнання національних стандартів Україною та ЄС [322, с. 14]; 4) прийняття національних правових актів, які враховують в тій чи іншій мірі положення права ЄС; 5) інкорпорація у національне право правових актів ЄС; 6) паралельне ухвалення країнами нормативних актів, які є ідентичними або схожими за своїм змістом з актами ЄС [321, с. 242] та ін.

Спробуємо визначити способи гармонізації національного законодавства України в сфері надання транспортних послуг із законодавством країн ЄС.

Одним із способів гармонізації вітчизняного законодавства є приєднання України до міжнародних нормативно-правових актів, які діють на території ЄС, чи підписання двосторонніх договорів про співпрацю в сфері надання транспортних послуг з країнами ЄС. Так, відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 21 листопада 2018 р. № 991 Україна приєдналась до Протоколу 1988 р. до Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 р. з поправками 2003, 2004, 2006, 2008, 2012, 2013 та 2014 років до нього [462].

В додатку XXXII до Угоди про асоціацію задекларовано укладення та імплементацію широкомасштабної Угоди про спільний авіаційний простір та



безвідносно до укладення зазначеної Угоди забезпечення виконання та узгодженого розвитку двосторонніх угод про повітряне сполучення між Україною та державами – членами ЄС. Відповідно до п. 1788 Плану заходів уряду з виконання Угоди про асоціацію укладення Угоди про спільний авіаційний простір було заплановано до 31 грудня 2018 р. Проте, як зазначається на сайті Державної авіаційної служби України, переговорний процес щодо укладення цієї Угоди досі триває. Підписання Угоди двічі відкладалось за ініціативи сторони ЄС. Для віднайдення компромісу та узгодження змісту Угоди про спільний авіаційний простір продовжуються консультації на різних рівнях із залученням усіх зацікавлених учасників переговорного процесу [137].

Другим способом гармонізації приватноправового законодавства України в сфері надання транспортних послуг із законодавством ЄС є прийняття національних нормативно-правових актів України, які враховують положення права ЄС. Так, відповідно до Угоди про асоціацію протягом 8 років з дати набрання нею чинності в законодавстві України мають бути закріплені положення Директиви Ради 92/106/ЄЕС від 7 грудня 1992 р. про встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами. На сьогодні перевезення вантажів в прямому змішаному сполученні (комбіновані або змішані перевезення вантажів) регулюються ст. 913 ЦК України та ст. 312 ГК України, Правилами перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні. Перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні іншими видами транспорту не отримало належного правового регулювання. Тому з метою усунення законодавчої прогалини та гармонізації вітчизняних норм із положеннями зазначеної директиви Міністерство інфраструктури України розробило проект Закону України «Про мультимодальні перевезення», який розміщено на веб-сайті міністерства з метою громадського обговорення законопроекту. Останній визначає правові та організаційні засади мультимодальних перевезень в Україні і спрямований на створення умов для їх розвитку та вдосконалення. Левова частка статей проекту цього нормативно-правового акта присвячена регулюванню договірних відносин з надання

транспортних послуг, зокрема, визначено поняття мультимодального договору, окреслено коло його істотних умов, закріплено права та обов'язки сторін, їх відповідальність (ст. 8–15) та інші [452].

У сфері залізничного транспорту на виконання одразу семи директив та чотирьох регламентів ЄС розроблено проект Закону України «Про залізничний транспорт України» (реєстр. № 7316 від 17 листопада 2017 р.) [443]. Даним проектом Закону передбачається комплексна реформа в управлінні залізничним транспортом та демонополізація ринку залізничних перевезень. До речі, в Верховній Раді України, окрім зазначеного законопроекту, зареєстровано ще три проекти Законів України «Про залізничний транспорт України» (реєстр. № 3650 від 14 грудня 2015 р., № 4593 від 05 травня 2016 р. та № 9512 від 30 січня 2019 р.) [444].

Для виконання норм ст. 369 Угоди про асоціацію наказом Міністерства інфраструктури України від 18 грудня 2015 р. № 543 затверджено Стратегічний план розвитку річкового транспорту на період до 2020 року [546]. Відповідно до зазначеної стратегії в короткостроковій перспективі (до 3-х років, тобто до 2018 р.) було заплановано прийняття Закону України «Про внутрішній водний транспорт України». Проте на сьогодні проект закону не прийнято. Водночас варто зауважити, що у Верховній Раді України зареєстровано загалом шість законопроектів, присвячених внутрішньому водному транспорту України (№ 2475а від 04 серпня 2015 р., № 2475а-д від 09 липня 2018 р., № 2475а-1 від 19 серпня 2015 р., № 2475а-2 від 20 серпня 2015 р., № 2475а-3 від 16 червня 2017 р., № 2475а-4 від 07 березня 2018 р. [435]). Беззаперечно, прийняття спеціального нормативно-правового акта, який би регулював договірні відносини з надання транспортних послуг у сфері річкового транспорту, є надзвичайно актуальним. Оскільки, як зазначалось вище, на території України досі залишається чинним СВВТ СРСР, норми якого значно застарілі.

Окремі нормативно-правові акти, спрямовані на покращення правового регулювання в сфері перевезень, прийняті. Наприклад, на виконання Директиви (ЄС) Європейського Парламенту та Ради № 2008/68/ЄС щодо перевезення

небезпечних вантажів внутрішніми шляхами від 24 вересня 2008 р. [119] наказом Міністерство інфраструктури України від 04 квітня 2017 р. затверджено Правила перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами України [413]. На виконання Регламенту (ЄС) Європейського Парламенту та Ради № 261/2004 про запровадження загальних правил компенсації та допомоги пасажиром у разі відмови у перевезенні та скасування чи тривалої затримки рейсів від 11 лютого 2004 р. та Регламенту Ради (ЄС) № 2027/97 про відповідальність авіаперевізника у випадку інциденту від 09 жовтня 1997 р. наказом Державної авіаційної служби України прийнято від 26 листопада 2018 р. прийнято Авіаційні правила України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів та багажу» [3].

Третім способом гармонізації національного законодавства в сфері надання транспортних послуг є імплементація в законодавство України положень регламентів та директив ЄС шляхом внесення змін та доповнень до чинних нормативно-правових актів. Так, з метою гармонізації національного законодавства із законодавством ЄС у сфері надання поштових послуг розроблено проект Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про поштовий зв'язок» [434]. Він імплементує положення Директиви 97/67/ЄС від 15 грудня 1997 р., доповненої Директивою 2002/39/ЄС від 10 червня 2002 р., Директивою 2008/6/ЄС від 20 лютого 2008 р., якими запроваджуються спільні правила розвитку внутрішнього ринку поштових послуг Співтовариства та вдосконалення якості послуг, серед яких: надання універсальних поштових послуг; фінансування універсальних поштових послуг на умовах, якими гарантується надання послуг на постійних засадах; тарифних принципів та прозорості рахунків для надання універсальних поштових послуг; встановлення стандартів якості для надання універсальних поштових послуг та впровадження системи для забезпечення дотримання зазначених стандартів та ін. В проекті зазначеного закону запропоновано нове поняття призначеного оператора поштового зв'язку – це оператор або оператори поштового зв'язку, яких відповідно до законодавства призначено для надання в установленому порядку універсальних послуг поштового зв'язку на всій території України. При цьому універсальні послуги

поштового зв'язку – це послуги поштового зв'язку встановленого рівня якості, які на постійній основі надаються користувачам на всій території України за цінами (тарифами), що регулюються державою. До універсальних послуг поштового зв'язку належать більшість поштових послуг: поштові відправлення вагою до 2 кг; посилки вагою до 10 кг; секограми вагою до 7 кг; реєстровані та з оголошеною цінністю поштові відправлення [434]. Проте громадськість сколихнула інформація, що проект закону не визначає процедуру призначення нового суб'єкта – призначеного оператора поштового зв'язку, що може створити ґрунт для формування нового монополіста на ринку надання послуг поштового зв'язку, в тому числі щодо перевезення пошти [399].

На розгляді Верховної Ради України знаходиться проект Закону України «Про внесення змін до деяких законів України щодо обов'язкового страхування відповідальності перевізника за шкоду, заподіяну життю, здоров'ю пасажирів та третіх осіб» (реєстр. № 4642 від 11 травня 2016 р.) [433]. Прийняття зазначеного законопроекту забезпечить, серед іншого, узгоджений з європейським законодавством в сфері морського транспорту режим відповідальності та страхування для перевезення пасажирів морем (виконання норм Регламенту ЄС № 392/2009 про відповідальність перевізників при перевезенні пасажирів морем у випадку аварій від 23 квітня 2009 р. [487]).

Таким чином, гармонізація приватноправового законодавства України в сфері надання транспортних послуг із законодавством ЄС відбувається трьома способами, а саме: 1) приєднання України до міжнародних нормативно-правових актів, які діють на території ЄС, чи підписання двосторонніх договорів про співпрацю у сфері надання транспортних послуг з країнами ЄС; 2) розроблення та прийняття нормативно-правових актів України в сфері надання транспортних послуг, які враховують положення права ЄС; 3) імплементація в законодавство України положень регламентів та директив ЄС шляхом внесення змін та доповнень до чинних нормативно-правових актів України.

Проте, як зазначає Уряд України у Звіті про виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом за 2018 р., «найменш вдало проходить

виконання зобов'язань України перед Європейським Союзом у таких напрямках як транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги (15%)» [151]. Тому подальше наукове дослідження проблем правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг може стати ґрунтовною основою для гармонізації національного законодавства України у цій сфері з законодавством ЄС [243, с. 258].

Таким чином, сучасний період правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг (1991 – 2019 рр.) характеризується створенням в Україні власної системи нормативного регулювання транспортних послуг на приватноправових засадах, що відображено в нормах ЦК України. З підписанням Угоди про асоціацію з ЄС законодавство України в сфері надання транспортних послуг має бути приведено у відповідність до положень європейських стандартів.

Отже, на підставі наведеного вище можна виокремити такі основні історичні періоди правового регулювання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг: період зародження (X ст. – кінець XVIII ст.), період становлення (кінець XVIII ст. – кінець XIX ст.), період трансформування (початок XX ст. – кінець XX ст.) та сучасний період (1991 – 2019 рр.) [244, с. 122].

Сучасний період можна поділити на три етапи: 1991 – 2003 рр., 2003 – 2014 рр. та з 2014 р. до сьогодні (2019 р.). Протягом 1991 – 2003 рр. в Україні створюється власна законодавча база в сфері регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг, проте продовжує діяти ЦК УРСР 1963 р., побудований на засадах планової економіки. З 2003 р. до 2014 р. правове регулювання досліджуваних відносин здійснюється на приватноправових засадах, що визначені нормами ЦК України 2003 р. З підписанням у 2014 р. Угоди про асоціацію України з ЄС і до сьогодні (2019 р.) одним із пріоритетних напрямів розвитку національного законодавства у сфері надання транспортних послуг є його гармонізація з правом ЄС.

## **1.2. Загальна характеристика механізму правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг в Україні**

Характеризуючи механізм регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг, насамперед зазначимо, що це не нова категорія в доктрині цивільного права. Однак в юридичній літературі наголошується на недостатності наукового осмислення процесів, пов'язаних із аналізом сфери врегульованих положеннями цивільного права особистих немайнових та майнових відносин [598, с. 117]. Тому протягом останнього десятиліття поняття механізму правового регулювання отримало нове життя при перегляді його крізь призму окремих видів цивільних відносин.

Механізм правового регулювання суспільних відносин як загальнотеоретичне поняття вивчалось багатьма науковцями та практиками, серед яких М. Г. Александров, С. С. Алексєєв, В. М. Горшенєв, А. В. Коструба, Н. С. Кузнєцова, В. В. Луць, В. В. Мазур, С. В. Невестюк, М. Д. Пленюк, О. Ф. Скакун, В. Л. Яроцький та інші. В українській доктрині цивільного права достатньо уваги приділено аналізу особливостей механізму правового регулювання окремих видів цивільних відносин, зокрема, договірних (С. О. Погрібний), оренди (І. Р. Калаур), підряду (А. Б. Гриняк), послуг (Н. В. Федорченко), деліктних (О. О. Отраднава) та інших. Водночас на сьогодні малодослідженою залишається тематика механізму правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг.

В науковій юридичній літературі термін «механізм» використовується у різних словосполученнях, зокрема, «механізм держави», «механізм тлумачення», «механізм управління», «механізм правотворчості», «механізм правового впливу», «механізм правового регулювання», «механізм реалізації норм права», «механізм реалізації прав та свобод», «механізм захисту прав і свобод», «механізм впровадження режиму законності» тощо. У Великому тлумачному словнику сучасної української мови термін «механізм» тлумачиться по-різному [56, с. 523]. Однак в більшості випадків цей термін вживається для характеристики технічних

процесів, тому часто використовується у сфері технічних наук. Цілком зрозуміло, що в юридичній літературі можна зустріти точку зору про недоцільність використання цього поняття в доктрині права. Наприклад, Л. О. Корчевна критикує поняття «механізм правового регулювання». На думку дослідниці, поява категорії «механізм правового регулювання» в юридичній науці була зумовлена виведенням останньої на один рівень із природознавчою наукою і широким використанням в її межах природничих категорій та причинно-механістичного підходу до пояснення сутності основних явищ правової матерії. Науковець робить висновок, що онтологічна революція в науці та пов'язана з нею гуманітаризація теоретичних знань, включаючи й знання про державу і право, спростовують механістичний підхід у правопізнанні як спрощений, а отже, недостатній [194, с. 119]. Проте поняття «механізм правового регулювання» було випробувано часом протягом багатьох десятиліть, тому зазначена позиція не отримала належної підтримки. Як стверджує М. Г. Шарце, поняття «механізм правового регулювання» дає змогу не лише зібрати разом явища правової дійсності – норми, правовідносини, юридичні акти тощо, а й представити їх у динаміці: продемонструвати специфічні функції певних юридичних явищ у їх взаємозв'язку [621, с. 11]. У доктрині приватного права «механізм правового регулювання» активно використовується як опорна категорія при моделюванні вирішення нагальних проблем та завдань цивільно-правового регулювання [351, с. 121].

Вперше термін «механізм» в юридичній літературі застосував до правового регулювання М. Г. Александров. Він називав механізм правового регулювання категорією, що опосередковує взаємодію комплексу правових норм, які забезпечують динаміку (рух) правовідносин [6, с. 183].

Така точка зору отримала подальшу підтримку та розвиток у працях С. С. Алексєєва, який визначав механізм правового регулювання як взятую в єдності всю сукупність юридичних засобів, за допомогою яких забезпечується правовий вплив на суспільні відносини. У своїх працях вчений констатував, що питання про механізм правового впливу є центральним у проблематиці правового регулювання. Завдання механізму полягає в забезпеченні ефективності впливу

права на суспільні відносини, тобто доцільності й результативності правових заходів, юридичних норм [8, с. 3–4, 32–35]. Теоретичні напрацювання С. С. Алексєєва були покладені в основу так званого інструментального або спеціально-юридичного підходу до розуміння механізму правового регулювання, згідно з яким механізм правового регулювання здійснюється за допомогою таких інструментів як «комплекс засобів, весь юридичний інструментарій, що працює в процесі правового регулювання». Заради справедливості варто зазначити, що науковець запропонував й інші підходи до механізму правового регулювання – психологічний та соціальний. Психологічний підхід – це «свого роду проекція способів правового регулювання на психологічну сферу особистості». При цьому характеризуються психологічні аспекти поведінки людей як суб'єктів суспільних відносин, на які здійснюється вплив правового регулювання. Зміст соціального підходу науковець зводить до можливості використовувати поняття «механізм» більш широко, з позицій правового впливу в цілому. Під таким кутом зору розглядається не механізм правового регулювання, а «соціальний механізм дії права» [10, с. 11–23]. Два останніх підходи знайшли свій розвиток в психології та соціології. Тоді як інструментальний підхід застосовується в доктрині права загалом та в доктрині приватного права зокрема.

Водночас хоча й інструментальний підхід до розуміння механізму правового регулювання є найбільш поширеним та обґрунтованим, проте не єдиним. Так, поряд з інструментальним, в юридичній літературі обґрунтовується діяльнісний методологічний підхід, заснований В. М. Горшенєвим. Вчений першим вказав на можливість розгляду механізму правового регулювання з позицій його зовнішньої організації, коли основна увага зосереджується на дослідженні організаційних сторін (форм) правового регулювання, а також аналізується вся сукупність правових форм діяльності органів держави і громадських організацій, до яких дослідник відносив правотворчу і правозастосовну діяльність [78, с. 55–56]. Таке розуміння механізму правового регулювання й було покладено в основу сформованого діяльнісного підходу до його осмислення. Тобто основна мета діяльнісного підходу зводиться до аналізу механізму правового регулювання



через призму діяльності певних уповноважених на те суб'єктів, яка спрямовується на забезпечення втілення приписів правових норм у реальне життя і досягнення мети правового регулювання – відповідного рівня упорядкованості певних суспільних відносин. Увага тут акцентується не на правових засобах з точки зору інструментального підходу, а на тому, що являє собою зазначена діяльність, яким чином вона відбувається, які суб'єкти беруть у ній участь, а також яким чином вона опосередковує процес правового регулювання і забезпечує досягнення його мети. Іншими словами, саме діяльність виступає засобом (інструментом) реалізації правового регулювання. На сьогодні діяльнісний підхід знаходиться в стані свого розвитку, хоча, порівняно з інструментальним підходом, активно не застосовується. Серед прихильників діяльнісного розуміння проблематики механізму правового регулювання доцільно назвати таких науковців, як: В. М. Карташов [167, с. 20], Е. Р. Чернова [619, с. 20], В. В. Мазур [295, с. 51–56] та інші.

Окрім двох зазначених вище методологічних підходів, виділяють й інші. Так, значний вплив на розвиток інструментального методологічного підходу мав системний підхід до розуміння механізму правового регулювання, запропонований В. О. Шабалінім. Науковець запропонував розуміти під ним «складну сукупність юридичних засобів як управляючу систему, за допомогою якої здійснюється цілеспрямований правовий вплив на суспільні відносини» [620, с. 137]. Механізм правового регулювання відповідно до цього методологічного підходу розглядається як цілісна система, яка підпорядкована єдиній меті – здійснити регулювання суспільних відносин. Проте, на відміну від інструментального підходу, окремі правові засоби не виокремлюються і не розглядаються. Основна увага зосереджується на механізмі правового регулювання як системі. Це створює ґрунт для включення до системи механізму правового регулювання не лише правових, а й психологічних та соціальних засобів (наприклад, свідомість, культура).

Свого визнання та значного поширення зазначений методологічний підхід в цивілістичній доктрині не отримав. Хоча в юридичній літературі можна знайти

окремі спроби надати нового дихання цьому підходу [326, с. 19]. Проте системний методологічний підхід став основою для розгляду правових засобів у інструментальному підході не лише в статистиці, а й у динаміці.

Наявність кількох методологічних підходів спричинило спробу поєднати їх та створити так званий комплексний або інтегративний підхід до розуміння механізму правового регулювання. На сьогодні він не є поширеним, в тому числі у роботах цивілістичного спрямування, проте знаходить свій вияв в окремих загальнотеоретичних працях [135, с. 30]. Наприклад, в межах названого підходу В. Д. Сорокін пропонує розглядати механізм правового регулювання як юридичну процедуру, за допомогою якої правове регулювання породжує юридичні наслідки. Механізм правового регулювання, на думку науковця, є системою тісно взаємодіючих елементів – предмета, метода та процесу правового регулювання [538, с. 34]. На переконання Ю. С. Жарікова, механізм правового регулювання має складатися не із системи елементів, а із системи стадій, кожна з яких представляє собою складний, багатоаспектний зміст, що потребує окремого аналізу [141, с. 37]. Іншу точку зору відстоює І. В. Табарін, який вважає механізм правового регулювання (юридичний механізм) порядком упорядкування суспільних взаємозв'язків, коли в результаті правового впливу учасники соціальних відносин набувають взаємообумовлених прав та обов'язків [551, с. 24]. На переконання А. О. Абрамової механізм правового регулювання є нормативно-організованим, послідовно здійснюваним комплексним процесом, що спрямований на результативне втілення правових норм у життя за допомогою адекватних правових засобів. Під час осмислення його структури правознавець також виокремлює стадії механізму правового регулювання, зокрема, здійснення юридичного факту, передбаченого нормою права, та реалізація прав та обов'язків [1, с. 12].

Отже, підсумовуючи вищенаведене, варто зазначити, що найбільш поширеним на сьогодні і в теорії права, і в теорії цивільного права є інструментальний підхід. Це проявляється у великій кількості авторських дефініцій цього поняття, де основний акцент робиться на словосполучення

«правові засоби» або «система правових засобів». Спираючись на нього буде проведено подальше загальнотеоретичне дослідження механізму правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг.

Таке поняття покладено в основу сучасної теорії права, де під механізмом правового регулювання прийнято розуміти систему всіх державно-правових (юридичних) засобів, за допомогою яких держава здійснює владний вплив на суспільні відносини. Він не збігається повністю з правовою системою суспільства, є дещо «вужчим» від неї. Адже до останньої так чи інакше входять і такі явища, в яких ані держава, ані суспільство не зацікавлені (зокрема правопорушення). Дія механізму правового регулювання супроводжується, переплітається, пов'язується із впливом інших соціальних явищ, які в цілому можна відобразити поняттям загальносоціального механізму правового регулювання [484, с. 168].

Механізм правового регулювання суспільних відносин є складним правовим явищем, щодо поняття та складових якого в теорії досі тривають наукові дискусії. Варто зазначити, що поняття механізм правового регулювання є характерним для врегулювання усіх відносин, в тому числі цивільних. Спираючись на загальні засади теорії, цивілісти формулюють власні поняття механізму правового регулювання окремих відносин.

Так, С. О. Погрібний у своїх працях аналізує механізм правового регулювання договірних цивільних відносин, під яким він пропонує розуміти послідовний ланцюг зміни окремих правових явищ: норма права, що регулює цивільні відносини; юридичний факт; права та обов'язки, що існують у цивільних правовідносинах, які виникли на його підставі; реалізація цивільних прав та виконання обов'язків, а за необхідності – також і захист порушеного права та інтересу [358, с. 43]. На перший погляд, аналіз даної дефініції може сформулювати уявлення про те, що науковець не розглядає механізм цивільно-правового регулювання як «систему або сукупність цивільно-правових засобів», що є характерним для інструментального підходу. Насправді це не так, оскільки зазначене концептуальне розуміння механізму впливає з самого змісту визначення, запропонованого С. О. Погрібним. Науковець зазначає про «окремі

правові явища», до яких відносить цивільно-правові норми, юридичні факти, суб'єктивні цивільні права та обов'язки, акти їх реалізації, а також засоби захисту порушених цивільних прав та інтересів. За своєю природою ці правові явища і є власне цивільно-правовими засобами, що в сукупності утворюють механізм цивільно-правового регулювання. Вказівка ж на те, що механізм являє собою послідовний ланцюг зміни зазначених правових явищ, підкреслює, що ці явища організовані певним чином, взаємопов'язані та перебувають у взаємодії. Останнє дає змогу вести мову не про простий набір правових явищ, а про їх систему, а отже, й про систему цивільно-правових засобів [294, с. 111; 161, с. 141].

На думку В. В. Луця, таке поняття механізму правового регулювання договірних відносин є відображенням загальноприйнятого у загальній теорії держави і права розуміння правового регулювання як триваючого процесу, в ході якого здійснюється вплив права на суспільні відносини і який містить три ланки (стадії): 1) юридичні норми; 2) правові відносини і, зокрема, суб'єктивні права та юридичні обов'язки їх учасників; 3) акти реалізації прав та обов'язків. Однак виділення окремих стадій процесу правового регулювання є досить умовним, оскільки у правовій дійсності не завжди можна прослідкувати чіткі межі проходження цього процесу по його окремих стадіях. ... Слід погодитись з думкою багатьох авторів, які до механізму правового регулювання відносять значно ширше коло правових засобів (акти застосування права, дефініції, фікції, презумпції тощо) [284, с. 32–33]. Таким чином, науковець пропонує розширити зміст досліджуваного поняття.

Досліджуючи договірні відносини з надання послуг, Н. В. Федорченко пропонує поняття механізму правового регулювання таких відносин, який є системою взаємодіючих між собою елементів (правових засобів, способів та форм), за допомогою яких забезпечується регулювання відносин з надання послуг, а також реалізується закладена в нормах права і положеннях договору модель поведінки замовника та виконавця щодо споживання наданої послуги та у більшості випадків одержання винагороди за це [586, с. 40].

Спробу дати визначення механізму цивільно-правового регулювання транспортних відносин робить Р. І. Таш'ян. З його позиції механізм цивільно-правового регулювання транспортних відносин можна визначити як систему ефективних правових засобів, спрямованих на упорядкування транспортних цивільних відносин з метою забезпечення інтересів окремих осіб та функціонування транспортної системи в цілому, яка реалізується за допомогою дій суб'єктів цивільного права та за підтримки і захисту публічної влади. Цей механізм є складовою загального механізму правового регулювання, а отже, має всі притаманні йому ознаки. Так, його елементами є норми права, юридичні факти, правовідносини, виконання обов'язків, акти захисту порушених прав та законних інтересів. Водночас механізм у транспортних відносинах має певну специфіку, яка полягає у широкому застосуванні міжнародних нормативно-правових актів, типових договорів, стандартних форм чартерів (проформ), істотній ролі звичаїв та узвичаєнь, підзаконних нормативно-правових актів [555, с. 107]. У запропонованому теоретичному доробку викликає зауваження термін «транспортні цивільні відносини». Адже транспортні відносини регулюються не лише приватними нормами, а й нормами публічного права.

На підставі проведеного вище аналізу, беручи до уваги основи теорії права та окремі розробки цивілістів у досліджуваній сфері, пропонуємо під механізмом правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг розуміти систему взаємодіючих між собою правових засобів, за допомогою яких забезпечується регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг [662, с. 77]. Метою такого механізму є забезпечення потреб населення загалом та окремих фізичних осіб зокрема в отриманні транспортних послуг.

Механізму правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг як правовому явищу притаманні характерні для нього ознаки, які можна сформулювати, керуючись загальними засадами теорії [533, с. 498–499]. По-перше, він є складовою частиною механізму соціального регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг. Його правова діяльність супроводжується політичним, економічним та іншими видами

механізму соціального регулювання цього виду договірних відносин, переплітається з ними. По-друге, це широка за обсягом категорія, яка об'єднує явища правової дійсності: засоби (норми цивільного права, які регулюють такі суб'єктивні права і юридичні обов'язки учасників договірних відносин з надання транспортних послуг, рішення судів, об'єктивовані в правових актах тощо); способи (дозвіл, зобов'язування, заборона); форми (використання, виконання, додержання, застосування). По-третє, становить систему правових засобів, способів, форм, що перебувають у взаємозв'язку і взаємодії. Кожна частина механізму правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг знаходиться виконує специфічні функції. По-четверте, механізм правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг є динамічною частиною правової системи суспільства. Як і правова система суспільства, механізм правового регулювання являє собою цілісність правової дійсності, визначається закономірностями еволюції суспільства, рівнем розвиненості економіки, культури. Його призначення полягає в приведенні в дію необхідних елементів правової системи, забезпеченні їх «роботи». Від механізму залежать ефективність правового регулювання, відповідність поведінки учасників договірних відносин з надання транспортних послуг розпорядженням юридичних норм, їх рух до задоволення власних інтересів. По-п'яте, результатом діяльності механізму правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг є врегулювання таких відносин.

При характеристиці будови механізму правового регулювання доцільно використовувати термін «структура», оскільки він вказує на зв'язок елементів між собою і більш адекватно відповідає стану правовідносин, тоді як термін «склад» лише фіксує наявність елементів без вказівки на їх логічний взаємозв'язок.

Структуру механізму правового регулювання розробив С. С. Алексєєв, який, роздумуючи над цією проблематикою, змінював свої погляди кілька разів. Первісно в розумінні С. С. Алексєєва механізм правового регулювання містив три основні елементи (або частини): юридичні норми, правовідносини й акти реалізації суб'єктивних юридичних прав та обов'язків [8, с. 35, 48, 61–62]. Згодом

він зазначав, що є ще два елементи (неосновних, на думку вченого) – нормативні юридичні акти, правосвідомість та правова культура. В останніх працях «під суворо інструментальним кутом зору» науковець вирізняє в механізмі правового регулювання три основні ланки: юридичні норми – основу правового регулювання; правові відносини, зокрема, суб'єктивні права та юридичні обов'язки їх учасників; акти реалізації прав та обов'язків. Лише в деяких випадках до механізму правового регулювання включається четверта ланка – акти застосування права. При цьому окремими додатковими елементами механізму правового регулювання є індивідуальні акти, правоположення практики тощо [200, с. 30; 484, с. 29; 17, с. 27–37].

Такі напрацювання знайшли свій розвиток в сучасній теорії права. Науковці по-різному визначають структуру механізму правового регулювання, додаючи або виключаючи ті чи інші елементи на власний розсуд. Так, більшість розробників загальної теорії права мають спільну позицію щодо віднесення до механізму правового регулювання таких елементів як правова норма, правовідносини, акти реалізації суб'єктивних прав та юридичних обов'язків, а також акти застосування права [15, с. 216]. Разом з тим одні науковці включають до структури механізму правового регулювання також юридичний факт (фактичний склад) [168, с. 7; 561, с. 627], що видається абсолютно обґрунтованим. Інші дослідники включають у структуру механізму правового регулювання також такі елементи, як: правотворчість, правосвідомість та (або) правова культура, законність, правопорядок, акти тлумачення правових норм, нормативно-правові акти тощо [484, с. 168–169; 533, с. 263; 617, с. 8; 338, с. 20]. Трапляється ще точка зору, що елементами механізму правового регулювання є правосуб'єктність, юридичні факти (фактичні склади), модель правовідносин, норми права, нормативний правовий акт [173, с. 18].

Намагаючись поєднати різні точки зору щодо елементів механізму правового регулювання, науковці пропонують два способи (підходи) визначення елементів механізму правового регулювання. Перший з них – широкий підхід, відповідно до якого означений механізм охоплює значну сукупність елементів, що беруть

участь у процесі упорядкування суспільних відносин, серед яких правосвідомість, правова культура, правомірна поведінка та інші. Другий спосіб розгляду елементної будови механізму правового регулювання є вузьким та включає лише ті елементи, які складають основу регулятивної функції права. До них належать: 1) норми права; 2) нормативно-правові акти; 3) правовідносини; 4) реалізація права; 5) законність [552, с. 105–106; 562, с. 307–308].

Є й інші точки зору. Однією із них є запропонований поділ елементів механізму правового регулювання на обов'язкові протягом усього регулювання (правосвідомість та законність), обов'язкові на відповідних стадіях регулювання (норми права, нормативно-правові акти, юридичні факти, правовідносини, акти тлумачення (з'ясування) змісту правових норм, акти реалізації суб'єктивних юридичних прав і обов'язків) та факультативні (інтерпретаційно-правові акти, акти застосування правових норм) [484, с. 156–157].

Відсутність єдиної точки зору щодо структури механізму правового регулювання в теорії права знаходить своє відображення в цивілістичній доктрині. Класично до структури механізму правового регулювання цивільних відносин включають: цивільно-правову норму, юридичні факти, цивільні правовідносини, акти реалізації суб'єктивних цивільних прав та юридичних обов'язків, акти застосування права [72, с. 75; 641, с. 274]. Проте окремі цивілісти не включають акти застосування права як елемент механізму цивільно-правового регулювання, розглядаючи їх як особливу форму реалізації [344, с. 14–22]. Деякі дослідники приватних відносин як елемент механізму правового регулювання включають захист суб'єктивних цивільних прав та інтересів [103, с. 89; 358, с. 49; 586, с. 52]. В цивілістичній літературі також висловлюється пропозиція розглядати цивільну відповідальність як додатковий елемент механізму цивільно-правового регулювання [586, с. 51; 628, с. 512–522]. Крім того, трапляється точка зору, що елементом механізму цивільно-правового регулювання є судова практика [67, с. 10], з чим важко погодитись.

Очевидно, варто підтримати висловлену в юридичній літературі точку зору, що намагання включити до структури механізму правового регулювання, а відтак



й механізму цивільно-правового регулювання майже всі явища правової дійсності не можна вважати правильним. Зокрема, нівелюється значення механізму цивільно-правового регулювання як інструменту, що забезпечує регулятивний вплив цивільно-правової норми на відповідні цивільні відносини, оскільки в його структуру включаються зовсім різні за своєю природою правові явища, які безпосередньо не задіяні в цивільно-правовому регулюванні і, відповідно, не мають регулятивного потенціалу. Така ситуація призводить до того, що розмиваються межі поняття механізму цивільно-правового регулювання. Виникає проблема його співвідношення з іншими правовими категоріями, зокрема правовою системою [296, с. 156 – 157].

Найбільш повно обґрунтування структури механізму правового регулювання в науковому інструментарії дослідження теоретичних проблем правового регулювання цивільних відносин здійснив С. О. Погрібний. На його думку, до елементів механізму правового регулювання цивільних і, зокрема, договірних відносин належать норми цивільного права, юридичні факти, що передбачені нормами цивільного права; суб'єктивні юридичні права та обов'язки в договірних зобов'язаннях, які також передбачені нормами цивільного права і які отримують суб'єкти правовідносин, що виникли на підставі згаданих юридичних фактів; здійснення суб'єктивних юридичних прав та виконання суб'єктивних юридичних обов'язків; захист порушених цивільних прав та інтересів. Характеризуючи запропоновану структуру, науковець зазначає, що такий елемент механізму правового регулювання договірних цивільних відносин, як захист цивільних прав та інтересів його учасників, є необов'язковим (факультативним), оскільки він з'являється лише за необхідності вирівнювання викривленого розвитку правового регулювання цивільних договірних відносин з метою приведення їх у відповідність до норм договірного або статутного права [360, с. 8]. Загалом із висловленою точкою погоджується та розвиває її у своїх працях, присвячених договірним зобов'язанням з надання послуг, Н. В. Федорченко [586, с. 40, 52].

Керуючись доробками теоретиків права та цивілістів, спробуємо охарактеризувати структуру механізму правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг.

Безумовно, першим елементом у механізмі правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг є норми цивільного права та створені сторонами умови договору про надання транспортних послуг. Зазначене формулювання підкреслює диспозитивність цивільного права і наголошує на важливості не лише цивільно-правової норми як основи механізму цивільно-правового регулювання, а й можливість сторін, керуючись принципом свободи договору, на власний розсуд створювати правила поведінки, закріпивши їх як умови договору.

У цьому контексті доцільно згадати слова В. Л. Яроцького, який вважає, що основна специфіка механізму правового регулювання полягає у використанні для забезпечення його перманентного регулятивного впливу на приватноправову сферу положень двох регулятивних рівнів – нормативного і піднормативного. Піднормативний рівень становлять положення, що забезпечують індивідуальне регулювання [640, с. 22].

В юридичній літературі немає єдиної назви щодо цих двох рівнів правового регулювання. Так, С. О. Погрібний зазначає, що договірні цивільні відносини регулюються за допомогою двох способів їх регулювання: договірною та державною (статутною) [359, с. 35, 52]. На думку А. Б. Гриняка, ці два підрівні доцільніше назвати нормативний та індивідуальний [104, с. 16–17]. До речі, назву «індивідуальний» рівень пропонували ввести С. С. Алексєєв [8, с. 104], Ф. М. Фаткуллін і Ф. Ф. Фаткуллін [584, с. 70–73]. З точки зору Р. Б. Шишки, правовідносини мають таких два рівні регулювання: позитивістський і договірний (піднормативний, індивідуальний) [627, с. 122]. Інші назви пропонує М. М. Сібільов. Він вважає, що існують дві базові моделі правового регулювання договірних відносин – внутрішнє регулювання (саморегулювання) та зовнішнє (імперативне, державне регулювання) [531, с. 58].

Звичайно, кожна точка зору має право на існування. Тому вважаємо за доцільне назвати два рівні регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг: нормативний та договірний. Такі назви, на нашу думку, є найбільш вдалими, оскільки відображають змістове навантаження. Нормативний рівень вказує на врегулювання досліджуваних відносин відповідними нормами цивільного права. Договірний рівень свідчить про можливість сторін врегулювати відносини в змісті договорів про надання транспортних послуг.

Про важливість норми в механізмі правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг наголошує у своїх працях Р. Б. Шишка: «У механізмі правового регулювання перевезень норми позитивного права є основними, вони на індивідуальному рівні конкретизуються договором перевезення і забезпечують регулятивний вплив через: а) юридичні факти; б) правовий режим вантажу; в) правове становище сторін; г) встановлені права та обов'язки; г) види, способи стимулювання, обмеження і заборони; д) види та засоби захисту порушених суб'єктивних цивільних прав та законних інтересів сторін» [627, с. 124].

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).

Особливістю нормативного рівня механізму правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг є надзвичайно велика кількість нормативно-правових актів України, система яких побудована за галузевим критерієм залежно від виду транспорту, яким здійснюється надання таких послуг. Крім того, значна частина норм міститься у міжнародних нормативно-правових актах – договорах та конвенціях, які присвячені регулюванню окремих видів транспорту. У зв'язку з набранням чинності Угоди про асоціацію між Україною та ЄС та прийняттям Закону України «Про

Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» від 18 березня 2004 р. [442] національне законодавство має бути приведено у відповідність до законодавства ЄС, що, відповідно, передбачає імплементацію актів законодавства ЄС у сфері надання транспортних послуг.

Правовому регулюванню договірних відносин з надання транспортних послуг присвячено норми гл. 64 та 65 ЦК України «Перевезення» (ст. 908–928) та «Транспортне експедирування» (ст. 929–935), а також гл. 32 ГК України «Правове регулювання перевезення вантажів» (ст. 306–316). Одночасне прийняття двох кодифікованих актів приватного права спричинило досі не вичерпану дискусію щодо дуалізму приватного права. З цього приводу Р. А. Майданик вдало підкреслює: «Теза щодо одночасного існування ГК і ЦК загалом негативно оцінюється в науці цивільного права, що ґрунтується на розумінні цивільного права як первинної (базової) галузі права, з властивим їй самостійним предметом і методом правового регулювання, які в сукупності не притаманні іншим галузям права. Та чи інша відокремлена сфера суспільних відносин може бути предметом лише однієї галузі права. Суб'єкти господарювання діють в сфері майнових відносин за принципом диспозитивності, тобто рівності сторін, що характерно для предмета і методу галузі цивільного права. Тому суб'єкти господарювання у відносинах юридичної рівності є суб'єктами цивільного права» [298, с. 7].

І підстави для такої дискусії виникають відразу ж при аналізі правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг у вказаних кодифікованих актах приватного права. Так, у структурі ЦК України транспортне експедирування виокремлено в гл. 65 і розглядається як самостійний договір поряд з перевезеннями із визначеними у нормах ст. 929 – 935 особливостями правового регулювання. Тоді як в нормах ГК України транспортне експедирування розглядається як допоміжний щодо перевезення вид діяльності (ч. 4 ст. 306) і регулюється окремою ст. 316 у межах гл. 32 ГК України «Правове регулювання перевезення вантажів». Відповідно до ч. 2 ст. 9 ЦК України законом можуть бути передбачені особливості регулювання майнових відносин у сфері

господарювання. Проте ст. 316 ГК України особливостей регулювання не закріплює, а повністю відтворює ч. 1 ст. 929 ЦК України. Натомість ч. 4 ст. 306 ГК України надає можливість застосовувати до договору транспортного експедирування положення про договір перевезення вантажу, що дозволяє трактувати договір транспортного експедирування як різновид договору перевезення. Такий різний підхід у двох кодифікованих актах спричиняє не лише дискусії на сторінках юридичної літератури, а й проблеми у правозастосовній практиці, про що свідчать матеріали судової практики. Наприклад, згідно з Постановою Вищого господарського суду України від 17 квітня 2012 р. у справі № 1/93/5022-1253/2011 «приймаючи рішення, місцевий суд дійшов висновку, що договір про транспортне експедирування в міжнародному сполученні за своєю правовою природою є договором перевезення вантажів та що взаємовідносини згідно з даним договором регулюються гл. 64 ЦК України і гл. 32 ГК України і виданими відповідно до нього транспортними кодексами, транспортними статутами та іншими нормативно-правовими актами. Апеляційний господарський суд не погодився з такими висновками, оскільки місцевий суд неправильно визначив правову природу спірного договору та помилково застосував позовну давність, визначену ч. 5 ст. 315 ГК України» [388]. З метою подальшого уникнення таких ситуацій на практиці пропонуємо положення гл. 32 ГК України привести у відповідність до норм гл. 64, 65 ЦК України як основного акта цивільного законодавства шляхом виключення ч. 4 ст. 306 та ст. 316 ГК України.

ЦК України не містить окремого параграфу, присвяченого загальним положенням про перевезення, як це виокремлено щодо купівлі-продажу, найму (оренди), підряду. Очевидно, це пов'язано із тим, що договір перевезення опосередковує надання одного із різновидів послуг, а загальні положення про послуги виокремлені в гл. 63 ЦК України. Так, відповідно до ч. 2 ст. 901 ЦК України положення цієї глави можуть застосовуватись до всіх договорів про надання послуг, якщо це не суперечить суті зобов'язання. Загальні положення про перевезення окреслено ст. 908 ЦК України, відповідно до абз. 1 ч. 2 якої загальні умови перевезення визначаються ЦК України, іншими законами,

транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них [249, с. 33].

Таке формулювання ст. 908 ЦК України окреслює широке коло нормативно-правових актів, які містять норми, що регулюють договірні відносини з надання транспортних послуг. За юридичною силою по вертикалі їх можна розмістити так: ЦК України, ГК України, транспортні кодекси, спеціальні закони у цій сфері, статути, інші нормативно-правові акти та правила, що видаються відповідно до них (більш детально питання системи нормативно-правових актів у сфері надання транспортних послуг висвітлено в п. 1.1 дослідження). При цьому варто зауважити, що в нормах ЦК України статути зазначаються в дужках поряд з транспортними кодексами, що може спричинити хибне уявлення про їх юридичну силу. Адже статути є підзаконними нормативно-правовими актами, а не законами.

Норми гл. 63, 64, 65 ЦК України відіграють важливу роль у механізмі правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг. Адже вони закріплюють загальні положення правового регулювання як поіменованих в законодавстві, так і непоіменованих договірних конструкцій, які опосередковують надання транспортних послуг. При цьому норми є не лише загальнообов'язковим формально визначеним правилом поведінки, а, як влучно зазначає О. В. Кохановська, цивільно-правова норма виступає як інформація. Інформація, яку законотворець, а потім і законодавець використовує для того, щоб сформулювати норму, повинна відповідати вимогам об'єктивності, достовірності, повноти, актуальності, своєчасності тощо і має бути викладена у формі, доступній для сприйняття. Тому впливає необхідність отримання для підготовки норми як інформаційного об'єкта якісної інформації [208, с. 149].

Аналіз норм гл. 64 ЦК України свідчить про високого рівня законотворчу юридичну техніку. Норми викладені в логічній послідовності, спочатку визначено основні різновиди договорів перевезення (ст. 909 – 915), потім їх істотні умови (ст. 916, ч. 1 ст. 919) та елементи виконання договору (ст. 917, 918, ч. 2 ст. 919), значну увагу приділено відповідальності сторін за порушення зобов'язання, особливо відповідальності сторони, яка виконує зобов'язання – перевізника

(ст. 921 – 924, 928). В гл. 65 ЦК України також спочатку закріплюється поняття договору транспортного експедирування (ст. 929), потім регулюється динаміка таких відносин (ст. 930 – 933, 935), а після цього – відповідальність експедитора (ст. 934).

Положення ЦК України, присвячені договірному регулюванню відносин з надання транспортних послуг, свідчать про застосування різних способів формулювання норм. Так, у гл. 64, 65 ЦК України міститься багато норм-дефініцій, зокрема, визначення поняття договору перевезення вантажу (ст. 909), договору перевезення пасажирів та багажу (ст. 910), договору чартеру (фрахтування) (ст. 912), перевезення у прямому змішаному сполученні (ст. 913), довгострокового договору (ст. 914), перевезення транспортом загального користування (ст. 915), договору транспортного експедирування (ст. 929).

Окрім норм-дефініцій, у вказаних главах ЦК України є норми-презумпції. Так, відповідно до ч. 1 ст. 915 ЦК України перевезення, що здійснюється юридичною особою, вважається перевезенням транспортом загального користування. Згідно з ч. 2 цієї самої статті закріплюється презумпція публічності договору перевезення транспортом загального користування. В ч. 2 ст. 919 ЦК України закріплюється презумпція втраченості вантажу.

При викладі нормативного матеріалу у вказаних главах ЦК України законодавець сформулював значну кількість відсильних та бланкетних норм, де відбувається відсилання відповідно до інших норм цього кодексу чи норм інших нормативно-правових актів. Наприклад, ст. 928, ч. 4 ст. 933, ст. 934 та ч. 2 ст. 908, ч. 3, 4 ст. 909, ч. 2 ст. 910, ч. 2 ст. 911, ч. 2 ст. 912, ч. 4 ст. 916, ст. 918, ст. 919, ст. 920, ст. 921, ст. 923, ч. 1, 3 ст. 925, ст. 926, ст. 927, ч. 3 ст. 929 ЦК України.

Відтворюючи кращі традиції приватноправового регулювання, в гл. 64, 65 ЦК України формулювання диспозитивних норм здійснено з використанням словосполучень «встановлюються договором» (абз. 2 ч. 2 ст. 908), «визначаються за домовленістю» (ч. 2 ст. 913), «визначаються за домовленістю сторін» (абз. 1 ч. 2, 3 ст. 916, ст. 920, ч. 1 ст. 922, ч. 3 ст. 929), «якщо інше не встановлено

договором» (ч. 2 ст. 919, ст. 923), «може бути встановлено» (абз. 2 ч. 1 ст. 929), «може бути передбачено» (абз. 3 ч. 1 ст. 929), «може мати» (ч. 2 ст. 911) та інші.

Хоча навіть при таких формулюваннях закріплені випадки відносної диспозитивності, коли межі вибору сторін визначаються на законодавчому рівні або при виборі варіантів поведінки пріоритетним є той, який закріплений в законодавстві. Наприклад, в ч. 1 ст. 918 ЦК України закріплено формулювання «у порядку, встановленому договором, із додержанням правил, встановлених транспортними кодексами ...», в ч. 2 ст. 916 – «за домовленістю сторін, якщо вона не встановлена тарифами, затвердженими у встановленому порядку», в ч. 4 ст. 916 – «якщо інше не встановлено законом, іншими нормативно-правовими актами або не впливає із суті зобов'язання», у ч. 2 ст. 918 та ч. 1 ст. 919 – «строки, встановлені договором, якщо такі строки не встановлені транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них», в ч. 1 ст. 921 – «встановлену договором, якщо інше не встановлено транспортними кодексами», в ч. 3 ст. 929 «за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено законом, іншими нормативно-правовими актами», в ст. 931 «встановлюється договором транспортного експедирування, якщо інше не встановлено законом».

Законодавець намагається значною мірою врегулювати договірні відносини з надання транспортних послуг. Одним із проявів сказаного є такі формулювання норм ЦК України: «встановленого транспортними кодексами (статутами)» (ч. 3 ст. 909, ч. 2 ст. 912), «встановлюються відповідно до транспортних статутів» (ч. 2 ст. 910), «встановлені цим кодексом, іншими законами, транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них» (ч. 2 ст. 911), «у випадках, встановлених законом та іншими нормативно-правовими актами» (абз. 2 ч. 2 ст. 916), «відповідно до встановлених вимог» (ч. 2 ст. 917), «встановленого у випадках і порядку, передбачених транспортними кодексами (статутами)» (ч. 2 ст. 921), «у порядку, встановленому законом, транспортними кодексами (статутами)» (ч. 1 ст. 925), «відповідно до закону» (ст. 927). Крім того, значна частина норм ЦК України, які регулюють



договірні відносини з надання транспортних послуг, сформована в імперативній формі, тобто містить категоричні приписи держави здійснювати чітко означені дії, встановлені у визначеному правилі поведінки, не допускати жодних відхилень від вичерпного переліку прав і обов'язків учасників таких відносин (наприклад, ч. 2, 3 ст. 909, ч. 2 ст. 910, ч. 2 ст. 912, ч. 2 ст. 915, ч. 2 ст. 917, ч. 1 ст. 919, ч. 2, 3 ст. 922, ст. 923, 925 – 927, 930, ч. 2 ст. 923, ч. 1, 2 ст. 933). Це можна пояснити тим, що сфера досліджуваних договірних відносин – транспорт – забезпечує регулювання як приватних, так і публічних інтересів. Це зумовлює наявність у нормативно-правових актах, які регулюють договірні відносини з надання транспортних послуг, в тому числі в ЦК України, не лише диспозитивних, а й значної кількості імперативних норм. Це яскраво прослідковується при аналізі норм ЦК України.

Таким чином, нормативний рівень регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг спрямований на детальне впорядкування таких відносин. Глави 63 – 65 ЦК України створюють уніфікуючу правову основу для регулювання усіх договірних відносин з надання транспортних послуг, проте це не перешкоджає сторонам здійснювати договірне регулювання таких відносин.

На думку А. В. Волкової, яка досліджувала механізм правового регулювання відносин з перевезення вантажів, «до механізму регулювання цих правовідносин входять норми цивільного права взагалі, спеціального законодавства та конкретного договору, які забезпечують однотипне регулювання та захист порушених прав» [68, с. 99]. Важко погодитись з точкою зору, що механізм правового регулювання відносин перевезення спрямований на однотипне регулювання, адже принцип свободи договору, який лежить в основі регулювання усіх договірних відносин, в тому числі договірних відносин з надання транспортних послуг, забезпечує врахування інтересів учасників відносин та надає їм можливість врегулювати такі відносини на власний розсуд шляхом погодження умов договору. В цьому контексті доцільно згадати позицію Р. Б. Шишки. В договірному регулюванні перевезень є значна доля імперативів. Водночас є диспозитивні норми, які надають можливість їх учасникам уточнити

зміст правовідносин, прив'язати здійснення прав та виконання обов'язків сторін до місця, строку, способу виконання тощо. Це індивідуалізує регулювання договірних відносин відповідно до потреб, можливостей та інтересу їх сторін [627, с. 122]. І з цим варто погодитись.

Договірне регулювання транспортних послуг здійснюється завдяки диспозитивному методу правового регулювання, який активно застосовується в цивільному праві. Про наявність договірного рівня у механізмі правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг свідчить положення абз. 2 ч. 2 ст. 908 ЦК України, відповідно до якого умови перевезення вантажу, пасажирів і багажу окремими видами транспорту, а також відповідальність сторін щодо цих перевезень встановлюються договором.

Норми договору, згідно з якими сторони відступають від положень закону, на думку З. В. Ромовської, мають вважатися нормами цивільного права [510, с. 42]. Проте більшого поширення знайшла точка зору, що створення правил поведінки для сторін договірних зобов'язань у самому договорі є одним із рівнів механізму правового регулювання таких відносин – договірним або піднормативним.

Піднормативний рівень становлять положення, що забезпечують індивідуальне регулювання. Специфіка індивідуального регулювання цивільних відносин залежить від особливостей правового режиму того чи іншого виду об'єктів цивільних прав, стадії правової регламентації відносин, що виникають з їх приводу, та інших чинників. Індивідуальне регулювання окремих груп цивільних відносин може забезпечуватись кількома групами актів піднормативного рівня. Це локальні акти (статути, засновницькі договори, установчі акти та інші документи, наприклад, внутрішні положення юридичних осіб), конкретні рішення органів управління юридичної особи (наприклад, рішення загальних учасників про збільшення складеного капіталу повного товариства), цивільно-правові договори та односторонні правочини. Шляхом індивідуального регулювання здійснюється розширення меж правового регулювання за рахунок передачі ініціативи із забезпечення окремих аспектів

його здійснення самим суб'єктам врегульованих нормами цивільного права відносин [640, с. 22].

Основою договірної рівня механізму регулювання відносин з надання транспортних послуг є норми ст. 6 ЦК України. Так, сторони мають право врегулювати в договорі, який передбачений актами цивільного законодавства, свої відносини, які не врегульовані цими актами, або ж укласти договір, який не передбачений актами цивільного законодавства, але відповідає загальним засадам цивільного законодавства (так звані непойменовані договори). Сторони договору про надання транспортних послуг також можуть відступити від положень актів цивільного законодавства і врегулювати свої відносини на власний розсуд. При цьому законодавець визначає межі такої дозволеності: сторони в договорі не можуть відступити від положень актів цивільного законодавства, якщо в цих актах прямо вказано про це, а також у разі, якщо обов'язковість для сторін положень актів цивільного законодавства випливає з їх змісту або із суті відносин між сторонами.

Для договірної рівня регулювання відносин з надання транспортних послуг важливе значення відіграють типові договори. Їх правочинність закріплено в ст. 630 ЦК України, відповідно до якої договором може бути встановлено, що його окремі умови визначаються відповідно до типових умов договорів певного виду, оприлюднених у встановленому порядку. Якщо у договорі не міститься посилання на типові умови, такі типові умови можуть застосовуватись як звичай ділового обороту, якщо вони відповідають вимогам ст. 7 ЦК України, тобто юридичної сили умови типового договору набувають за умови посилання на них в самому договорі. Така позиція законодавця відповідає одній із основоположних засад цивільного законодавства – свободі договору, відповідно до якої сторони є вільними у визначенні умов договору. Проте по-іншому врегульовується питання юридичної сили типових договорів в положеннях ГК України, відповідно до норм ст. 179 якого при укладенні господарських договорів сторони можуть визначати зміст договору на основі типового договору, затвердженого Кабінетом Міністрів України, чи у випадках, передбачених законом, іншим органом державної влади,

коли сторони не можуть відступати від змісту типового договору, але мають право конкретизувати його умови. Таке положення ГК України про обов'язковість типових договорів суперечить нормам ст. 630 та 627 ЦК України, тому воно має бути приведено до цих норм.

До врегулювання законодавчої колізії при виникненні спірної ситуації на практиці, якщо уповноваженим органом, який затвердив типовий, примірний чи зразковий договір, не застережено щодо обов'язкового чи рекомендаційного характеру дії їх умов, то має діяти презумпція необов'язковості умов цих договорів для сторін, що укладають відповідний договір [24, с. 81].

Прикладом типового договору у сфері надання транспортних послуг є договір про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 14 листопада 2012 р. [569], Типова форма договору про здійснення нерегулярних перевезень пасажирів автомобільним транспортом на внутрішньообласних маршрутах протяжністю понад 50 км та міжобласних маршрутах, затверджена наказом Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 р. [564] та інші. Поширеним є прийняття типових договорів перевезення на локальному рівні. Наприклад, Типовий договір на право перевезення пасажирів автомобільним транспортом на міських автобусних маршрутах загального користування в м. Чернівцях, затверджений виконавчим комітетом Чернівецької міської ради від 09 лютого 2016 р. [568], Типова форма договору про організацію перевезень пасажирів на міському автобусному маршруті загального користування, затверджена виконавчим комітетом Фастівської міської ради Київської області від 24 січня 2018 р. [565] та інші [566, 567]. При цьому викликає зауваження недосконалість законодавчої техніки щодо формулювання окремих назв таких актів. На нашу думку, зазначення у назві «типова форма договору» не є доречним, адже цей акт присвячений закріпленню не форми договору перевезення, а його типових умов.

На договірному рівні регулювання відносин з надання транспортних послуг, окрім типових, сторони можуть використовувати примірні договори, що носять

рекомендаційний характер. Відповідно до ч. 4 ст. 179 ГК України сторони мають право за взаємною згодою змінювати окремі умови, передбачені примірним договором, або доповнювати його зміст. Як зазначає Я. Р. Кицик, примірному договору в сфері господарювання значною мірою відведено саме місце прикладу, який пропонується для застосування суб'єктами господарювання, уповноваженими на те державними органами [171, с. 102]. Прикладом примірного договору є Примірний договір про перевезення вантажів автомобільним транспортом у міському та міжміському сполученні, затверджений Додатком 1 до Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 р. [425].

Примірні договори поширені в сфері морського та повітряного перевезень. Так, свого роду примірними договорами є стандартні форми чартерів, які називають проформами. На сьогодні відомо понад 400 проформ, що розроблені та рекомендовані низкою міжнародних та іноземних неурядових організацій, наприклад, Балтійською і Міжнародною морською радою (БіМКО), Британською палатою судноплавства та іншими. Існують проформи чартерів, призначені для перевезення пасажирів, окремих видів вантажу – вугілля, зерна, рису, солі, фруктів, добрив тощо. Перевезення вантажів, для яких немає спеціальних проформ, здійснюються на основі проформи чартеру «Дженкон». Сторони мають право обрати будь-яку проформу, при цьому вони можуть змінювати її умови, вносити доповнення. Часто всі зміни й доповнення зводяться до пропонованого до проформи аддендума (від англ. *addendum* – додаток, доповнення) [198, с. 77].

Тому варто погодитись з висловленою в юридичній літературі позицією, що особливу роль в механізмі правового регулювання транспортних відносин відіграють типові договори, стандартні форми чартеру (проформи), які розробляються щодо особливостей перевезення вантажів певного виду або роду направлень перевезення [555, с. 105]. Хоча до зазначеного варто зробити застереження, що проформи укладаються і щодо перевезень пасажирів.

Другим елементом механізму правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг є юридичні факти. В теорії юридичні факти – це

визначені нормами цивільного права життєві обставини, з якими пов'язані виникнення, зміна чи припинення відносин (в даному випадку – договірних відносин з надання транспортних послуг). Юридичні факти мають свої ознаки: 1) знаходять свій вияв у обставинах або подіях матеріального світу і пов'язані з їх наявністю або відсутністю; 2) передбачені прямо або опосередковано нормами цивільного права; 3) викликають передбачені законом, зокрема ЦК України, юридичні наслідки.

Як влучно зазначає з цього приводу Н. С. Кузнецова, саме через них здійснюється переведення загальнообов'язкових правил поведінки з нормативної площини у сферу конкретних суспільних відносин, саме вони «запускають» процес реалізації суб'єктивних прав та обов'язків, створюючи правовідносини [222, с. 152].

За характером правових наслідків юридичні факти у договірних відносинах з надання транспортних послуг можна поділити на правостворюючі (породжують правовідносини, тобто зумовлюють виникнення суб'єктивних цивільних прав та юридичних обов'язків), правозмінюючі (змінюють правовідносини, тобто змінюють вже існуючі суб'єктивні цивільні права та юридичні обов'язки) та правоприпиняючі (припиняють правовідносини, тобто припиняють суб'єктивні цивільні права та юридичні обов'язки).

Розглянемо юридичні факти у договірних відносинах з надання транспортних послуг крізь призму загальноновизнаної в доктрині права класифікації. Так, за вольовою ознакою юридичні факти поділяються на юридичні дії та юридичні події. Юридичні дії є зовнішніми обставинами, які пов'язані з вольовою поведінкою суб'єкта правовідносин та характеризуються як зовнішній прояв його волі і свідомості. Залежно від відповідності виявленої волі нормам права юридичні дії, в свою чергу, поділяються на правомірні, тобто такі, що відповідають вимогам норм права, або неправомірні, тобто такі, що не відповідають вимогам норм права. Прикладом правомірної юридичної дії, яка спричиняє виникнення договірних відносин з надання транспортних послуг, є сам договір про надання транспортних послуг, зокрема договір перевезення.

Прикладом неправомірної юридичної дії є порушення однією стороною прав іншої сторони договору про надання транспортних послуг, наприклад, порушення строків прибуття вантажу чи прибуття пасажирів в інший пункт призначення.

Правомірні дії залежно від моменту спрямованості волі особи на юридичні наслідки поділяються на юридичні вчинки та юридичні акти. Юридичним актом є акт цивільного законодавства. Останній може бути підставою для виникнення договірних відносин з надання транспортних послуг, наприклад, через імперативну норму закону про пільгове перевезення пасажирів. Юридичним актом як підставою зміни чи припинення договірних відносин з надання транспортних послуг може бути рішення суду.

Договірні відносини з надання транспортних послуг можуть змінюватись чи припинятись також на підставі юридичних подій. Ними є обставини або явища, виникнення, дія і припинення яких не залежить від волі учасників договірних відносин з надання транспортних послуг, але з виникненням яких настають певні правові наслідки (наприклад, форс-мажорні обставини при перевезенні пасажирів, багажу чи вантажу).

Очевидно, договір про надання транспортних послуг відіграє надзвичайно важливу роль у формуванні механізму правового регулювання, виконуючи функцію і регулятора відносин, і юридичного факту. Адже договір «універсально виступає як активний елемент механізму правового регулювання» [224, с. 18] і «найпоширеніший регулятор суспільних відносин» [301, с. 71].

Особливість правопороджуючого юридичного факту при договірному регулюванні цивільних відносин вдало підкреслює С. О. Погрібний. Науковець зауважує, що у випадках, передбачених ч. 1–3 ст. 6 ЦК України, тобто при саморегулюванні договірних цивільних відносин їх суб'єктами, власне норма цивільного права, яка підлягає застосуванню до конкретних відносин, визначається в самому ж договорі [357, с. 48]. Отже, в цьому разі договір, на думку М. М. Сібільова, «це не тільки юридичний факт, а й засіб саморегуляції, й одна з форм вираження права» [532, с. 53].

Для динаміки договірних відносин з надання транспортних послуг важливу роль відіграють правозмінюючі юридичні факти. В якості правозмінюючих юридичних фактів часто можуть виступати або такі дії та події, які спричинили виникнення договірних правовідносин, або інші, проте вони мають їх відмінність у правових наслідках – зміні відносин. Так, один і той самий юридичний факт зі зміною норм законодавства спричиняє виникнення різних правових наслідків, тобто різних суб'єктивних прав учасників договірних відносин з надання транспортних послуг. Наприклад, зміна норм законодавства, якими звужується або розширюється перелік категорій пасажирів, які мали право на пільговий проїзд, що було підставою для виникнення договірних відносин з надання транспортних послуг.

Правозмінюючим юридичним фактом для договірних відносин з надання транспортних послуг може бути домовленість сторін. Відповідно до ст. 651 ЦК України зміна або розірвання договору допускається лише за згодою сторін, якщо інше не встановлено договором або законом. Договір може бути змінено або розірвано за рішенням суду на вимогу однієї зі сторін у разі істотного порушення договору другою стороною та в інших випадках, встановлених договором або законом. Істотним є таке порушення стороною договору, коли внаслідок завданої цим шкоди інша сторона значною мірою позбавляється того, на що вона розраховувала при укладенні договору.

Договір про надання транспортних послуг також може бути змінений у разі істотної зміни обставин, якими сторони керувались при його укладенні, тобто зміни обставин настільки, що, якби сторони могли це передбачити, вони не уклали б договір або уклали його на інших умовах (згідно з ч. 1 ст. 652 ЦК України).

Правоприпиняючі юридичні факти є підставою для припинення договірних відносин з надання транспортних послуг. Як і правостворюючі та правозмінюючі, правоприпиняючі юридичні факти є діями або подіями. На думку С. О. Погрібного, правоприпиняючі юридичні факти в механізмі правового регулювання договірних відносин можна класифікувати залежно від характеру



таких дій і подій і їх співвідношенням з усталеним порядком припинення цивільних правовідносин на ординарні та екстраординарні [357, с. 50].

Беручи до уваги запропоновану вище класифікацію при дослідженні договірних відносин з надання транспортних послуг, ординарними слід вважати такі правоприпиняючі юридичні факти, якими в ідеалі належить завершатися будь-яким правовідносинам. До таких фактів належить виконання сторонами договірних відносин з надання транспортних послуг своїх прав та обов'язків належним чином, в результаті чого такі правовідносини припиняються. Наприклад, за договором перевезення вантажу перевізник доставляє вантаж у пункт призначення та видає його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник оплачує за перевезення вантажу відповідну плату. Екстраординарні правоприпиняючі юридичні факти припиняють договірні відносини з надання транспортних послуг до повної і належної реалізації їх суб'єктами своїх прав та обов'язків. Так, деякі такі юридичні факти закріплюються у загальних положеннях про договори. Відповідно до ст. 651 ЦК України екстраординарними юридичними фактами, які припиняють договірні правовідносини з надання транспортних послуг, можуть бути: 1) згода сторін про розірвання договору про надання транспортних послуг; 2) рішення суду про розірвання договору про надання транспортних послуг; 3) одностороння відмова від договору про надання транспортних послуг у повному обсязі чи частково, якщо право на таку відмову встановлено договором або законом.

Для настання юридичних наслідків досить наявності й одного юридичного факту. Однак у реальній дійсності частіше маємо справу з комплексом фактів, серед яких розрізняють: 1) групу юридичних фактів (кілька фактичних обставин, кожна з яких викликає або може викликати один і той самий наслідок); 2) юридичну (фактичну) сукупність (система юридичних фактів, пов'язаних між собою таким чином, що правові наслідки настають лише за наявності усіх елементів цієї сукупності) [596].

Так, групою юридичних фактів, яка спричиняє цивільно-правову відповідальність перевізника за договором перевезення пасажирів, є: 1) затримка

у відправленні транспортного засобу, що перевозить пасажирів; 2) запізнення у прибутті транспортного засобу, що перевозить пасажирів, до пункту призначення (відповідно до ч. 1 ст. 922 ЦК України). При цьому кожен із вказаних юридичних фактів є самостійним, абсолютно не залежить від іншого, проте породжує один і той самий правовий наслідок у вигляді відповідальності перевізника за договором перевезення пасажирів.

Як зазначає М. Д. Пленюк, при дослідженні механізму реалізації норм цивільного права увагу привертає те, що зазвичай правові наслідки пов'язуються не з одиничним юридичним фактом, а з їх сукупністю [350, с. 147]. Юридична (фактична) сукупність є необхідною, наприклад, у випадку виплати страхової виплати пасажирів при втраті ним багажу. Так, необхідними юридичними фактами, які в сукупності породжують вказаний результат, є укладення договору перевезення пасажирів і багажу, укладення договору страхування (згідно зі ст. 927 ЦК України) та настання страхового випадку – втрати багажу. Лише за наявності усіх трьох юридичних фактів, які пов'язані між собою, може настати відповідний правовий наслідок. Як слушно зазначають з цього приводу М. Д. Пленюк та А. В. Коструба, юридичні факти входять до юридичного складу в якості елементів [353, с. 169].

Таким чином, юридичні факти відіграють важливу роль у механізмі правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг, вони поєднують норми права з реальними суспільними відносинами. За їх допомогою життєві обставини набувають юридичного значення і, таким чином, створюються договірні правовідносини з надання транспортних послуг, які є наступним – третім елементом механізму правового регулювання.

Договірні правовідносини з надання транспортних послуг побудовані за класичною для правовідносин схемою: суб'єкти, об'єкт та зміст. Оскільки вказані відносини є цивільними, то до суб'єктів відносин застосовується спеціально встановлена нормами цивільного права назва – учасники (ст. 2 ЦК України). Учасники таких відносин повинні бути юридично рівними та майново самостійними. Залежно від виду договірних відносин з надання транспортних

послуг назви учасників можуть відрізнятися (наприклад, у договірних відносинах перевезення пасажирів – перевізник та пасажир, у договірних відносинах перевезення багажу – перевізник, відправник, одержувач тощо). Об'єктом є те, з приводу чого виникає і здійснюється діяльність, а саме – транспортна послуга. Основним юридичним змістом правовідносин є суб'єктивні права і суб'єктивні обов'язки учасників правовідносин, які кореспондують між собою. Суб'єктивне юридичне право учасника договірних відносин з надання транспортних відносин є видом і мірою можливої (або дозволеної) поведінки учасника цих відносин, яке встановлено нормами цивільного права чи умовами договору. Тоді як суб'єктивний юридичний обов'язок – це вид і міра належної (або необхідної) поведінки учасника договірних відносин з надання транспортних відносин, що встановлена нормами цивільного права чи умовами договору для задоволення інтересів правомочної особи і забезпечується державою.

Виникнення суб'єктивних цивільних прав та юридичних обов'язків, що становлять юридичний зміст договірних правовідносин з надання транспортних послуг, створюють основу для четвертого елемента структури механізму правового регулювання – актів реалізації суб'єктивних цивільних прав та обов'язків учасників договірних відносин з надання транспортних послуг, тобто дії цих суб'єктів в межах приписів відповідних правових норм та умов договору.

При цьому доцільно зазначити, що реалізація прав та обов'язків відбувається не окремо, а в межах цивільних правовідносин. В юридичній літературі вказується, що зміст будь-яких правовідносин поділяється на юридичний (самі суб'єктивні цивільні права та юридичні обов'язки) та фактичний (дії щодо реалізації суб'єктивних цивільних прав та обов'язків) зміст. Тому цивільні правовідносини є універсальним елементом механізму цивільно-правового регулювання [296, с. 79].

Якщо поведінка учасників відносин з надання транспортних послуг відповідає встановленим у нормах правилам, то такі відносини можна вважати врегульованими нормами цивільного права.

Окрім зазначених вище обов'язкових елементів механізму правового

регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг, у випадку виникнення необхідності вирівнювання викривленого розвитку правового регулювання таких відносин у структурі механізму може з'явитись додатковий (факультативний) елемент – захист цивільних прав та інтересів його учасників. Основні способи захисту цивільних прав та інтересів учасників договірних відносин з надання транспортних послуг в судовому порядку визначені ст. 16 ЦК України. Суд може захистити цивільне право або інтерес іншим способом, що встановлений договором або законом чи судом у визначених законом випадках.

Окрема дискусія висвітлюється в науковій літературі щодо доцільності чи недоцільності віднесення до механізму правового регулювання такої складової як цивільна відповідальність. Розширення змісту механізму правового регулювання відносин, в тому числі договірних відносин з надання транспортних послуг, обґрунтовує Р. Б. Шишка. Елементом механізму цивільно-правового регулювання, на думку науковця, є цивільна чи у даному разі цивільно-правова відповідальність. Вона стабілізує зобов'язальні правовідносини, стимулює сторони до належного виконання їх зобов'язань [627, с. 124]. Щоправда, такий елемент стосується лише відносних правовідносин, тобто вказана конструкція визначально не розрахована на захист суб'єктивних прав потерпілих в абсолютних правовідносинах [628, с. 514]. Таку точку зору підтримує у своїх працях Н. В. Федорченко [588, с. 145]. Ставлячись з повагою до будь-якої наукової позиції, все таки вважаємо, що цивільна відповідальність не є елементом механізму правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг.

Наведене вище дослідження механізму правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг надає можливість зробити висновок про належність до його структури таких елементів: 1) норми цивільного права або створювані сторонами умови договору про надання транспортних послуг; 2) юридичні факти, з якими пов'язані виникнення, зміна чи припинення договірних відносин з надання транспортних послуг; 3) договірні правовідносини з надання транспортних послуг; 4) акти реалізації суб'єктивних цивільних прав та

обов'язків учасниками договірних відносин з надання транспортних послуг, тобто дії цих суб'єктів в межах приписів відповідних правових норм та умов договору; 5) захист суб'єктивних цивільних прав та законних інтересів учасників договірних відносин з надання транспортних послуг за умови їх порушення [276, с. 84]. Підсумовуючи, можемо стверджувати, що договір відіграє важливу роль активного елемента у механізмі регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг, виконуючи одночасну функцію і юридичного факту, і регулятора відносин.

### **Висновки до Розділу 1**

На підставі наведеного вище дослідження історичних передумов виникнення та загальної характеристики механізму регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг в Україні досягнуто теоретичних та прикладних висновків, основними з яких є наступні.

1. Генеалогічне коріння сучасних договорів про надання транспортних послуг бере свій початок саме з *locatio conductio operis*. Це сформульований в римському приватному праві різновид договору найму, згідно з яким контрагент за обумовлену працю зобов'язувався не просто виконати будь-яку роботу, а в результаті виконання отриманого замовлення досягти заздалегідь визначеного замовником результату. Ця договірна конструкція є прототипом договору підряду, який регулював також перевезення.

2. У генезисі правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг на українських землях можна виокремити такі основні історичні періоди: 1) період зародження (X ст. – кінець XVIII ст.) характеризується відсутністю правового регулювання договірних відносин перевезення в актах кодифікації цивільного законодавства на українських землях, натомість такі відносини регулювалися звичаєм; 2) період становлення (кінець XVIII ст. – кінець XIX ст.), протягом якого в деяких актах кодифікації цивільного законодавства на українських землях договірні відносини з надання транспортних

послуг стають предметом правового регулювання, проте договір перевезення не розглядається в системі цивільно-правових зобов'язань як самостійний різновид договору; 3) період трансформування (початок ХХ ст. – кінець ХХ ст.) характеризується численними змінами в правовому регулюванні транспортних послуг. На початку ХХ століття в проекті кодифікованого акта цивільного законодавства вперше договір перевезення розглядається як самостійним цивільно-правовий договір в системі договірних зобов'язань. Проте договірні відносини з надання транспортних послуг стали предметом детального правового регулювання лише в другій половині ХХ століття, коли була створена система нормативно-правових актів, які регулювали договірні відносини з надання транспортних послуг. Договір перевезення було визнано на законодавчому рівні як самостійний цивільно-правовий договір, проте він набув планового характеру; 4) сучасний період (1991 р. – 2019 р.) характеризується переходом до приватноправових засад регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг. Його можна поділити на три етапи: 1991 р – 2003 р.р., 2003 – 2014 р.р. та з 2014 р. до сьогодні (2019 р.). Протягом 1991 – 2003 р.р. в Україні починає створюватись власна законодавча база в сфері регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг, проте продовжує діяти ЦК УРСР 1963 р., побудований на засадах планової економіки. З 2003 р. до 2014 р. правове регулювання досліджуваних відносин здійснюється на приватноправових засадах, що визначені нормами ЦК України 2003 р. З підписанням у 2014 р. Угоди про асоціацію України з Європейським Союзом і до сьогодні (2019 р.) одним із пріоритетних напрямів розвитку національного законодавства в сфері надання транспортних послуг є його гармонізація з правом ЄС.

3. Під гармонізацією законодавства України в сфері надання транспортних послуг із законодавством ЄС пропонуємо розуміти процес коригування національного законодавства з метою приведення його у відповідність до положень директив та регламентів ЄС. Основними способами гармонізації законодавства України в сфері надання транспортних послуг є: 1) приєднання України до міжнародних нормативно-правових актів, які діють на території ЄС,

чи підписання двосторонніх договорів про співпрацю з країнами ЄС; 2) розроблення та прийняття нормативно-правових актів України, які враховують положення права ЄС; 3) імплементація в законодавство України положень регламентів та директив ЄС шляхом внесення змін та доповнень до чинних нормативно-правових актів України.

4. Запропоновано під механізмом правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг розуміти систему взаємодіючих між собою правових засобів, за допомогою яких забезпечується регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг, а також реалізується закріплена в положеннях договору та нормах цивільного права модель поведінки учасників таких відносин. Елементами механізму правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг є: 1) норми цивільного права або створені сторонами умови договору про надання транспортних послуг; 2) юридичні факти, з якими пов'язані виникнення, зміна чи припинення договірних відносин з надання транспортних послуг; 3) договірні правовідносини з надання транспортних послуг; 4) акти реалізації суб'єктивних цивільних прав та обов'язків учасників договірних відносин з надання транспортних послуг, тобто дії цих суб'єктів в межах приписів відповідних правових норм та умов договору; 5) захист суб'єктивних цивільних прав та законних інтересів учасників договірних відносин з надання транспортних послуг за умови їх порушення.

5. Нормативний рівень регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг спрямований на детальне впорядкування таких відносин. Норми Цивільного кодексу України (глави 63, 64, 65) відіграють важливу роль у механізмі правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг, створюючи уніфікуючу правову основу для регулювання усіх як поійменованих, так і непоійменованих договірних відносин з надання транспортних послуг, проте це не перешкоджає сторонам здійснювати договірне регулювання таких відносин.

6. Нормативний рівень регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг забезпечується багаторівневою системою нормативно-

правових актів, яка закріплена в нормах кодифікованого акту цивільного законодавства і складається з: ЦК України, транспортних кодексів, спеціальних законів у цій сфері, транспортних статутів, інших нормативно-правових актів та правил, що видаються відповідно до них. Великий масив законодавчої бази свідчить про детальне регулювання досліджуваних відносин, що потребує узгодження норм, які регулюють перевезення в межах одного виду транспорту. Окремі нормативно-правові акти (наприклад, СВВТ СРСР, САТ УРСР) в значній мірі не відповідають сучасній динаміці договірних відносин з надання транспортних послуг, що значно ускладнює їх правове регулювання.

7. Обґрунтовано, що для договірного рівня регулювання відносин з надання транспортних послуг важливе значення відіграють типові та примірні договори про надання транспортних послуг. Дістала подальшого розвитку точка зору, що типові умови мають не імперативну юридичну силу, а можуть застосовуватися, якщо це встановлено умовами договору. Тому пропонуємо положення ст. 179 ГК України про обов'язковість типових договорів привести у відповідність до норм ст. 630 та 627 ЦК України. Примірні договори про надання транспортних послуг найбільш поширені в сфері морського та повітряного перевезень. Так, свого роду примірними договорами є стандартні форми чартерів, які називають проформами.

8. Значний науково-практичний інтерес викликає питання гармонізації норм Цивільного та Господарського кодексів України в частині визначення місця договору транспортного експедирування в системі цивільно-правових договорів. В структурі ЦК України транспортне експедирування виокремлено в главі 65 і розглядається як самостійний договір поряд з перевезеннями із визначеними у нормах статей 929 – 935 особливостями правового регулювання. Тоді як в нормах ГК України транспортне експедирування розглядається як допоміжний щодо перевезення вид діяльності (ч. 4 ст. 306) і регулюється ст. 316 у межах глави 32 ГК України «Правове регулювання перевезення вантажів», що свідчить про можливість застосування до договору транспортного експедирування норм про договір перевезення вантажу. Обґрунтовано доцільність гармонізації цивільного та господарського законодавства шляхом вилучення ч. 4 ст. 306 та ст. 316 ГК України.



## РОЗДІЛ 2

### ДОГОВІРНІ ЗОБОВ'ЯЗАННЯ З НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ ТА ЇХ ВИДИ

#### **2.1. Місце договірних зобов'язань з надання транспортних послуг в системі цивільно-правових зобов'язань**

Систематизація договорів є важливим питанням в доктрині цивільного права. Юридично оформляючи і закріплюючи суспільні, передусім економічні, зв'язки суб'єктів, надаючи цим зв'язкам рис стабільності і визначеності, цивільно-правові договори, взяті у цілому, являють собою єдину систему, окремі частини якої тісно пов'язані між собою і взаємодіють [289, с. 55].

Питання систематизації договорів активно вивчалось як в працях цивілістів ХХ ст., так і в сьогоднішніх умовах. Так, свого часу дослідженню цієї проблематики значну увагу приділяли Г. М. Амфітеатров, М. В. Гордон, О. С. Йоффе, О. О. Красавчиков та ін. В сучасних цивілістичних працях ця тематика теж неодноразово висвітлювалась і українськими, і зарубіжними науковцями, серед яких О. А. Беляєвич, С. М. Бервено, М. І. Брагінський, В. А. Васильєва, Л. К. Веретельник, В. В. Вітрянський, М. Д. Єгоров, В. В. Луць, В. Г. Олюха, Ю. В. Романець, М. М. Сібільов, А. А. Телестакова, Н. В. Федорченко, Р. Б. Шишка та інші. Проте на сторінках наукової літератури досі триває дискусія щодо визначення місця договорів про надання транспортних послуг в системі договірних зобов'язань та їх системи. Вивчення системи договірних зобов'язань з надання транспортних послуг є цікавим не лише з наукової точки зору, оскільки воно сприяє розвитку доктрини цивільного права, а й з практичної, адже виявлення особливостей договірних відносин зумовлює належне застосування відповідного правового регулювання, виявлення його прогалин та вироблення адекватної правової бази.

У літературі з системного підходу і теорії систем до визначення системи підходять як до відмежованої множинності взаємодіючих елементів. Для системи

цивільно-правових договорів як єдиної системи зі складними взаємозв'язками її елементів характерна як внутрішня єдність, так і диференціація договірних відносин, зумовлена особливостями конкретних майнових відносин, опосередкованих договорами [289, с. 55].

Важливість системного підходу при дослідженні певної групи договорів обґрунтовує у своїй монографічній роботі А. Б. Гриняк. По-перше, оскільки система договорів є складовою частиною більш широких систем зобов'язального права, вона характеризується властивими їй родовими ознаками. Наявність родових ознак надає змогу застосовувати до договірних відносин ті норми загальної частини ЦК України, на які не впливає договірна специфіка. По-друге, система договорів має ознаки, з одного боку, що вирізняють її з-поміж інших підсистем цивільного права, а з іншого – властиві будь-яким договірним відносинам. Ці ознаки слугують основою для формулювання уніфікованих норм, які застосовуються до всіх цивільних договорів. По-третє, система договорів складається з великої кількості елементів (типів, видів, різновидів договорів), кожен з яких, маючи загальні ознаки цивільного договору, характеризується специфікою, що обумовлює необхідність особливого правового регулювання [108, с. 73–74]. Погоджуючись із вказаним вище, варто зазначити, що вивчення системи договорів є підґрунтям для вдосконалення існуючого і розробки нового законодавства в цій галузі.

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.

Однорівнева система договорів побудована на дихотомічних засадах. Дихотомічний спосіб класифікації договорів передбачає можливість їх поділу за всіма тими підставами, за якими проводиться поділ на види правочинів в цілому і ґрунтується на виділенні певного дихотомічного критерію поділу (тобто поділ на два протилежні за значенням елементи, наприклад, оплатні – безоплатні, абстрактні – каузальні, умовні – безумовні, неоспорювані – оспорювані,

розпорядчі – зобов’язальні, алеаторні – комунікативні, комерційні – фідучіарні, строкові – безстрокові, планові – непланові, цивільні – господарські, підприємницькі – споживчі договори тощо) [125, с. 322–323]. На думку О. І. Харитонової, саме класифікація з використанням принципу дихотомії – поділу на два парних поняття, є найбільш зручною [597, с. 67–70]. Такий розподіл зобов’язань підтримує у своїх працях Н. Ю. Голубєва, обґрунтовуючи його важливість також тим, що за його допомогою розрізняється законодавча регламентація цих зобов’язань [75, с. 13]. Про однорівневу систему договорів згадує у своїх працях і В. В. Луць. На думку науковця, систематизацію (групування) цивільно-правових договорів здійснюють, зокрема, за ознаками наявності чи відсутності в договорі зустрічного задоволення (договори оплатні та безоплатні), за розподілом прав та обов’язків між сторонами (односторонні та двосторонні), за моментом у часі, коли договір вважається укладеним (реальні і консенсуальні) тощо [289, с. 545]. Заради справедливості варто зазначити, що такий поділ договорів закріплений в нормах ЦК України, зокрема, у ч. 2, 3, 5 ст. 626, ч. 1, 2 ст. 640.

Дихотомічний поділ договорів є зручним та практичним при характеристиці окремих договірних конструкцій. Проте за його допомогою важко створити систему договірних зобов’язань, яка б визначала місце договору, адже одна і та сама договірна конструкція одночасно знаходиться в різних класифікаційних групах. Як зазначає В. Г. Олюха, групування за принципом дихотомії проводиться з використанням однієї істотної для характеристики договорів ознаки, що надає змогу повно дослідити її прояв в різних за правовою природою типах двосторонніх правочинів. Як наслідок, всередині утвореної групи елементи, які ввійшли до неї, не мають структурних зв’язків між собою, як не мають його між собою дихотомічні пари [342, с. 89]. Тому лише дихотомічного поділу, радше за все, 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. Це надає можливість виявити особливості договірних

зобов'язань та визначити їх правову регламентацію. В доктрині цивільного права традиційним є поділ договорів на типи, підтипи, види, підвиди. Для позначення всієї сукупності цивільно-правових договорів використовують найбільш загальну категорію, яку називають «рід» [125, с. 325–326]. Такий поділ відбувається від загального до особливого, при цьому кожна із зазначених класифікаційних груп є складовим елементом у системі договорів, які співвідносяться між собою як ціле та частина і відображають ієрархічність побудови вказаної системи. Функціональне призначення таких груп договорів, як зазначає С. М. Бервено, «полягає у забезпеченні системної взаємодії та встановленні чітких критеріїв співвідношення між різними такими утвореннями» [24, с. 220]. Типи договорів, утворені у разі такого поділу, мають відображати самостійну специфіку як у матеріальному відношенні, що лежить в їх основі, так і в предметі договору. Щодо видів, окреслених певним типом договору, вказані характеристики носять загальний характер, і у кожному окремому з них проявляють свою індивідуалізацію, необхідну для утворення виду, тобто таку, без якої його існування як виду неможливе. У різновиді вказані характеристики певним чином тільки деталізуються як несуттєві відмінності. У типах, видах та різновидах договорів проявляються й інші істотні ознаки, що їх характеризують [342, с. 92].

Працюючи над тематикою систематизації договорів, цивілісти по-різному визначали місце та значення групи договорів про надання транспортних послуг. Так, видатний дослідник цивільного права О. С. Йоффе договірний тип виділяє за специфікою матеріального відношення, яке ним опосередковується, або за колом юридичних умов, об'єктивно необхідних для утворення договірної зобов'язання. Договори співвідносяться не як типи, а як його різновиди у випадках, коли вони схожі як за матеріальним відношенням, так і за колом істотних умов. Керуючись комбінованим класифікаційним критерієм, науковець розподілив зобов'язання, передбачені діючим на той час законодавством, на такі групи: 1) зобов'язання з відплатної реалізації майна (купівля-продаж); 2) зобов'язання з відплатної передачі майна у користування (майновий найм, найм житлового приміщення); 3) зобов'язання з безвідплатної передачі майна у власність або користування

(дарування, позичка); 4) зобов'язання з виробництва робіт (підряд, підряд на капітальне будівництво); 5) зобов'язання з надання послуг (доручення, комісія, зберігання, експедиція); 6) зобов'язання з перевезення (залізничне, морське, річкове, повітряне, автомобільне перевезення, буксирування морське та річкове); 7) зобов'язання з кредиту та розрахунків (позика, банківське кредитування, розрахунковий та поточний рахунки, розрахункові правовідносини, чек, вексель); 8) зобов'язання зі страхування (майнове страхування, особисте страхування); 9) зобов'язання зі спільної діяльності (спільна діяльність громадян, спільна діяльність соціалістичних організацій); 10) зобов'язання, що виникають з односторонніх правомірних дій (публічне обіцяння винагороди, ведення чужих справ без доручення); 11) охоронні зобов'язання (зобов'язання, що виникають внаслідок заподіяння шкоди, рятування соціалістичного майна, безпідставного придбання або збереження майна) [158, с. 23–25, 37–38]. 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. З позиції сучасного правового регулювання запропонована класифікація розподіляє групу договорів про надання транспортних послуг між двома типами договірних зобов'язань.

Обравши за критерій поділу спрямованість цивільно-правових зобов'язань, інший видатний дослідник цивільного права О. О. Красавчиков пропонує виділяти такі чотири групи договірних зобов'язань: 1) зобов'язання, спрямовані на передачу майна (купівля-продаж, міна, дарування, поставка, оренда житлових та нежитлових приміщень та обладнання, договір державної закупівлі сільськогосподарської продукції та інші); 2) зобов'язання, спрямовані на виконання робіт (договори підряду, замовлення індивідуального промислового обладнання, підряду на капітальне будівництво, договори контрактації та інші); 3) зобов'язання, спрямовані на надання послуг (договори доручення, комісії, зберігання, культурного та побутового обслуговування громадян, договори перевезення пасажирів і багажу, договори вантажного перевезення, експедиції,

посередницької діяльності тощо); 4) зобов'язання, спрямовані на передачу грошей (кредит, розрахунки) [212, с. 42–43]. Запропонований науковцем підхід, за яким договори перевезення та експедиції віднесено до групи договорів про надання послуг, отримав подальший розвиток і є актуальним до сьогодні.

Іншу систему договорів пропонує М. В. Гордон. Вчений виділяє сім груп договорів за ознакою правового результату: 1) договори з відплатної передачі майна у власність (договір купівлі-продажу, поставка, міна); 2) договори з надання безвідплатного права користування (позика, дарування); 3) договори з відплатного користування речами (майновий найм, житловий найм); 4) договори з приводу кредитних відносин (договір про надання кредиту, про відкриття рахунків тощо); 5) договори про спільну господарську діяльність; 6) договір страхування; 7) договір перевезення [76, с. 68]. Згідно з даною класифікацією М. В. Гордон розглядає договір перевезення як самостійний тип договірних зобов'язань.

У сучасній зарубіжній юридичній літературі також неоднозначно вирішувалося питання про визначення місця договорів про надання транспортних послуг. Так, на думку М. І. Брагінського та В. В. Вітрянського, всі договори об'єднуються у певні групи і на кожному наступному рівні відображають особливості попередніх. На першому рівні договори поділяються залежно від спрямованості результату, на досягнення якого вони укладаються, і утворюють чотири групи: 1) договори, спрямовані на передачу майна; 2) на виконання робіт; 3) на надання послуг; 4) на заснування різноманітних утворень [43, с. 399–403]. Договори перевезення, буксирування, транспортної експедиції та інших послуг в сфері транспорту належать, на думку дослідників, до групи договорів про надання послуг.

На думку Ю. В. Романця, найбільш вдалим критерієм для створення системи договорів є спрямованість зобов'язань, під якою автор розуміє не саму основну дію зобов'язаної особи, а економічний та юридичний результати, на досягнення яких спрямована ця дія. На підставі цього критерію виділено сім груп цивільно-правових договорів, спрямованих на: 1) передачу майна у власність; 2) передачу

об'єктів цивільних прав у тимчасове користування; 3) виконання робіт (надання послуг); 4) надання відстрочки повернення такої самої кількості майна того самого роду і якості або на відстрочку оплати; 5) заміну особи у зобов'язанні; 6) досягнення мети, єдиної для всіх учасників (група спільноцільових договорів); 7) страхування [509, с. 168]. Договори перевезення та транспортного експедирування науковець відносить до третьої групи договорів.

М. Д. Єгоров на рівні груп в межах договірних зобов'язань, залежно від характеру переміщення матеріальних благ, яке опосередковується ними, виділяє: зобов'язання з реалізації майна, зобов'язання з надання майна у користування, зобов'язання з виконання робіт, зобов'язання з перевезення, зобов'язання з надання послуг, зобов'язання з розрахунків та кредитування, зобов'язання зі страхування, зобов'язання зі спільної діяльності, змішані зобов'язання [88, с. 478–480]. Таким чином, науковець зобов'язання з перевезення виділяє як самостійну групу поряд із зобов'язаннями з надання послуг.

Варто зазначити, що сучасна українська цивілістична доктрина теж багата на наукові розробки в сфері систематизації договорів. Тому зосередимо увагу на визначенні місця договірних зобов'язань з надання транспортних послуг в дослідженнях українських вчених.

Видатний український цивіліст В. В. Луць, поклавши в основу класифікації правовий наслідок (мету) цивільно-правових договорів, виділив такі їх групи: 1) договори про передачу майна у власність, повне господарське відання або оперативне управління; 2) договори про передачу майна у тимчасове користування; 3) договори про виконання робіт; 4) договори про надання; 5) договори про передачу результатів інтелектуальної діяльності; 6) договори про спільну діяльність [289, с. 39–40]. Таким чином, об'єднавши всі договори про надання транспортних послуг під звичною в юридичній літературі назвою «транспортні договори», науковець визначає їх місце в групі договорів про надання послуг. Така позиція відповідає духові та букві кодифікованого акта цивільного законодавства України та видається абсолютно обґрунтованою.

Подібною до зазначеної вище є система договорів, розроблена дослідницею в сфері договірних зобов'язань з надання послуг Н. В. Федорченко. За критерієм спрямованості договору вчена виділяє такі групи зобов'язань: 1) зобов'язання з передачі майна; 2) зобов'язання з виконання робіт: підрядні та підрядоподібні договори; 3) зобов'язання з надання послуг; 4) зобов'язання з реалізації результатів інтелектуальної діяльності; 5) зобов'язання, спрямовані на заснування різних утворень [586, с. 88–91]. Авторка класифікації також відносить перевезення пасажирів, вантажів і багажу, транспортного експедирування до групи договорів про надання послуг.

Такий самий підхід щодо визначення місця договорів про надання транспортних послуг зберігає у своїй праці В. Г. Олюха. На думку науковця, побудова структурної системи договорів можлива і доцільна з використанням лише одного правового чинника – прав та обов'язків, обумовлених предметом договору, який на кожному етапі поділу відповідно деталізується. В. Г. Олюха, на відміну від попередніх авторів, пропонує дещо ширшу систему цивільно-правових договорів, зокрема: 1) договори про передачу майна у власність; 2) договори про передачу майна в тимчасове користування; 3) договори про виконання робіт; 4) договори про надання послуг; 5) договори про розпорядження виключними правами; 6) договори про кредитування та здійснення розрахунків; 7) договори про порядок здійснення спільної діяльності; 8) договори про визначення порядку користування спільною власністю; 9) договори про визначення порядку виховання дитини [342, с. 5]. До класифікаційної групи договорів про надання послуг вчений, серед інших, відносить перевезення (перевезення вантажу, пасажирів та багажу, чартеру) та транспортне експедирування.

Проте в юридичній літературі можна знайти й інші підходи до визначення місця договорів про надання транспортних послуг в системі договірних зобов'язань. Так, Л. К. Веретельник у своєму дисертаційному дослідженні формує широку систему договорів як функціональну системну класифікацію, яка відображає їх внутрішню спрямованість та механізм, загальну і спеціальну мету.



Автор виходить із формального критерію – розміщення договорів у ЦК України, і на такій підставі підтримує тезу про типи договорів, виділяючи такі: 1) договори на забезпечення виконання зобов'язань; 2) договори про мінімізацію ризиків; 3) договори про передачу майна (речі, товари) у власність; 4) договори про безоплатну передачу майна у власність; 5) договори про передачу майна в тимчасове володіння і користування або користування; 6) договори про виконання робіт (підряд); 7) договори про доставку вантажів, пасажирів і багажу (перевезення), транспортне обслуговування; 8) договори про надання юридичних і/або фактичних послуг; 9) договори, пов'язані з проведенням розрахунків і кредитуванням; 10) корпоративні договори задля досягнення загальної господарської або іншої мети; 11) договори про створення результату творчої, інтелектуальної та іншої діяльності; 12) договори про створення та розповсюдження інформації; 13) договори про надання майнових прав на використання результату творчої діяльності; 14) інші договори, що чітко не визначились у своїй типологічній приналежності (чирлідінг). Ця група може бути перехідною для послідувочої типізації та закріплення у позитивному праві непойменованих договорів [57, с. 7]. Аналіз класифікації свідчить, що вона дійсно відображає структуру ЦК України. І оскільки загальні положення про послуги в ЦК України виділено в окрему главу поряд з договорами перевезення, транспортного експедирування, зберігання, доручення, комісії та ін., то науковець не відносить договори про надання транспортних послуг до певної класифікаційної групи, а визначає їх як самостійний тип договорів.

На сторінках юридичної літератури пропонується й інша система цивільно-правових договорів, побудована з урахуванням структури ЦК України. Так, на думку Р. А. Майданика, ЦК України класифікує договори за їх юридичною направленістю (юридичним змістом) і розміщує їх у такій послідовності: 1) договори, направлені на передачу майна у власність або інше речове право (гл. 54 –57); 2) договори, направлені на передачу майна в користування (гл. 58 –60); 3) договори, направлені на встановлення зобов'язань з виконання робіт (гл. 61 – 62); 4) договори, направлені на встановлення зобов'язань із надання

фактичних послуг (гл. 67, 71–71); 5) договори, направлені на встановлення зобов'язань з вчинення юридичних і фактичних послуг (гл. 68 – 70); 6) договори, направлені на реалізацію виключних прав (гл. 75 – 76); 7) договори, направлені на встановлення зобов'язань з надання фінансових послуг (гл. 67, 71 – 74); 8) договори, направлені на досягнення спільної мети – простого товариства (гл. 77); 9) договір стосовно розпорядження майном на випадок смерті – спадковий договір (гл. 90) [125, с. 323]. Варто зауважити, що така класифікація видається неповною, оскільки місце договорів про надання транспортних послуг, зокрема перевезення – гл. 64, транспортного експедирування – глава 65, а також договору зберігання – гл. 66 залишилось невизначеним.

За направленістю правової мети, яка може мати характер майнового або немайнового інтересу, С. М. Бервено пропонує сформувати таку систему цивільно-правових договорів із чотирнадцяти груп: 1) договори, направлені на передачу майна у власність; 2) договори, направлені на передачу майна в користування; 3) договори, направлені на виконання робіт (надання послуг); 4) договори, направлені на надання відстрочки (розстрочки); 5) договори, направлені на заміну осіб у зобов'язаннях; 6) договори, направлені на досягнення спільної мети; 7) ризикові (алеаторні) договори (у тому числі рентного, страхового та ігрового ризику); 8) фідучіарні договори; 9) договори немайнового змісту (організаційні договори тощо); 10) підготовчі договори (попередні договори, протоколи намірів тощо); 11) додаткові договори (зокрема, з приводу заснованих на угоді сторін способів забезпечення зобов'язань); 12) «сімейні» договори; 13) непойменовані договори (договори особливого роду, *sui generis*); 14) змішані (нетипові), комплексні, інтегровані договори [125, с. 365]. Зазначена система викликає зауваження в тій частині, що договори про надання послуг, в тому числі договори про надання транспортних послуг, об'єднані в одну групу з договорами про виконання робіт. Проте такі договірні конструкції мають різну мету – отримати уречевлений результат роботи (підряд) та отримати послугу, зокрема транспортну, яка споживається в процесі її надання.

Систему договірних зобов'язань можна досліджувати під різним кутом зору, залежно від мети її створення та класифікаційних критеріїв. Аналізуючи існуючі підходи провідних науковців у галузі цивільного права, А. А. Телестакова пропонує поділяти усі договори про надання послуг на дві класифікаційні групи: загальні (універсальні) договори про надання послуг та допоміжні договори про надання послуг. До загальних договорів відносять договори, спрямовані на досягнення економічного ефекту, та договори, спрямовані на задоволення немайнового інтересу. До договорів, спрямованих на досягнення економічного ефекту, належать: 1) договори з вчинення юридично значущих дій (укладення правочинів): договори із високим ступенем ризику; договори без високого ступеня ризику (комісія); 2) договори з вчинення фактичної поведінки (перевезення товару до пункту призначення). До договорів, спрямованих на задоволення немайнового інтересу, належать: 1) договори, спрямовані на задоволення немайнового інтересу фізичної особи (договори, що впливають на інтелектуальний розвиток особи; договори, що впливають на стан фізіологічного і психічного здоров'я; договори, що впливають на духовний стан фізичної особи); 2) договори, спрямовані на задоволення немайнового інтересу юридичної особи (договори про поширення позитивної інформації; договори універсального немайнового характеру; договори про передачу інформації), 3) змішані договори, які можуть бути спрямовані на задоволення немайнового інтересу і юридичної, і фізичної особи. У групу допоміжних договорів про надання послуг входять договори, спрямовані на обслуговування інших договорів (договори на експлуатацію залізничних під'їзних колій), та договори, спрямовані на забезпечення виконання основного договору (договір експедирування) [559, с. 5].

З аналізу зазначеної системи договорів випливає, що договірні конструкції, спрямовані на надання транспортних послуг, належать до обох класифікаційних груп. Група допоміжних договорів наповнена виключно договорами про надання транспортних послуг. Тоді як в групі загальних договорів поза увагою авторки залишились договори перевезення пасажирів, чартеру (фрахтування) та інші.

Такий дихотомічний поділ договорів, безперечно, має наукову цінність, оскільки відображає значення та роль певної договірної конструкції в сфері надання послуг. Проте, як слушно зауважує Ю. В. Романець, дослідження того чи іншого об'єкта як системи передбачає, по-перше, наявність множинності елементів, що розглядаються в якості одиниць аналізу; по-друге, взаємопов'язаність цих елементів з обов'язковою присутністю системоутворюючих зв'язків, що забезпечують цілісність системи; по-третє, ієрархічність будови, що виражається в розумінні цієї системи як елемента системи більш високого рівня [509, с. 6].

У зазначеній вище системі договорів про надання послуг важко віднайти системоутворюючі зв'язки, що забезпечують цілісність системи та ієрархічність її будови. Тому запропонована система, швидше за все, є класифікацією, а не системним поділом. У цьому контексті доцільно зазначити точку зору О. О. Красавчикова, що «...система договорів надає істотну допомогу у формуванні правильного судження щодо суті самого закону, в усвідомленні того порядку, до встановлення якого прагнув законодавець» [103, с. 42–43]. Керуючись вищезазначеним, зробимо висновок, що система договорів повинна базуватись на позитивному праві, сприяти розвитку наукових теорій та вирішенню практичних завдань.

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.

У доктрині цивільного права піраміда системи договорів сформульована так: рід, тип, підтип, вид та підвид договору. В такій ієрархії рід – найбільш загальна категорія, якій відповідає сам договір як унікальний регулятор відносин, що ґрунтуються на волевиявленні їх учасників [125, с. 325–326]. Хоча в науковій літературі існує й інша точка зору. Так, на думку В. Г. Олюхи, великі групи договорів, що об'єднують типи, доцільно називати «класи» договорів [342, с. 7]. Проте вказана точка зору не отримала значного поширення та підтримки.

Будь-яка однорідна група договорів повинна мати спільну ознаку, що не виключає можливості їх подальшого внутрішньовидового поділу за іншими критеріями, однак в рамках загальнородової ознаки їх поділу, який має охоплювати всі дрібніші класифікації. У цьому контексті в літературі цілком слушно акцентується увага на важливості послідовної реалізації завдання систематизації договорів, яка полягає в тому, що «кожній групі, яка об'єднує різні їх типи, повинен відповідати свій термін, більш широкий за своїм змістом, ніж терміни, які використані у внутрішньогруповій систематизації». Тому необхідно виходити з розуміння терміна «тип» як найбільш широкого за своїм змістом поняття з максимальною сферою дії, яким позначається однорідна група договорів [125, с. 325].

Таким чином, систематизація договорів відбувається від загального до особливого. Поділ на однорідні групи має здійснюватись за вдалим критерієм, який створює зв'язок між різними видами договорів та унеможливорює розміщення одного і того самого договору в різних класифікаційних групах. Таким критерієм є спрямованість зобов'язання, яке породжується договором. При цьому в юридичній літературі він формулюється по-різному. С. М. Бервено та Р. А. Майданик влучно зауважують, що зазначений вище критерій ще називають «принципом результату» («направленість результату») або метою договору [125, с. 323]. Першим рівнем поділу в системі договірних зобов'язань є їх поділ на такі класифікаційні групи як «тип договору». Дане поняття застосовується для позначення найбільш повної за обсягом групи договорів, яка виокремлюється від інших за однаковою спрямованістю або направленістю результату цивільно-правового договору. Беручи до уваги норми кн. V ЦК України про договірні зобов'язання, типами цивільно-правових договорів є договори про передачу майна у власність, договори про передачу майна у користування, договори про виконання робіт, договори про надання послуг, договори про передачу результатів інтелектуальної діяльності та інші.

Договори про надання транспортних послуг належать до типу договорів про надання послуг, ідентичною спрямованістю (направленістю, метою) яких є саме

надання послуг, що споживаються в процесі отримання. Класифікаційна група «тип договору» включає в свій зміст менші за обсягом класифікаційні групи – підтипи, види та підвиди.

Договірні зобов'язання з надання послуг як тип об'єднують велику кількість поименованих та непоименованих договірних конструкцій, що мають свої особливості. Тому з метою правильної ієрархічної побудови системи договорів у даному типі договору доцільно виділяти підтипи. Підтип об'єднує меншу порівняно з типом групу договорів, які мають спільну юридичну мету, проте вона відрізняється від інших підтипів в межах обумовленого типу. В такому випадку договори про надання транспортних послуг (договори перевезення та організаційні (допоміжні) договори про надання транспортних послуг, в тому числі договір транспортного експедирування) є підтипом в типі договорів про надання послуг. Їх метою є переміщення певного об'єкта в просторі за допомогою транспортного засобу або організації такого переміщення [664, с. 89]. З практичної точки зору це важливо тим, що до договорів про надання транспортних послуг застосовуються загальні положення про тип договору, до якого вони належать – договори про надання послуг, закріплені гл. 63 ЦК України [246, с. 158].

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.

На сторінках юридичної літератури дуже часто при створенні чи характеристиці системи договорів відбувається підміна понять і недотримання термінологічної чистоти, внаслідок чого одні й ті самі класифікаційні групи необґрунтовано отримують назву «тип» або «вид» договору. Договори про надання транспортних послуг не стали винятком.

Так, на думку Н. В. Федорченко, договір перевезення та транспортного експедирування є окремими типами цивільно-правових договорів, що входять до групи договірних зобов'язань з надання послуг поряд зі зберіганням,

страхуванням, дорученням, комісією, а також договором довічного управління майном [586, с. 91]. Очевидно, дослідниця термін «тип» договору замінює словосполученням «група договірних зобов'язань». А під поняттям «тип» договору пропонує розуміти закріплені в ЦК України окремі види договорів, в тому числі у сфері надання транспортних послуг – перевезення (гл. 64), транспортне експедирування (гл. 65).

На думку Л. К. Веретельник, договори про доставку вантажів, пасажирів і багажу та транспортне обслуговування як один із типів договорів потрібно виокремити поряд з договорами про виконання робіт (підряд), договорами про надання юридичних і/або фактичних послуг та ін. [57, с. 7]. Не заперечуючи те, що договори перевезення вантажів, пасажирів і багажу та транспортного обслуговування належать до однієї групи договорів, вважаємо помилковою точку зору, що дана група договорів є типом договору, оскільки вона поєднує лише частину договорів, які мають ідентичну спрямованість – надання транспортних послуг. Тип, на нашу думку, є більш широким поняттям.

Подібну точку зору можна знайти і в закордонній юридичній літературі. Так, Ю. В. Романець розглядає договір перевезення та транспортного експедирування як самостійні типи в групі договорів, спрямованій на виконання робіт (надання послуг) [509, с. 69–73]. Така позиція не відповідає духові та букві кодифікованого акта цивільного законодавства України. Адже договори про виконання робіт та надання послуг мають різну спрямованість, тому об'єднання їх в одну класифікаційну групу видається безпідставним. Крім того, договір перевезення та транспортного експедирування є видами, а не типами договору.

Коло договірних конструкцій, які входять до підтипу договорів про надання транспортних послуг, визначається наступним рівнем багаторівневої систематизації – видами договорів. Ними є певні групи договорів, які поряд з загальними рисами, що характерні підтипу та типу договорів, до яких вони належать, мають власні риси, що виділяють їх від інших.

Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг в ЦК України регулюються гл. 64 та гл. 65. В нормах гл. 64 «Перевезення» регулюються

відносини за договорами перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти, договором чартеру (фрахтування), довгостроковим договором. Положеннями гл. 65 «Транспортне експедирування» регулюються відносини за договором транспортного експедирування.

Таким чином, залежно від об'єкта договори перевезення як основна група договірних зобов'язань з надання транспортних послуг поділяються на такі види: договір перевезення пасажирів, договір перевезення багажу, договір перевезення вантажу, договір перевезення пошти.

Дискусійним в юридичній літературі є питання щодо виділення договору перевезення пошти як самостійного виду договору перевезення [371, с. 152], адже перевезення предметів матеріального світу здійснюється за договором перевезення вантажу, багажу, а пошта є предметом матеріального світу. Загальне визначення поняття «пошта» закріплено у п. 3.15 Правил супроводження в контрольованих зонах авіапідприємств матеріальних цінностей і пасажирів, відповідно до якого поштою є кореспонденція та інші предмети, що відправляються поштовою адміністрацією та призначені для неї. Очевидно, пошта є особливим об'єктом, який свого часу зумовив виділення окремого виду договору перевезення. До недавнього часу договір перевезення пошти мав спеціальне правове регулювання, зокрема, наказ Міністерства зв'язку України та Міністерства транспорту України від 12 березня 1997 р. № 32/76 «Про затвердження Правил перевезення пошти автомобільним транспортом» [415], наказ Державного комітету зв'язку та інформатизації України та Міністерства транспорту України від 08 червня 1999 р. № 105/297 «Про затвердження Правил перевезення пошти повітряними суднами» [416]. Проте на підставі наказу Міністерства інфраструктури України від 28 листопада 2013 р. № 957 «Про визнання такими, що втратили чинність, деяких наказів Міністерства зв'язку України, Міністерства транспорту України та Державного комітету зв'язку та інформатизації України» [431] ці акти втратили чинність, тоді як інші досі не прийняті.



У Правилах перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України лише зазначається, що «перевезення пошти залізницями України здійснюється на договірних засадах» (п.1.3). Окремі аспекти договірних відносин щодо перевезення пошти регулюються розділом V СВВТ СРСР та розділом IV САТ УРСР, які, як зазначалось вище, не відповідають правовим засадам кодифікованого акта цивільного законодавства.

Відповідно до ст. 1 Закону України «Про поштовий зв'язок» від 04 жовтня 2001 р. перевезення є однією зі складових послуги поштового зв'язку поряд з обробкою та доставкою (врученням) поштових відправлень, виконанням доручень користувачів щодо поштових переказів, банківських операцій, спрямованих на задоволення потреб користувачів [461].

Таким чином, можемо підсумувати, що в умовах євроінтеграційних процесів договір перевезення пошти стає складовою послуги поштового зв'язку. Це пояснює відсутність в законодавстві України дефініції договору перевезення пошти та втрату чинності нормативно-правових актів, які до недавнього часу регулювали перевезення пошти окремими видами транспорту. Не вважаючи за доцільне закріплення поняття цього договору на законодавчому рівні, в доктрині приватного права пропонуємо вважати, що за договором перевезення пошти оператор поштового зв'язку за оплату зобов'язується доставити передане користувачем поштове відправлення за вказаною адресою.

В межах кожного виду договору про надання транспортних послуг можна виділити підвиди. В доктрині цивільного права підвидом договорів вважають договори, які відрізняються особливостями, що не мають істотного значення для визначення правової природи договору в цілому [125, с. 365].

Оскільки договори про надання транспортних послуг реалізуються в сфері транспортної системи, то залежно від виду транспорту кожен із договорів перевезення пасажирів, багажу, вантажу можна класифікувати на такі підвиди: а) договір перевезення автомобільним транспортом; б) договір перевезення залізничним транспортом; в) договір перевезення повітряним транспортом;

г) договір перевезення морським транспортом; г) договір перевезення річковим транспортом; д) договір перевезення в прямому змішаному сполученні.

Вирізняється серед договорів перевезення договір чартеру (фрахтування). На відміну від інших договорів перевезення, об'єктом цього договору виступає транспортний засіб, всю або частину місткості якого передається для перевезення пасажирів, багажу, вантажу, пошти або з іншою метою. Він застосовується лише на певних видах транспорту. Тому підвидами договору чартеру (фрахтування) в межах зазначеного виду є: а) договір чартеру (фрахтування) в сфері повітряного транспорту; б) договір чартеру (фрахтування) в сфері морського транспорту; в) договір чартеру (фрахтування) в сфері річкового транспорту.

Безперечно, ЦК України не спроможний охопити всі види договорів про надання транспортних послуг та закріпити їх правове регулювання. Частина таких договорів регламентована іншими нормативно-правовими актами. Наприклад, КТМ України врегульовує договір морського круїзу (ст. 195 – 202), договір морського буксирування (ст. 222 – 228) та ін. Крім того, учасники цивільних відносин, керуючись принципом свободи договору, можуть укласти будь-який інший договір про надання транспортних послуг, не врегульований законодавством України (непойменованій договір) [273, с. 30].

Таким чином, 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.

Керуючись загальними положеннями ЦК України про зобов'язання, пропонуємо під договірним зобов'язанням з надання транспортних послуг розуміти 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.

## **2.2. Види договорів, що опосередковують зобов'язання з надання транспортних послуг**

В юридичній літературі при характеристиці чи аналізі договорів, що опосередковують зобов'язання з надання транспортних послуг, вживаються різні терміни – «транспортні договори», «договори перевезення», «договори у сфері транспорту». При цьому наводяться відмінні точки зору щодо трактування змісту кожного із вказаних понять. Оскільки законодавство України в сфері надання транспортних послуг відповідно до Угоди про асоціацію з ЄС повинно пройти шлях максимального наближення до європейських стандартів, основою такої гармонізації норм може стати ґрунтовне теоретичне дослідження юридичної термінології в сфері договірної регулювання відносин з надання транспортних послуг.

У гл. 64 ЦК України «Перевезення» закріплюються загальний термін «договір перевезення» та поняття окремих видів договорів перевезення – «договір перевезення вантажу», «договір перевезення пасажирів та багажу», «договір перевезення транспортом загального користування» та ін. Такі юридичні терміни як «транспортний договір» чи «договір в сфері транспорту» не вживаються ні в ЦК, ні в ГК України, ні в інших законодавчих актах.

Аналіз окремих судових рішень [138] та узагальнень судової практики щодо договорів перевезення [579] свідчить, що поняття «транспортний договір» та «договір у сфері транспорту» у правозастосовній практиці, як правило, не використовуються. І це можна пояснити тим, що вказані терміни застосовуються в теорії цивільного права при характеристиці системи договорів про надання транспортних послуг.

В науковій та навчальній юридичній літературі висловлюються різні точки зору щодо співвідношення понять «транспортні договори» та «договори

перевезення». Так, на думку одних вчених, договори перевезення і транспортні договори – це синонімічні поняття [287, с. 485–486], на думку інших, – договір перевезення є більш вузьким (видовим) поняттям порівняно з більш ширшим (родовим) поняттям транспортного договору [327, с. 11]. Трапляється позиція, що всі транспортні договори є допоміжними щодо договору перевезення [128]. Окрім зазначених, висловлюється також точка зору, що спроба виділити транспортні договори чи транспортні зобов'язання, які претендують на самостійне місце в системі цивільно-правових зобов'язань, є штучною та помилковою за змістом [42, с. 7]. Така різноманітність наукових позицій потребує глибокого теоретичного аналізу зазначеної проблематики.

У доктрині цивільного права є різні точки зору щодо поняття та об'єднуючих ознак транспортних договорів. На думку В. Н. Гречухи, транспортні договори як теоретична категорія – це договори, які укладаються з метою організації, забезпечення і здійснення перевезень. Науковець вважає, що спільною ознакою транспортних договорів є регулювання правовідносин, пов'язаних з перевезенням вантажів, пасажирів, багажу і організацією його здійснення. Разом з тим вказані договори мають різну правову природу і ознаки. Вони відрізняються один від одного предметом, суб'єктивним складом, змістом і формою. Кожен з них має свою конкретну мету. З урахуванням безпосередньої цільової спрямованості можна виділити такі класифікаційні групи транспортних договорів: 1) договори перевезення і організації його здійснення; 2) договори буксирування; 3) договори орендного типу для водного транспорту (договори фрахтування); 4) договори транспортної експедиції. Найбільшою за кількістю договорів класифікаційною групою є договори, що безпосередньо регулюють перевізні відносини. Можна виділити три складові цієї підгрупи: 1) договори перевезення вантажу, пасажирів, багажу; 2) договори про організацію та забезпечення здійснення перевезення вантажів (зокрема, договір на подачу та забирання вагонів та ін.); 3) договори про організацію роботи щодо забезпечення перевезень вантажів (наприклад, вузлові угоди, договір про централізоване завезення (вивезення) вантажів тощо) [94,

с. 73]. Як видається, наведена класифікація не відповідає визначеному критерію, за яким здійснюється поділ.

В юридичній літературі зустрічаються й інші спроби окреслити коло транспортних договорів. Так, А. І. Хаснутдінов виокремлює транспортні і нетранспортні допоміжні договори. Автор відносить до транспортних договорів договори, які опосередковують відносини, що мають на меті перевезення вантажів, багажу і пошти, та договори, в яких переміщення вантажів і пасажирів виступає в якості засобу досягнення інших господарських цілей, існуючих в рамках цих договорів (наприклад, тайм-чартер). На думку науковця, до групи нетранспортних допоміжних договорів належать договір транспортної експедиції і «тривалі договори організаційного характеру, найбільш типовими серед яких є річний договір на автомобільному, навігаційний на внутрішньоводному і спеціальний на повітряному транспорті» [599, с. 23, 28].

З точки зору С. Ю. Морозова, під транспортними договорами слід розуміти такі домовленості сторін, які спрямовані на реалізацію або забезпечення процесу доставки вантажів, пасажирів і багажу в пункт призначення за допомогою самохідних транспортних засобів. Науковець зазначає дві правові ознаки, які надають можливість віднести той чи інший договір до категорії транспортних договорів. По-перше, це суб'єктний склад договірної правовідносини. На думку науковця, стороною договору у транспортних договорах повинна виступати транспортна організація. Хоча автор такої ідеї сам зазначає, що це лише один із критеріїв, який надає змогу виділити транспортні договори з системи договірних зобов'язань, спрямованих на оплатне надання послуг. Тим паче, що поняття «транспортна організація» в теперішніх умовах з появою нового суб'єкта – власника транспортної інфраструктури – видається дещо невизначеним. По-друге, системоутворюючим фактором для системи транспортних договорів є спрямованість транспортних договірних зобов'язань [318, с. 32].

Спрямованість договірних конструкцій в різних її проявах неодноразово розглядалась цивілістами як критерій для класифікації договорів [43, с. 320; 158,

с. 24, 25]. Адже вона є основним фактором, який зумовлює спільні для всіх договорів принципи правового регулювання, що характеризуються єдиною метою. Під спрямованістю зобов'язання в юридичній літературі запропоновано розуміти кінцевий економічний та юридичний результат договору [509, с. 92, 99]. Ознака спрямованості розглядалась різними науковцями по-різному, проте в кінцевому результаті пов'язувалась з метою договору. ЦК України не містить положень про мету договору, проте згадує про спрямованість договору у загальній дефініції договору. Так, відповідно до ст. 626 ЦК України договором є домовленість двох або більше сторін, *спрямована* (курсив наш – І. Л.-К.) на встановлення, зміну або припинення цивільних прав чи обов'язків.

Транспортні договори спрямовані на переміщення або організацію переміщення пасажирів чи певного матеріального об'єкта у просторі. Проте йдеться не про будь-яке переміщення, а про транспортування, тобто переміщення за допомогою транспортних засобів. Тому не можна вважати транспортуванням, наприклад перенесення вантажу, його перекочування, підняття вантажу на висоту тощо. До речі, при розробленні Цивільного уложення Російської імперії на початку ХХ ст. всі названі вище способи переміщення, які не є транспортуванням, були віднесені до сфери регулювання договірних відносин перевезення [90].

На думку видатного українського цивіліста В. В. Луця, транспортні договори поділяються на основні та допоміжні. Основні транспортні договори опосередковують головну сферу взаємовідносин транспортних організацій та клієнтури (договори про перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти, договори буксирування). Допоміжні договори сприяють нормальній організації перевізного процесу (договори на організацію перевезень, транспортного експедирування, на експлуатацію під'їзних колій, подачу та забирання вагонів, вузлові угоди тощо) [287, с. 486]. Аналіз запропонованої класифікації свідчить, що метою першої групи договорів є переміщення певного об'єкта, тоді як метою другої – організація перевізного процесу. Критерієм наведеного дихотомічного поділу, очевидно, є особливості спрямованості транспортних договорів.

Подібний поділ транспортних договорів на дві групи, проте з зазначенням більшої кількості договірних конструкцій, пропонує у своїх працях С. Ю. Морозов. На його думку, на першому рівні класифікації, виходячи зі спрямованості транспортних договорів, можна виокремити: договори, спрямовані на перевезення (договір перевезення вантажів, договір фрахтування, договір перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, договір перевезення пасажирів), і договори, спрямовані на забезпечення процесу перевезення (договори про подачу транспортних засобів під навантаження; про пред'явлення вантажу до перевезення; про організацію перевезень; про надання послуг з використання об'єктів транспортної інфраструктури; між транспортними організаціями; між власниками транспортних інфраструктур; про транспортну експедицію) [318, с. 35]. Із такою точкою зору можна погодитись.

Окрім схвальної точки зору щодо застосування поняття «транспортні договори», в доктрині цивільного права є й інші. Так, на думку В. В. Вітрянського, поняття «транспортні договори» при аналізі норми законодавства про договір перевезення не варто використовувати. Автор доходить висновку, що саме поняття «договір перевезення» носить абстрактний характер і виявляє себе в цілій низці договорів, покликаних регулювати різні відносини, пов'язані з перевезеннями вантажів, пасажирів і багажу. Таким чином, має йтися про систему договорів, які опосередковують перевезення вантажів, пасажирів і багажу, в яку «поряд з договором перевезення конкретного вантажу входять також інші договори: договір перевезення пасажирів; договір фрахтування (чартеру); договір між транспортними організаціями про організацію перевезень вантажів, пасажирів і багажу; договір про організацію перевезення вантажів; договори між транспортними організаціями про організацію роботи щодо забезпечення перевезень вантажів (вузлові угоди, договори на централізоване завезення (вивезення) вантажів та ін.)» [42, с. 8].

Не вдаючись до подальшої наукової дискусії щодо кола транспортних договорів, зазначимо, що наведене вище однозначно свідчить, що поняття «договори перевезення» є вужчим за своїм змістом від поняття «транспортні

договори», яке окрім власне договорів перевезення включає в себе допоміжні договори організаційного характеру, спрямовані на забезпечення процесу перевезення. На нашу думку, поняття «транспортні договори» використовується в юридичній літературі як синонім поняття «договори про надання транспортних послуг». Проте поняття «договори про надання транспортних послуг» більш чітко окреслюють спрямованість такої групи договорів, тому при дослідженні окремих договірних конструкцій чи системи договорів вважаємо більш обґрунтованим використання саме цього поняття.

Дуже часто через невдале формулювання дефініції транспортних договорів його зміст підміняють поняттям «договори у сфері транспорту». Яскравим прикладом цього є запропоноване в українській юридичній літературі Є. О. Харитоновим та Н. А. Саніахметовою поняття транспортних договорів, під якими розуміють різні за своєю природою і змістом договори, що опосередковують відносини у сфері транспортної діяльності [523; 594]. Подібні визначення трапляються і в закордонній юридичній літературі. Так, В. В. Вітрянський зазначає, що в цивільно-правовій доктрині вкоренилося поняття «транспортні договори», під якими насправді розуміються цивільно-правові договори, що застосовуються в сфері транспортної діяльності (як правило, за участю транспортних організацій). Цим поняттям охоплюються різні типи договірних зобов'язань: перевезення, транспортна експедиція, буксирування, оренда (фрахтування на час) транспортних засобів, будівельний підряд (будівництво залізничних під'їзних шляхів) тощо [42, с. 7]. На нашу думку, зазначена дефініція є визначенням поняття не транспортних договорів, а договорів у сфері транспорту [274, с. 166].

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 [278, с. 109]. Чи не найбільше таких договорів закріплено в КТМ України, зокрема, договір про надання лоцманських послуг, договір морського агентування, договір лізингу судна, договір морського страхування та інші.



Розмежувавши різні терміни та визначивши їх змістове навантаження, пропонуємо 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».

Визначений термінологічний апарат відіграє важливу роль при здійсненні класифікації договірних зобов'язань з надання транспортних послуг. Так, види договорів про надання транспортних послуг визначаються положеннями ЦК України та іншими нормативно-правовими актами. В ЦК України регулюються різні види договорів про надання транспортних послуг: договір перевезення вантажу, пасажирів та багажу, пошти, договір чартеру (фрахтування), договір перевезення в прямому змішаному сполученні, довгостроковий договір, договір перевезення транспортом загального користування, договір транспортного експедирування. Очевидно, зазначені договори виділено за різними критеріями.

У ст. 908 гл. 64 ЦК України закріплюється норма, що перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти здійснюється за договорами перевезення. Таким чином, залежно від об'єкта перевезення на законодавчому рівні виокремлено такі види договорів перевезення: договори перевезення вантажу, договори перевезення пасажирів, договори перевезення багажу та договори перевезення пошти [239, с. 65].

Аналіз нормативно-правових актів свідчить, що не всі об'єкти перевезення зазначені в нормах ст. 908 ЦК України. Наприклад, відповідно до Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України вантажобагаж також є самостійним об'єктом договору перевезення [414].

ЦК України як різновид договору перевезення визначає договір чартеру (фрахтування). Із дефініції цього договору, наведеної у ч.1 ст. 912 ЦК України,

впливає, що цей договір 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. КТМ України у ч. 2 ст. 203 виокремлює два види договору чартеру (фрахтування): тайм-чартер (надане фрахтувальнику судно може бути укомплектоване екіпажем) та бербоут-чартер (судно не споряджене і не укомплектоване екіпажем).

Транспортний засіб як об'єкт виступає також відповідно до іншого різновиду договору перевезення – договору буксирування. Про нього не згадується в положеннях ЦК України, оскільки зазначена договірна конструкція використовується в морському та річковому видах транспорту та, відповідно, регулюється спеціальним законодавством у цій сфері. Так, відповідно до ст. 222 КТМ України та ст. 126 СВВТ СРСР об'єктом цього різновиду договору перевезення може виступати судно або інший плавучий об'єкт [240, с. 140].

Відповідно до абз. 2 ч. 2 ст. 908 ЦК України законодавець виділяє договори перевезення залежно від виду транспорту, за допомогою якого така послуга надається. Особливості договірного регулювання перевезень окремими видами транспорту визначаються транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами. Відповідно до спеціального законодавства України в сфері надання транспортних послуг виділяють договір повітряного перевезення (ст. 98 ПК України), договір морського перевезення (ст. 133, 184 КТМ України), договір перевезення залізничним транспортом (ст. 8 Закону України «Про залізничний транспорт»), договір перевезення внутрішнім водним (річковим) транспортом (п. 60 СВВТ СРСР), договір перевезення автомобільним транспортом (ст. 42, 50 Закону України «Про автомобільний транспорт»).

Перевезення кількома видами транспорту за єдиним транспортним документом регулюється договором перевезенням в прямому змішаному сполученні (ст. 913 ЦК України, ст. 312 ГК України, Правилами перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні та ін.). Його

значення і роль полягають в правовому регулюванні процесу перевезення, в якому беруть участь два або більше видів транспорту, а також пояснюється різноманітністю транспортної системи держави та різним її технологічним рівнем, що, відповідно, створює об'єктивну неможливість задоволення вимог споживачів одним видом транспорту [328, с. 534].

В ст. 21 Закону України «Про транспорт» зазначається, що до транспорту загального користування, окрім залізничного, морського, річкового, автомобільного і авіаційного, також входить міський електротранспорт, у тому числі метрополітен. Очевидно, цей вид транспорту виокремлено не лише за критерієм джерела енергії, а й за видом суб'єкта власності, яким, як правило, є органи місцевого самоврядування. В ст. 34 цього самого закону зазначається, що підприємства міського електротранспорту здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти [473]. Натомість Закон України «Про міський електричний транспорт» у ст. 1 закріплює призначення міського електричного транспорту як складової частини єдиної системи «перевезення громадян трамваями, тролейбусами, поїздами метрополітену на маршрутах (лініях) відповідно до вимог життєзабезпечення населених пунктів». А під транспортною послугою закріплено перевезення пасажирів та їх багажу, яке надається на договірних засадах (ст. 1, 4 вказаного закону) [451]. Зазначені норми дають підстави стверджувати, що в сфері перевезення міським електричним транспортом укладається лише договір перевезення пасажирів та багажу.

Крім згаданих, в законодавстві України закріплений такий вид транспорту як трубопровідний, за допомогою якого транспортується нафта, газ, вода тощо (ч. 3 ст. 306 ГК України, ст. 21 Закону України «Про транспорт»). 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. Організація, що експлуатує трубопровід, водночас є володільцем продукції, яка перебуває у трубопроводі [287, с. 486]. На такі правовідносини норми про договірні зобов'язання з надання транспортних послуг відповідно до положень ЦК України

не поширюються. Тому з метою усунення колізій пропонуємо внести зміни до чинного законодавства шляхом вилучення із ч. 3 ст. 306 ГК України словосполучення «трубопровідний транспорт».

У ч. 3 ст. 306 ГК України також виокремлено космічний транспорт як вид транспорту, яким може здійснюватися перевезення вантажів. Хоча в законодавстві України договірні відносини з надання транспортних послуг не регулюються, в світовій практиці перевезення і вантажів, і пасажирів та їх багажу на певні космічні об'єкти на договірних засадах не є новим [196]. Так, у 2012 р. космічний корабель SpaceX Dragon став першим апаратом, здатним доставляти вантажі з Міжнародної космічної станції назад на Землю. На офіційному сайті SpaceX [671] зазначено, що капсула Dragon була розроблена для транспортування людей в космос, і вже у 2018 р. засновник компанії Ілон Маск хотів би реалізувати цю мету. 29 вересня 2017 р. на 68-му щорічному засіданні Міжнародного конгресу астронавтики в Австралії Ілон Маск розповів про свої плани побудувати ракету, яка надасть можливість дістатися будь-якої точки планети менш ніж за годину. Запуск космічного апарата «Big Falcon Rocket (BFR)», за словами Маска, має відбутися вже до 2022 р., а до 2024 р. вона має здійснити чотири польоти на Марс. Одна така ракета, зазначає І. Маск, може вмістити до 100 людей, і як тільки її побудують – використовуватимуть для перевезення людей на Землі [155]. У вересні 2018 р. SpaceX представила свого першого пасажирів для туристичної місії навколо Місяця. Ним став японський мільярдер Юсаку Маедзава [156]. Тому, очевидно, в майбутньому можна буде говорити про доцільність регулювання договірних відносин щодо перевезення пасажирів, їх багажу, вантажу космічним транспортом і в Україні.

На різних видах транспорту договір перевезення вантажу можна класифікувати залежно від самого вантажу. Так, договори морського перевезення вантажу залежно від виду вантажу відповідно до «Положення про порядок підготовки та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення», затвердженого наказом Мінтрансу України від 14 грудня 1998 р., поділяється на: 1) договори перевезення генеральних вантажів; 2) договори

перевезення навалочних вантажів; 3) договори перевезення небезпечних вантажів; 4) договори на ліхтерні перевезення; 5) договори перевезення контейнерів [368].

При перевезенні вантажів залізничним транспортом окремі види договорів перевезення залежно від особливостей об'єкта визначаються спеціальними підзаконними нормативно-правовими актами. Відповідно до наказу Мінтрансу України від 21 листопада 2000 р. «Про затвердження окремих розділів Правил перевезення вантажів» можна виділити такі види перевезень і, відповідно, договорів, якими вони оформляються: перевезення вантажів з оголошеною вартістю; перевезення вантажів навалом і насипом; перевезення вантажів у вагонах відкритого типу; перевезення вантажів, які змерзаються; перевезення вантажів маршрутами відправника; перевезення вантажів у супроводі провідників відправників (одержувачів); перевезення швидкопсувних вантажів тощо [446].

Особливості договірної регулювання перевезення вантажів та їх класифікація визначаються Правилами перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затвердженими наказом Міністерства транспорту України 14 жовтня 1997 р. № 363 [409]. Відповідно до п. 2.1 правил вантажі, які подаються для перевезення, класифікуються за такими ознаками: вид продукції різних виробників, фізичний стан, наявність тари, спосіб вантаження і розвантаження, специфічні властивості, маса та габарити.

Законодавством України виокремлюється також договір про надання (виконання) транзитних послуг. Цей договір є різновидом договору перевезення вантажу. Так, відповідно до ст. 1 Закону України «Про транзит вантажів» від 20 жовтня 1999 р. транзит вантажів – перевезення транспортними засобами транзиту транзитних вантажів під митним контролем через територію України між двома пунктами або в межах одного пункту пропуску через державний кордон України [472].

З цього приводу доцільно наголосити на відсутності положень у ЦК України, які б окремо передбачали поділ договорів перевезення на внутрішні та міжнародні [269, с. 357]. Це можна пояснити тим, що, якщо договори міжнародного перевезення незалежно від виду транспорту мають однакову назву, то договори на

здійснення внутрішніх перевезень можуть мати специфічну назву. Так, при здійсненні перевезень між портами України й іноземними портами укладаються договори на здійснення міжнародних перевезень (ст. 132 КТМ України), тоді як при здійсненні морських перевезень українськими та іноземними суднами між портами України укладаються договори на здійснення каботажних перевезень (ст. 131 КТМ України).

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) [181].

При здійсненні автомобільних перевезень договори перевезення всередині країни можна поділити на договори на здійснення міських перевезень (в межах населеного пункту), приміських перевезень (за маршрутом, який з'єднує населені пункти і протяжність якого не перевищує 50 км), міжміських перевезень (за маршрутом, який з'єднує населені пункти і протяжність якого перевищує 50 км) (ст. 1 Закону України «Про автомобільний транспорт») [428].

Залежно від того, чи здійснюється перевезення однією чи кількома видами транспорту, виділяють договори перевезення у місцевому та прямому сполученні. За договорами у місцевому сполученні перевезення здійснюється однією транспортною організацією в межах одного виду транспорту (наприклад, між пунктами, розташованими на мережі однієї залізниці). За договорами у прямому сполученні перевезення здійснюється двома або більше транспортними організаціями одного виду транспорту. Правове регулювання таких видів договорів, наприклад, на залізничному транспорті, здійснюється відповідно до пункту 1.7 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України [414].

У нормах кодифікованого акта цивільного законодавства виокремлено договір перевезення транспортом загального користування (ст. 915 ЦК України).

Перевезення транспортом загального користування здійснюється за зверненням будь-якої особи, тому договір перевезення транспортом загального користування є публічним договором. Критерієм виділення такого договору є порядок визначення умов договору, оскільки, укладаючи договір перевезення транспортом загального користування, споживач таких послуг не визначає умови, а лише приєднується до умов, визначених перевізником. Тому, крім договору перевезення транспортом загального користування, до видів договорів про надання транспортних послуг за цим критерієм можна віднести договори з умовами, визначеними сторонами в індивідуальному порядку.

Окрім зазначених договірних конструкцій, в положеннях ЦК України окрема стаття присвячена довгостроковому договору (ст. 914) як різновиду договору перевезення вантажу. Варто зазначити про відмінності юридичної термінології при укладенні таких договорів. Адже залежно від виду транспорту, яким передбачається систематичне перевезення вантажів, довгостроковий договір має різну назву. Згідно з ч. 4 ст. 307 ГК України можуть укладатися такі довгострокові договори: довгостроковий – на залізничному і морському транспорті, навігаційний – на річковому транспорті (внутрішньому флоті), спеціальний – на повітряному транспорті, річний – на автомобільному транспорті [79]. Порядок укладення довгострокових договорів встановлюється відповідними транспортними кодексами, транспортними статутами або правилами перевезень.

Аналіз чинного законодавства України свідчить, що термін «довгостроковий договір» використовується лише в ЦК України та нормативно-правових актах, що регулюють договірні відносини перевезення залізничним транспортом. (наприклад, у п. 17, 18 СЗ України [543]). Довгостроковий договір перевезення вантажів іншими видами транспорту має відмінну назву. Так, при здійсненні морських перевезень довгостроковий договір називається «довготерміновим» (ч. 3 ст. 128 КТМ України). Очевидно, у вказаній нормі не враховано положення ЦК України про те, що значення термінів «строк» і «термін» є різними, тому положення КТМ України не приведено у відповідність до норм ЦК України.

На внутрішньому водному (річковому) транспорті відповідно до п. 60 СВВТ СРСР укладають «навігаційні договори». Те, що названі договори є довгостроковими, впливає лише з положення абз. 3 п. 60 вказаного Статуту, де зазначається, що передбачені в договорах об'єми перевезень мають відповідати плану перевезень вантажів. У сфері автомобільного транспорту довгострокові договори перевезення вантажів називаються «річними» (п. 36 САТ УРСР).

Спеціальне законодавство України у сфері повітряних перевезень, зокрема ПК України та Правила повітряних перевезень вантажів, не використовує термін «спеціальний договір» до довгострокових договорів перевезення вантажу повітряним транспортом.

Наведене вище свідчить про те, що різні назви довгострокових договорів перевезення, які закріплені в ГК України, як правило, використовуються в законодавстві, що набрало чинності ще в радянський період та продовжує діяти на території України до сьогодні, або нормативно-правових актах, які прийняті до прийняття ЦК України та не відповідають сучасним реаліям та динаміці цивільних правовідносин. Очевидно, зазначене спеціальне транспортне законодавство України та положення ч. 4 ст. 307 ГК України мають бути приведені у відповідність до норм ЦК України шляхом використання єдиного терміну «довгостроковий договір», закріпленого в кодифікованому акті цивільного законодавства, до усіх договорів, за якими здійснюється систематичне перевезення вантажів, незалежно від виду транспорту [281, с. 137].

Важливим є питання щодо сфери застосування довгострокових договорів. Звичною є позиція, що довгострокові договори застосовуються у сфері перевезення вантажів різними видами транспорту та у разі здійснення прямого змішаного перевезення [328, с. 535]. Це впливає із аналізу норм ст. 914 ЦК України. Проте на практиці прослідковується тенденція укладення договорів про організацію систематичних перевезень пасажирів. Такі відносини у нормах ЦК України не врегульовані. Тоді як, наприклад, в ЦК Чеської Республіки договір про експлуатацію транспортного засобу, який за своїм змістом подібний до довгострокового договору в ЦК України, застосовується і для перевезення



пасажирів [657]. Очевидно, договірна практика випереджає закріплення відповідних відносин на законодавчому рівні України та свідчить про можливість розширення сфери застосування довгострокових договорів [245, с. 7]. Проте це вимагає внесення відповідних змін до ст. 914 ЦК України. Тому пропонуємо доповнити ст. 914 ЦК України ч. 3, виклавши її в такій редакції: «Довгостроковий договір може укладатись в разі необхідності здійснення систематичних перевезень пасажирів та багажу». Для того, щоб внести зміни і не зруйнувати побудови норм ч. 1, 2 ст. 914 ЦК України, пропонуємо у закріплену дефініцію довгострокового договору додати уточнення, що вона стосується сфери перевезення вантажу. Тому у ч. 2 ст. 914 після слів «за довгостроковим договором» додати словосполучення «перевезення вантажу».

Окрім договорів перевезення, спрямованих на переміщення певних об'єктів за допомогою механізованих транспортних засобів, законодавству України відомі договірні конструкції, які сприяють організації перевізного процесу. 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. Тобто призначення таких договорів є регулювання організаційних відносин з метою створення в подальшому умов для виникнення та (або) здійснення відносин перевезення. Тому допоміжні договори називають організаційними договорами про надання транспортних послуг. Як влучно зазначає з цього приводу А. І. Хаснутдінов, виконання основного зобов'язання неможливо без допоміжного, оскільки в самому характері дій закладена необхідність виконання цілої низки додаткових операцій, які організаційно завершують (оформлюють) весь процес. Зв'язок основного і допоміжного зобов'язання має характер взаємозалежності: якщо нормальне становлення і розвиток основного зобов'язання залежить від успішного виконання допоміжного, то існування останніх поза перевізним правовідношенням взагалі не має сенсу [599, с. 23].

В положеннях ЦК України організаційні договірні відносини з надання транспортних послуг залишились поза детальною увагою законодавця. Загалом це

характерно для більшості кодифікованих актів цивільного законодавства низки європейських держав, серед яких Цивільний кодекс Республіки Польща [559], Цивільний кодекс Латвійської Республіки [80], Цивільний кодекс Республіки Молдова [82] та ін. Хоча в окремих європейських країнах такі організаційні договірні відносини знайшли своє закріплення, наприклад, в Цивільному кодексі Литовської Республіки [647].

Варто зазначити, що тема організаційних договорів не є новою в юридичній науці. Вона активно розвивалась починаючи з середини минулого століття. Засновником теорії організаційних договорів вважається О. О. Красавчиков, який вперше акцентував увагу на необхідності виокремлення організаційних немайнових відносин та відповідно запропонував виділити договори, в яких на перший план виходять організаційні засади [210, с. 57]. На думку науковця, організаційні відносини мають такі особливості. Зміст організаційних відносин складається із організаційних дій (не майнових, не особистих, не трудових тощо), спрямованих на упорядкування (нормалізацію) відносин, що організовуються. Мета таких відносин – організувати відповідний процес.

Така позиція знайшла як підтримку, так і різку критику. Заперечити необхідність виділення організаційних відносин намагався С. С. Алексєєв, який зазначав, що певна організованість характерна для будь-яких суспільних відносин, а організаційні відносини – це лише конститутивний елемент (проміжний момент) у їх становленні та розвитку [13, с. 59]. Хоча у своїх подальших працях він зазначав, що організаційні відносини є необхідними і важливими, наприклад, при укладенні договорів, оформленні спадщини, при видачі довіреності тощо. Водночас при такому трактуванні організаційні відносини розуміються надто широко. Адже будь-які правовідносини в силу своєї врегульованості нормами права передбачають певну організованість [14, с. 237]. Зазначену концепцію вважав помилковою О. С. Йоффе, наголошуючи, що організованість є невід’ємною властивістю суспільних явищ, а О. О. Красавчиков, посилаючись на конкретні способи правової організації окремих майнових відносин, відокремлював її від останніх й оголошував особливим цивільно-

правовим відношенням [159, с. 96]. Таку точку зору підтримали Ю. К. Толстой, В. Ф. Яковлєва, В. Т. Смірнов, С. М. Братусь та інші.

Проте значно більшу підтримку та подальший розвиток отримала інша позиція про наявність серед цивільно-правових відносин організаційних та, відповідно, виокремлення групи організаційних договорів. Її прихильниками в різний період часу були М. І. Брагінський, В. В. Луць, С. А. Тюріна, С. Ю. Мороз, Є. Б. Подузова, О. Ю. Сафонова, Є. О. Суханов, Р. І. Таш'ян, А. І. Хаснутдінов та багато інших.

Концепція організаційних транспортних договорів знайшла лише часткове закріплення на законодавчому рівні в Україні. Легального визначення поняття організаційних договорів загалом чи організаційних договорів про надання транспортних послуг зокрема немає. Лише у ст. 186 ГК України вживається термін «організаційно-господарські договори», проте зі змісту статті неможливо визначити, що це за договори, в чому їх особливості та які їх види.

На відміну від національного законодавства України, законодавство багатьох країн закріплює дефініцію організаційних договорів та визначає їх особливості. Так, за законодавством США організаційні договори призначені для встановлення виключно довгострокових відносин. Тому в таких договорах значну зацікавленість мають обидві сторони. Наприклад, в штаті Делавер розроблена концепція організаційних договорів, відповідно до якої такий договір складається з двох частин: 1) стандартна генеральна домовленість, яка визначає межі спільної діяльності сторін та основні напрями їх співпраці; 2) пов'язані з генеральною додаткові домовленості, які укладаються для організації відносин в кожній конкретній ситуації. Додаткові домовленості містять детальну інформацію про зобов'язання партнерів і виділення коштів. Ці домовленості є гнучкими і можуть передбачати зміну зобов'язань [652].

У законодавстві Австралії також згадується про організаційні договори. Так, для організації довготривалої співпраці між сторонами може бути укладений організаційний договір, при цьому його умови не можуть бути змінені в майбутньому, навіть за взаємною домовленістю контрагентів [668].

Організаційні договори відомі договірній практиці та праву Великій Британії. Проте для англійського законодавства характерний формальний підхід до визначення суті організаційного договору, врегульованого нормами загального права, без чіткого визначення поняття даного виду договору та його істотних умов [680]. Більше того, організаційні договори можуть бути укладені й в усній формі. Якщо контрагенти домовляться про здійснення взаємних прав та обов'язків, то організаційний договір вважається укладеним і підлягає судовому захисту [672].

Основним джерелом законодавства, яке регулює договори в праві Індії, є Індійський закон 1972 р. Суть організаційного договору за індійським законодавством зводиться до такого: потенційні контрагенти домовляються про те, що в майбутньому укладається будь-який договір, попередньо узгоджують його істотні умови (строк укладення, ціна договору, його предмет, відповідальність за невиконання), тобто організаційний договір є свого роду договором-обіцянкою. Він набирає чинності з моменту укладення, є обов'язковим для сторін, за загальним правилом такий договір не можна відмінити, змінити умови майбутнього договору. За невиконання договору-обіцянки сторони несуть передбачену законом відповідальність [650].

Таким чином, поняття організаційного договору, його зміст та трактування залежить від особливостей національної правової системи та правозастосовної практики [248, с. 190].

Відсутність закріпленого поняття допоміжних організаційних договорів з надання транспортних послуг на законодавчому рівні створює ґрунт для наукових дискусій. Так, К. Б. Подузова пропонує загальне поняття організовуючих договорів, які, в свою чергу, поділяються на організаційні договори (договори з організації договірних відносин) і договори з організації спільної діяльності. Під організаційним потрібно розуміти договір, згідно з яким сторони зобов'язуються укласти між собою у певний строк основний договір (кілька основних договорів), деякі умови яких містяться в організаційному договорі, і (або) вчинити дії, які сприяють укладенню між тими самими сторонами основного договору (кількох

основних договорів) [363, с. 35]. Цю позицію підтримує в одній із своїх праць Р. І. Таш'ян [556, с. 251].

Іншої позиції притримується О. Ю. Сафонова, яка під організаційним договором пропонує розуміти домовленість про організацію довготривалих правових зв'язків у вигляді потоку різноманітних ділових відносин, спрямованих на підвищення ефективності відповідного виду підприємницької діяльності [527, с. 50].

На думку Л. Г. Єфімової, організаційним є договір, мета якого полягає в організації тривалих правових зв'язків у вигляді потоку різноманітних ділових відносин, для досягнення якої необхідно укладення (як правило, між тими самими сторонами) договорів-додатків; при цьому окремі умови узгоджуються в базовому договорі. Вчена називає цей договір рамковим, використовуючи вказані терміни як синоніми [136, с. 3].

С. А. Тюріна пропонує під організаційним договором розуміти домовленість двох і більше осіб, яка визначає умови їхньої участі у конкретних зобов'язаннях в майбутньому і (або) спрямована на упорядкування й забезпечення їхньої взаємопов'язаної діяльності [573, с. 8].

На думку Р. І. Таш'яна, організаційним є договір, який передбачає порядок укладення інших договорів, встановлює базові елементи змісту майбутнього зобов'язання, передбачає процедуру визначення умов інших договорів, а також їхнього виконання і разом з ними є елементом єдиного юридичного складу та в сукупності з ними тягне за собою настання цивільно-правових наслідків [557, с. 86]. На підставі цього визначення, але з урахуванням сфери транспорту, науковець формулює поняття «транспортний організаційний договір» [557, с. 89].

Найбільш обґрунтованою, на нашу думку, є точка зору С. Ю. Морозова, який вважає, що за організаційним договором сторони зобов'язуються виконати визначені договором спільні дії, спрямовані на виникнення іншого цивільно-правового зобов'язання між тими самими чи іншими особами і (або) на його виконання відповідно до умов організаційного договору [318, с. 43].

Така значна увага науковців до допоміжних (організаційних) договорів про надання транспортних послуг свідчить про їх важливість та практичну значимість. Проаналізувавши різні наукові точки зору, пропонуємо власну дефініцію досліджуваного поняття: за допоміжним договором про надання транспортних послуг сторони зобов'язуються організувати укладення та (або) виконання основного договору про надання транспортних послуг відповідно до умов цього договору.

Виокремлення групи допоміжних (організаційних) договорів про надання транспортних послуг зумовлюється їх особливостями. По-перше, допоміжні договори про надання транспортних послуг відрізняються від основних своїм спрямуванням – вони направлені на організацію укладення та (або) виконання іншого договору. По-друге, суб'єкти допоміжного договору про надання транспортних послуг і основного договору, на організацію якого він спрямований, можуть не співпадати [318, с. 46]. По-третє, допоміжні договори про надання транспортних послуг є елементом єдиного юридичного складу, який спричиняє укладення та (або) виконання договору про надання транспортних послуг [239, с. 104].

У законодавстві України організаційні договірні відносини з надання транспортних послуг регулюються підзаконними нормативно-правовими актами. Так, відповідно до п. 71 СЗ України порядок подачі і забирання вагонів і контейнерів на залізничній під'їзній колії встановлюється договором на експлуатацію залізничної колії (договором на подачу та забирання вагонів). Потреба в укладенні таких договорів обґрунтовується в рекомендаціях Президії Вищого господарського суду України від 23 грудня 2008 р. «Про деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з договорів на обслуговування залізничних під'їзних колій». Відповідно до п. 1.4 кожна залізнична колія має свої особливості, які впливають на умови експлуатації (довжина, профіль, наявність у власника колії власних локомотивів, переробна спроможність вантажних механізмів, ємність та розташування складських приміщень тощо), тому передбачити і врегулювати в загальних нормах особливості експлуатаційної

роботи на окремих під'їзних коліях неможливо. Відтак згідно зі ст. 71 СЗ України взаємовідносини залізниці з підприємством, порядок і умови експлуатації залізничних під'їзних колій визначаються договором, в якому має бути обумовлений зміст взаємних зобов'язань сторін з урахуванням особливостей експлуатаційної роботи на під'їзній колії [438].

Зазначення у дужках назви одного договору після назви іншого у п. 71 СЗ України залишає незрозумілим, чи це тотожні договори (аналогічно як в договорі найму (оренди)), чи це різні договірні конструкції. Відповідь можна знайти у Правилах обслуговування залізничних під'їзних колій, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. [406]. Відповідно п. 2.1 зазначених правил взаємовідносини залізниці з підприємствами, які виконують вантажні роботи на під'їзних коліях, визначаються договорами про експлуатацію під'їзних колій або договорами про подачу та забирання вагонів. Договори про експлуатацію під'їзних колій укладаються між залізницею і власниками під'їзних колій у разі обслуговування під'їзної колії власним або орендованим локомотивом. Договори про подачу та забирання вагонів укладаються між залізницею і підприємствами у разі обслуговування локомотивом залізниці під'їзних колій або окремих вантажних фронтів. Договори розробляються з урахуванням технології роботи під'їзної колії і технології роботи станції примикання, а у відповідних випадках – з урахуванням єдиних технологічних процесів [406]. Таким чином, це два різні договори, які укладаються в сфері перевезення вантажів. Підтвердженням вказаного є розроблені різні зразки договорів на експлуатацію залізничної колії та договору на подачу та забирання вагонів в додатках 1 та 2 зазначених правил, які, очевидно, є примірними договорами. Тому формулювання п. 71 СЗ України потребує внесення змін, зокрема, між назвами договорів видається за доцільне поставити сполучник «або».

Проте це не єдина недосконалість юридичної термінології. В СЗ України зазначені договори іменуються в одних статтях «на експлуатацію залізничних під'їзних колій», «на подачу та забирання вагонів» (ст. 71, 73), а в інших – «про

експлуатацію залізничної під'їзної колії», «про подачу та забирання вагонів» (ст. 75–77) без жодних відмінностей в договірних відносинах і в тому, і в іншому випадку. Проте, на нашу думку, це є неправильно. Як влучно з цього приводу зазначає І. В. Булгакова, необхідно забезпечити однаковість вказаних термінологічних понять [46, с. 116].

Ще одним допоміжним договором з надання транспортних послуг є так звані вузлові угоди, поняття яких в законодавстві України не закріплено. Відповідно до ч. 3 ст. 312 ГК України відносини перевізників під час перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні та умови роботи перевалочних пунктів регулюються вузловими угодами. Порядок укладення вузлових угод встановлюється транспортними кодексами та статутами. В п. 116 САТ УРСР закріплено, що «умови роботи перевалочних пунктів визначаються вузловою угодою» і шляхом формулювання відсилочної норми зазначено, що порядок розробки і укладання вузлових угод встановлюється Правилами перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні. В законодавстві України прийнято лише єдині Правила перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні [410]. Однак і зазначені правила не дають відповіді на питання, що є вузловою угодою, який її зміст та юридична природа. Лише у п. 3.7 правил вказано, що порядок подачі, забирання вагонів, перевалки вантажів у портах визначаються договором, який укладається між залізницею і портом.

Загальне уявлення про вузлову угоду та її призначення можна знайти в Правилах обслуговування залізничних під'їзних колій. Так, відповідно до п. 2.1 правил порядок виконання перевалочних операцій на під'їзних коліях морських (річкових) портів визначається договором, що укладається між залізницею і портом. У цьому договорі зазначається перелік вантажовласників та експедиторів, з якими порт уклав договори про переробку їх вантажів і за які порт розраховується із залізницею, а також порядок визначення відповідальності залізниці і порту за невиконання погодженої між ними добової норми вивантаження вагонів. У разі надходження в порт вантажу для вантажовласника (експедитора), який відсутній у вказаному переліку, перевалочні операції з таким



вантажом здійснюються за окремим договором між вантажовласником (експедитором), портом і залізницею. В додатку 3 до зазначених правил вживається термін «вузлова угода» та закріплюється Примірний договір між залізницею і морським (річковим) портом про обробку вагонів з вантажами (вузлова угода).

Із аналізу примірного договору випливає, що вузлові угоди призначені для врегулювання перевантаження продукції з одного виду транспорту на інший при перевезеннях вантажів у прямому змішаному сполученні. Відсутність належного законодавчого та підзаконного правового регулювання вузлових угод, безперечно, має негативний вплив на пропускну спроможність транспортної мережі в Україні, що постає гострою проблемою в умовах сучасних євроінтеграційних процесів.

Відсутність легальної дефініції вузлового договору зумовлює різноманітність теоретичних точок зору щодо цього поняття. Не вдаючись в детальну наукову дискусію, звернемо увагу на пропозицію Т. О. Колянковської закріпити окремо ст. 913-1 «Вузлові угоди» у ЦК України такого змісту: «Вузлова угода укладається транспортними організаціями різних видів транспорту, що здійснюють перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні з метою визначення умов та порядку перевалки вантажів з одного транспорту на інший» [177, с. 160–161]. Безперечно, в законодавстві України має бути закріплено поняття вузлової угоди, особливості її укладення та виконання, відповідальність сторін за порушення умов та не укладення або несвоєчасне укладення такої угоди, проте спірною, на нашу думку, є пропозиція закріплювати окрему норму, присвячену цьому договору в ЦК України. Адже вузлова угода – це не єдиний договір організаційного характеру з надання транспортних послуг, який не закріплений у гл. 64 ЦК України «Перевезення». ЦК України закріплює загальні засади договірного надання транспортних послуг, а не всі договори у цій сфері. Тому, зважаючи на принцип свободи договору, не вважаємо за доцільне закріплювати усі договірні конструкції з надання транспортних послуг у положеннях кодифікованого акта цивільного законодавства.

Про важливість належного правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг, зокрема, при перевезенні в прямому змішаному сполученні, зазначається в Дорожній карті імплементації Директиви Ради ЄС 92/106 від 7 грудня 1992 р. про встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами [133]. У цій Дорожній карті запропоновано подати на розгляд Верховної Ради України проект Закону України «Про комбіновані перевезення» [449], розробити та прийняти Правила перевезення у прямому змішаному сполученні, додатком до яких має стати типова вузлова угода. Зазначені нормативно-правові акти згідно з додатком XXXII до Угоди про асоціацію [129, с. 125] повинні були бути ухваленими протягом 2016–2018 років. Проте вони й досі не прийняті.

В юридичній літературі висловлюється позиція, що до допоміжних транспортних договорів організаційного характеру належить подача транспортних засобів під навантаження і про пред'явлення вантажу до перевезення. На думку С. Ю. Морозова, це транспортний організаційний договір, спрямований на організацію разових перевезень [318, с. 47]. З такою точкою зору важко погодитись. Надання транспортних засобів і пред'явлення вантажу до перевезення регулюється ст. 917 ЦК України, зі змісту якої випливає, що це не договір, а обов'язки, які сторони виконують за договором перевезення вантажу.

Отже, договори про надання транспортних послуг доцільно класифікувати за такими критеріями: 1) залежно від особливостей спрямування: основні та допоміжні (організаційні); 2) залежно від об'єкта: договір перевезення пасажирів, багажу, вантажу, пошти; договір чартеру (фрахтування); договір буксирування; 3) залежно від виду транспорту: договір перевезення автомобільним транспортом, договір перевезення залізничним транспортом, договір перевезення повітряним транспортом, договір перевезення морським транспортом, договір перевезення річковим транспортом, договір перевезення космічним транспортом, договір перевезення кількома видами транспорту, договір перевезення міським електричним транспортом; 4) залежно від сфери застосування: внутрішні, міжнародні; 5) залежно від порядку визначення умов договору: договори, умови

яких визначені однією із сторін; договори, умови яких погоджені обома сторонами.

## **Висновки до Розділу 2**

В результаті проведеного дослідження договірних зобов'язань з надання транспортних послуг як підтипу цивільно-правових зобов'язань загалом та окремих їх видів зокрема досягнуто теоретичних та прикладних висновків, які мають важливе значення для подальших положень цієї дисертаційної роботи. До основних із них належать наступні.

1. Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг є самостійною класифікаційною групою в ієрархічній системі договірних зобов'язань, яка розміщуються на другому рівні як підтип у типі договірних 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.

2. Запропоновано поняття договірної зобов'язання з надання транспортних послуг як правовідношення, що опосередковує надання послуги з переміщення пасажирів, багажу, вантажу тощо з використанням транспортного засобу як джерела підвищеної небезпеки або організації 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.

3. Запропоновано визначення поняття 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».

4. Сформовано систему основних договорів про надання транспортних послуг з використанням моделі багаторівневої систематизації цивільно-правових договорів, зокрема: в межах типу договорів про надання послуг виокремлено підтип договорів про надання транспортних послуг, в межах підтипу – види договорів перевезення пасажирів, багажу, вантажу. 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; г) договір перевезення річковим транспортом; д) договір перевезення в прямому змішаному сполученні тощо. Прогнозовано можливість виокремлення в майбутньому як підвид договір перевезення космічним транспортом в Україні.

5. В підтип договорів про надання транспортних послуг, окрім основних, входять допоміжні (організаційні) договори, під якими запропоновано розуміти домовленість сторін щодо організації укладання та (або) виконання основного договору про надання транспортних послуг відповідно до умов цього договору. Особливостями допоміжних (організаційних) договорів про надання транспортних послуг є: 1) спрямованість на організацію укладення та (або) виконання основного договору про надання транспортних послуг; 2) суб'єкти допоміжного договору про надання транспортних послуг і основного договору, на організацію якого він спрямований, можуть не співпадати; 3) допоміжні договори про надання транспортних послуг є елементом єдиного юридичного складу, який спричиняє укладення та (або) виконання основного договору про надання транспортних послуг. До організаційних договорів про надання транспортних послуг належать: договір транспортного експедирування, договір про організацію перевезень, вузлові договори, договір про подачу та забирання вагонів, договір про експлуатацію під'їзних колій тощо.

6. В умовах євроінтеграційних процесів договір перевезення пошти стає складовою послугою поштового зв'язку. Це пояснює відсутність в законодавстві України дефініції договору перевезення пошти та втрату чинності нормативно-правових актів, які до недавнього часу регулювали перевезення пошти окремими видами транспорту. Не вважаючи за доцільне закріплення поняття цього договору на законодавчому рівні, в доктрині приватного права пропонуємо вважати, що за договором перевезення пошти оператор поштового зв'язку за оплату зобов'язується доставити передане користувачем поштове відправлення за вказаною адресою.

7. Різновидом договору перевезення вантажу, який забезпечує систематичне перевезення, є довгостроковий договір. Проте різні назви довгострокових договорів перевезення, які закріплені в ч. 3 ст. 307 ГК України, як правило, використовуються в законодавстві, що набрало чинності ще в радянський період та продовжує діяти на території України до сьогодні або нормативно-правових актах, які прийняті до прийняття ЦК України та не відповідають сучасним реаліям та динаміці цивільних правовідносин. Очевидно, спеціальне транспортне законодавство України та зазначена норма ГК України повинні бути приведені у відповідність до норм ЦК України шляхом використання єдиного терміну «довгостроковий договір» для усіх договорів, які передбачається систематичне перевезення вантажів, незалежно від виду транспорту. Запропоновано розширити сферу застосування довгострокового договору для здійснення систематичних перевезення пасажирів та багажу шляхом доповнення ст. 914 ЦК України ч. 3, яку запропоновано виклавши в такій редакції: «Довгостроковий договір може укладатись в разі необхідності здійснення систематичних перевезень пасажирів та багажу».

8. Самостійним видом в межах підтипу договорів про надання транспортних послуг, поряд з договорами перевезення пасажирів, багажу, вантажу, є договір чартеру (фрахтування). Об'єктом цього договору виступає транспортний засіб, всю або частину місткості якого передається для

перевезення пасажирів, багажу, вантажу, пошти або з іншою метою. На відміну від інших договорів перевезення, цей договір застосовується лише в сфері окремих видів транспорту. Тому підвидами договору чартеру (фрахтування) є: а) договір чартеру (фрахтування) в сфері повітряного транспорту; б) договір чартеру (фрахтування) в сфері морського транспорту; в) договір чартеру (фрахтування) в сфері річкового транспорту.

9. В групу договорів про надання транспортних послуг входить велика кількість різних договірних конструкцій. Тому при характеристиці системи договорів про надання транспортних послуг використовуються різні поняття. Так, в доктрині цивільного права при визначенні кола таких договорів усталеним є використання поняття «транспортні договори». Поняття «транспортні договори» є ширше за своїм змістом порівняно з поняттям «договори перевезення», оскільки воно охоплює, окрім договорів перевезення (основних договорів), ще й договори, спрямовані на організацію процесу перевезення (допоміжні (організаційні) договори). Синонімом поняття «транспортні договори» є «договори про надання транспортних послуг». З нашої точки зору, використання поняття «договори про надання транспортних послуг» є більш доречним, оскільки воно окреслюють спрямованість такої класифікаційної групи договорів. Поняття «договори в сфері транспорту» є найбільш широке із названих вище та охоплює не лише договори про надання транспортних послуг, але й інші за своєю правовою природою цивільно-правові договори, що застосовуються при здійсненні транспортної діяльності.

10. Договори про надання транспортних послуг можна класифікувати за такими критеріями: 1) залежно від особливостей спрямування: основні та допоміжні (організаційні); 2) залежно від об'єкта: договір перевезення пасажирів, багажу, вантажу, пошти; договір чартеру (фрахтування); договір буксирування; 3) залежно від виду транспорту: договір перевезення автомобільним транспортом, договір перевезення залізничним транспортом, договір перевезення повітряним транспортом, договір перевезення морським транспортом, договір перевезення річковим транспортом, договір перевезення

космічним транспортом; договір перевезення кількома видами транспорту, договір перевезення міським електричним транспортом; 4) залежно від сфери застосування: внутрішні, міжнародні; 5) залежно від порядку визначення умов договору: договори, умови яких визначені однією із сторін; договори, умови яких погоджені обома сторонами.

## РОЗДІЛ 3

### ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ДОГОВОРІВ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

#### 3.1. Поняття та правова природа договорів перевезення

Враховуючи євроінтеграційний вектор нашої держави, законодавство України, в тому числі в сфері договірної регулювання надання транспортних послуг, має пройти шлях максимального наближення до європейських стандартів. У цьому контексті варто звернути увагу на Міжінституційну угоду між Європейським парламентом, Радою ЄС та Комісією ЄС щодо загальних настанов, спрямованих на забезпечення якості проектування законодавства Співтовариства від 22 грудня 1998 р. (1999/С 73/01), у преамбулі якої зазначено, що ясне, просте й чітке проектування законодавчих актів учасниками Співтовариства є необхідним, оскільки такі акти мають бути прозорими та зрозумілими для громадськості й учасників економічних відносин; поняття чи термінологія, специфічні для будь-якої національної правової системи, мають застосовуватись обережно. Важливо, щоб використана термінологія була стійкою, єдиною як у межах такого акта, так і в усьому масиві вже чинних актів, зокрема тих, що стосуються однієї сфери регулювання. Ідентичні поняття мають бути виражені однаковими термінами, наскільки це можливо, без відхилення від їх значення у звичайній, юридичній чи технічній мові. З огляду на вказане актуального значення набуває аналіз понятійного апарату, який використовується в законодавстві України при регулюванні договірних відносин з надання транспортних послуг, крізь призму встановлених вимог.

При дослідженні будь-якої договірної конструкції важливим питанням є з'ясування її поняття та правових характеристик. Сформульоване в римському приватному праві у Дигестах Юстиніана положення, відповідно до якого «право може і повинно бути визначеним», відповідає найважливішим вимогам сучасності. Зрозумілість, точність та однозначність застосовуваних в праві понять значною мірою забезпечується завдяки визначенням (дефініціям).



Відповідно до великого тлумачного словника сучасної української мови дефініція – це стисле логічне визначення, яке містить у собі найістотніші ознаки визначуваного поняття [55, с. 290]. Термін «дефініція» належить до слів іншомовного походження (англійське «definition», латинське «definitio») і етимологічно означає «встановлення меж».

У праві розрізняють дефініції, закріплені у нормах законодавства, та авторські дефініції, розроблені науковцями, як правило, у випадку відсутності легальних визначень. Специфіка використання законодавчих дефініцій зумовлюється загальними питаннями законотворення, правовими традиціями, підходами до їх тлумачення [600]. На думку Т. С. Подорожної, законодавчі дефініції зазвичай безпосередньо нічого не регулюють і не охороняють, а спрямовані на розмежування, розрізнення та ідентифікацію понять, у результаті чого стає зрозумілим зміст указаних приписів. Головне призначення законодавчих дефініцій – системотворення [362, с. 5]. Проте, як зазначає з цього приводу З. В. Ромовська, у правових дефініціях міститься концентрований виклад змісту певного правового явища, і без них не обійтись [511, с. 108].

Не обходиться без законодавчих дефініцій правове регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг. Так, законодавець, регулюючи договірні відносини з надання транспортних послуг у ЦК України, закріплює велику кількість дефініцій, що свідчить про високий рівень законодавчої техніки. При цьому продемонстровано різні логічні способи формулювання визначень – номінальний та реальний. Номінальним (від латинського «nomen» – ім'я) називають визначення, за допомогою якого замість опису якогось предмета вводиться новий термін (ім'я). Наприклад, перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти може здійснюватися кількома видами транспорту за єдиним транспортним документом (пряме змішане сполучення) (ч. 1 ст. 913 ЦК України). Реальним (від латинського «res» — річ) називається визначення, що розкриває суттєві ознаки предмета (в нашому випадку – договору). Суттєвими ознаками договору є його предмет, особливості суб'єктного складу, їх права та обов'язки, з чого можемо зробити висновок, що більшість законодавчих визначень договорів,

що опосередковують зобов'язання з надання транспортних послуг, є реальними (ч. 1 ст. 909, ч. 1 ст. 910, ч. 1 ст. 912, ч. 2 ст. 914, ч. 1 ст. 929 ЦК України).

Попри те, що договорам перевезення присвячена окрема глава у кодифікованому акті цивільного законодавства України, загального поняття договору перевезення в ньому не закріплено. ЦК України не є винятком, адже відсутність загального визначення поняття договорів перевезення характерне для цивільних кодексів багатьох європейських країн (наприклад, ЦК Чеської Республіки, ЦК Латвійської Республіки, ЦК Литовської Республіки тощо).

Натомість в ЦК Республіки Польща закріплена дефініція договору перевезення[659]. Так, згідно зі ст. 774 за договором перевезення перевізник зобов'язується, у сфері своєї справи, перевозити людей або товари за винагороду. Норми ЦК Республіки Польща застосовуються до перевезення окремих видів транспорту тільки в тому разі, якщо такі перевезення не регулюються окремими правилами [270, с. 186]. В ЦК Республіки Молдова також закріплено загальне визначення поняття договору перевезення [82]. Зокрема, за цим договором одна сторона (перевізник) зобов'язується перед іншою стороною (пасажиром або відправником) перевезти пасажирів і багаж або вантаж до пункту призначення замість домовленої плати, щодо якої зобов'язується інша сторона. Безкоштовні перевезення осіб або речей, за винятком перевезення в рамках підприємницької діяльності, що здійснюється особою, яка публічно надає транспортні послуги, не регулюються положеннями ЦК Республіки Молдова, при цьому на перевізника покладається тільки обов'язок обачності і старанності (ст. 980) [267, с. 185].

Серед дефінітивних норм гл. 64 ЦК України передусім варто звернути увагу на закріплене поняття договору перевезення вантажу. Так, за договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату (ч. 1 ст. 909). Із визначення договору впливають такі його правові

характеристики як двосторонність та оплатність. Водночас із ч. 3 ст. 909 ЦК України також впливає, що зазначений договір характеризується як реальний.

Щоправда, в законодавстві України закріплено й інші визначення поняття цього договору. Наприклад, відповідно до ч. 1 ст. 307 ГК України у дефініції договору перевезення вантажу вводяться дещо інші назви учасників цивільних відносин – вантажовідправник, вантажоодержувач, які найчастіше вживаються у чинних досі актах законодавства радянського періоду, а також закріплюється строк як істотна умова договору. На нашу думку, так виражена відмінність в дефініціях одного і того самого поняття має бути усунена з врахуванням змісту ч. 2 ст. 9 ЦК України, згідно з якою *особливості* (курсив наш – Л.-К. І.) регулювання майнових відносин у сфері господарювання можуть бути передбачені законом. Оскільки в понятті договору перевезення вантажу, визначеному ГК України, не закріплюються особливості регулювання, пропонуємо внести зміни до законодавства України і положення норми ч. 1 ст. 307 ГК України привести у відповідність до норми ч. 1 ст. 909 ЦК України.

Як слушно зазначає з цього приводу О. Ф. Скакун, прийняті закони повинні термінологічно стикуватися між собою і містити бездоганні дефініції, єдині, наскрізні для всієї галузі законодавства. Понятійний апарат усіх галузей права повинен мати «модельні» терміни і визначення, що виражають найзагальніші і водночас найістотніші ознаки предмета або явища. Поняття можуть набувати подальшого розвитку в галузевих нормативних актах, однак уточнене визначення все одно має спиратися на основну (базову) дефініцію [533, с. 511]. Прикладом останнього є закріплене у ст. 133 КТМ України поняття договору морського перевезення вантажу, яке відображає базове поняття договору перевезення вантажу за ЦК України і вводить нову термінологію, яка відображає особливості сфери застосування, із паралельним зазначенням базової термінології.

Норма-дефініція закріплює поняття договору перевезення пасажирів та багажу у 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 у разі здавання багажу – також за його провезення.

Як видається, включення до єдиного 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. Письмове оформлення цих договорів також різне: укладення договору перевезення пасажирів підтверджується проїзним документом (квитком), а здавання пасажирів багажу, вантажобагажу – відповідно багажними, вантажобагажними квитанціями [328, с. 529]. Обидва договори є двосторонніми та оплатними.

Відмінності цих двох правових конструкцій вдало підкреслює Л. В. Саннікова, на думку якої самостійний характер двох типів (видів) договорів перевезення – договору перевезення пасажирів і договору перевезення багажу підтверджується їх конститутивними відмінностями один від одного, які, в свою чергу, зумовлені відмінностями в їх консенсуальній чи реальній правовій природі. Абсолютно непорівнянні права і обов'язки сторін за даними договорами, за винятком, можливо, основного обов'язку перевізника – доставити багаж, вантаж або перевезти пасажирів в пункт призначення. Специфіка договору перевезення пасажирів простежується і в праві на односторонню відмову пасажирів від договору, який передбачений транспортними статутами та кодексами [524, с. 61–62].

Певні зауваження викликає легальне визначення договору перевезення пасажирів та багажу морським транспортом, закріплене у ст. 184 КТМ України. З цього приводу можна зазначити таке. По-перше, назва договору та відповідної статті вказує лише на договір морського перевезення пасажирів, тоді як зі змісту випливає, що йдеться про поняття договору перевезення пасажирів та багажу. По-друге, у змісті поняття додатково закріплюється одне із прав пасажирів перевозити з собою безоплатно ручну поклажу в межах норм, встановлених транспортними кодексами (статутами) (п. 4 ч. 1 ст. 911 ЦК України). В розрізі сказаного варто

погодитись із позицією Н. В. Федорченко, що в узагальненому вигляді під визначенням поняття будь-якого цивільно-правового договору слід розуміти встановлення, розпізнання за певними ознаками та закріплення суттєвих властивостей договору [589, с. 102]. Тому вважаємо закріплення у дефініції перевезення пасажирів та багажу одного із прав пасажирів недоречним, воно не відображає суттєвих властивостей договору. Таким чином, і назва, і законодавче визначення договору морського перевезення пасажирів повинні бути приведені у відповідність до модельної дефініції, закріпленої в ст. 910 ЦК України.

Близький до договору морського перевезення пасажирів є договір морського круїзу [287, с. 486], легальне поняття якого міститься у ст. 195 КТМ України: за договором морського круїзу одна сторона – організатор круїзу зобов'язується здійснити колективну морську подорож (круїз) за певною програмою і надати учасникові круїзу всі пов'язані з цим послуги (морське перевезення, харчування, побутове та екскурсійне обслуговування тощо), а інша сторона – учасник круїзу зобов'язується сплатити за це встановлену плату. Договір морського круїзу є консенсуальним, оплатним, двостороннім.

В законодавстві України неодноразово закріплено поняття договору чартеру (фрахтування). 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. Договір чартеру (фрахтування) є консенсуальним, двостороннім та відплатним.

Оскільки зазначений договір поширений на трьох видах транспорту – морському, повітряному та річковому, законодавчі визначення закріплені у відповідних кодифікованих актах – КТМ України та ПК України. Натомість положення СБВТ СРСР не містять норм, присвячених правовому регулюванню відносин за договором чартеру (фрахтування).

КТМ України прийнятий ще до прийняття кодифікованого акта цивільного законодавства України, і закріплена у ньому дефінітивна норма щодо договору чартеру (фрахтування) суден (ст. 203) хоча загалом окреслює суть цього поняття, проте містить низку неузгоджених з нормами ЦК України положень. Зокрема, у визначенні не зазначається, що за договором можна надати «всю або частину місткості в одному чи кількох транспортних засобах на один або кілька рейсів». А «неточність у застосуванні терміна може спричинити неправильне розуміння правової норми» [533, с. 511–512], тому поняття договору чартеру (фрахтування) суден, закріплене у ст. 203 КТМ України, пропонуємо привести у відповідність до норми ч. 1 ст. 912 ЦК України.

Легальне поняття договору чартеру (фрахтування) закріплено також в ПК України у понятті чартерного повітряного перевезення в ст. 1, відповідно до якого це 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. На перший погляд у даному визначенні закріплена термінологічна підміна. Адже авіаперевізник зазвичай сам виступає фрахтівником. Проте дане визначення варто сприймати в контексті норм про фактичного перевізника, коли фрахтівник укладає договір чартеру (фрахтування), але згідно зі ст. 902 ЦК України покладає його виконання на іншу особу – в даному випадку авіаперевізника – залишаючись відповідальним у повному обсязі перед замовником за порушення договору. Такі домовленості між перевізниками відомі як договори про «спільне використання кодів» (codesharing), перевезення за угодою «інтерлайн» (interline).

Легальне поняття довгострокового договору закріплюється у ч. 2 ст. 914 ЦК України, відповідно до якої за довгостроковим договором перевізник зобов'язується у встановлені строки приймати, а власник (володілець) вантажу – передавати для перевезення вантаж у встановленому обсязі. У довгостроковому договорі перевезення вантажу встановлюються обсяг, строки та інші умови

надання транспортних засобів і передання вантажу для перевезення, порядок розрахунків, а також інші умови перевезення. Подібне визначення довгострокового договору закріплено у ч. 3 ст. 307 ГК України, лише з відмінністю у формулюванні назви однієї зі сторін, яка названа не власник (володілець) вантажу, а вантажовідправник.

Варто зазначити, що подібні до довгострокового договору договірні конструкції відомі приватному праву інших країн. Так, відповідно до п. 2.14 Принципів міжнародних комерційних договорів (далі – Принципи УНІДРУА) сторони можуть укласти договір з навмисне відкритими умовами. Якщо сторони мають намір укласти договір, то обставина, що вони навмисне залишили якусь умову для узгодження в ході майбутніх переговорів або такою, що підлягає визначенню третьою особою, не є перешкодою для виникнення договору [427].

Законодавству України відомі й інші договірні конструкції, які опосередковують зобов'язання з надання транспортних послуг. Так, відповідно до розділу VII «Морське буксирування» (ст. 222 – 238) КТМ України виділяють договір морського буксирування, договір портового буксирування та договір міжпортового буксирування. За договором морського буксирування власник одного судна зобов'язується за винагороду відбуксирувати інше судно чи плавучий об'єкт на певну відстань або буксирувати його протягом певного часу, чи для виконання маневру (ст. 222).

За договором портового буксирування буксировласник за винагороду здійснює ввід у порт або вивід з порту суден та інших плавучих об'єктів, виконання маневрів судна, що буксирується, швартовних та інших операцій в акваторії морського порту (ст. 229). За договором міжпортового буксирування власник одного судна (буксира) зобов'язується за винагороду буксирувати інше судно або інший плавучий об'єкт з одного порту (пункту) до іншого порту (пункту) (ст. 232). Очевидно, ці договори відрізняються передусім за ознакою територіальної сфери [514, с. 195].

Поняття річкового буксирування закріплюється у СВВТ СРСР, відповідно до п. 126 якого за договором буксирування пароплавання зобов'язане за встановлену

плату буксирувати пліт або судно до певного пункту або протягом певного часу, або для виконання певного маневру (розділ VI «Буксируванню плотів і суден»). Тобто, як зазначає з цього приводу В. В. Луць, буксируванням є переміщення суден, плотів або інших плавучих об'єктів шляхом застосування до них зовнішньої тяги, а також методом штовхання [289, с. 257–258].

Вичерпну правову характеристику договору буксирування дає Є. О. Суханов, зазначаючи, що договір буксирування є взаємний та оплатний. Проте, на думку науковця, немає і не може бути єдиного підходу до визначення, чи є такий договір реальним або консенсуальним. Наприклад, домовленість сторін про буксирування плотів і суден є реальним договором, оскільки права та обов'язки за договором у сторін виникають у момент пред'явлення плота або судна. Консенсуальним договір буксирування може бути визнаний при виконанні інших операцій (швартування суден, переміщення їх з одного причалу на інший тощо) [87, с. 285].

Хоча усталеною в юридичній літературі є точка зору, що договір буксирування використовується лише на таких видах транспорту як морський та внутрішній водний, аналіз чинного законодавства свідчить про розширення сфери застосування цього договору. Так, в Правилах дорожнього руху, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 цілий розділ 23 «Буксирування та експлуатація транспортних составів» присвячений регулюванню процесу буксирування автомобільним транспортом [401]. Відповідно до п. 1.10 зазначених правил буксирування – це 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. Аналіз норм Закону України «Про автомобільний транспорт» свідчить, що за допомогою буксирування можуть переміщуватися не лише транспортні засоби, а й інші об'єкти. Наприклад, відповідно до ст. 1 зазначеного закону напівпричіп – причіп, вісь (осі) якого розміщено позаду центра мас транспортного засобу (за умови рівномірного завантаження) і який обладнано зчіпним пристроєм, що забезпечує передачу горизонтальних і



вертикальних зусиль на інший транспортний засіб, що виконує функції тягача. Проте сам договір буксирування автомобільним транспортом сьогодні залишається поза сферою правового регулювання.

На думку В. А. Попова, під буксируванням потрібно розуміти переміщення за допомогою механічного (самохідного) транспортного засобу об'єкта, що знаходиться поза його межами. Тому правовідносини щодо буксирування можуть виникати не лише на водному транспорті, а й, зокрема, щодо буксирування автомобільних транспортних засобів, буксирування літаків, буксирування локомотивів і вагонів [374, с. 44]. Тобто цивільно-правовий договір буксирування може укладатися практично щодо всіх видів транспортних засобів: автомобільних, залізничних, повітряних та водних [373, с. 6]. І з такою точкою зору варто погодитись. Розуміння буксирування як особливого технічного заходу, який регулюється «лише законодавством відповідного водного (морського та річкового) транспорту і стосується лише переміщення об'єктів водою» [158, с. 632], на сьогодні втрачає свою цінність, оскільки не відповідає умовам розвитку договірних відносин. Проте розширення сфери застосування договору буксирування вимагає створення належної правової основи.

Законодавство України містить дефініції інших договорів про надання транспортних послуг (наприклад, договору перевезення в прямому змішаному сполученні (ст. 913 ЦК України)). Проте закріплені поняття договорів про надання транспортних послуг аж ніяк не обмежують можливості учасників цивільних відносин, керуючись принципом свободи договору, укласти інші непойменовані договори про надання транспортних послуг, дефініції яких не закріплені на законодавчому рівні.

Таким чином, під договорами перевезення пропонуємо розуміти групу як поійменованих, так і непойменованих договірних конструкцій, об'єднаних єдиною правовою природою, що проявляється у спрямованості правового результату, яким є переміщення певного об'єкта за допомогою транспортних засобів. Договори перевезення як група основних договорів з надання транспортних послуг характеризуються оплатністю та двосторонністю, залежно від різновиду

конкретного договору можуть бути як консенсуальними, так і реальними [261, с. 25].

З'ясувавши поняття договору перевезення згідно з положеннями ЦК окремих європейських країн та проаналізувавши визначення понять та правові характеристики різних видів договорів перевезення в законодавстві України, вважаємо за доцільне запропонувати авторське визначення договору перевезення. Так, за договором перевезення одна сторона (перевізник) зобов'язується на замовлення іншої сторони (замовника) надати транспортну послугу, яка споживається в процесі здійснення діяльності щодо перевезення, а замовник зобов'язується оплатити виконавцеві зазначену послугу, якщо інше не встановлено договором. Такою дефініцією пропонуємо доповнити положення ч. 1 ст. 908 ЦК України.

Досліджуючи юридичну природу договорів перевезення, передусім доцільно зробити їх порівняльний аналіз з іншими найбільш близькими за змістом цивільно-правовими договорами. Це надасть можливість дізнатись, чи можуть договірні відносини перевезення бути врегульованими нормами, присвяченими іншим договорам, чи необхідне їх самостійне правове регулювання.

Договір перевезення сприйнятий сучасною цивілістичною доктриною та договірною практикою як самостійний різновид договору в системі цивільно-правових договорів, визначених кодифікованим актом цивільного законодавства. Проте таке сприйняття мало довгу передісторію. Адже науковою спільнотою не завжди однозначно сприймалися правова природа та місце договору перевезення. До закріплення договору перевезення у XX ст. як самостійної договірної конструкції на рівні кодифікованого акта цивільного законодавства «окремі правознавці розглядали договір перевезення в якості різновиду договору підряду або як особливий вид договору, що складається виключно з елементів інших цивільно-правових договорів» [42, с. 44; 529, с. 200; 625, с. 212; 635, с. 68]. У сучасній правовій літературі найбільше прихильників знайшла точка зору, відповідно до якої зобов'язання з перевезення належать до групи зобов'язань про

надання послуг [524, с. 65; 587, с. 113]. Така наукова позиція була сприйнята і закріплена українським законодавцем в нормах ЦК України (ч. 2 ст. 901).

У зв'язку з євроінтеграційними процесами, які сьогодні відбуваються в Україні, заслуговує на увагу вивчення зарубіжного досвіду врегулювання співвідношення договірних відносин з надання послуг, зокрема транспортних, та виконання робіт. Наприклад, ЦК Франції передбачає договір найму робіт і послуг як єдиний договір [41, с. 18]. Подібно регулюється дане питання в цивільному законодавстві Японії. Так, відповідно до норм ЦК Японії (ст. 632) поняттям «підряд» охоплюються і робота у вигляді послуги (з наданням нематеріального результату), і робота з наданням матеріального результату. Принципової відмінності в юридичній кваліфікації цих відносин за критерієм наявності або відсутності матеріалізованого результату законодавство Японії не робить [587, с. 112]. Натомість ЦК Латвійської Республіки договір перевезення розглядає як різновид договору підряду (абз. 2 п. 2230) [80]. Тоді як цивільне законодавство Федеративної Республіки Німеччини окремо регулює договір найму послуг і договір підряду. Предметом договору послуг можуть бути будь-які послуги, а предметом договору підряду – як виготовлення чи переробка речі, так і інший результат виробничої діяльності чи послуг [41, с. 18–19]. При цьому договірні відносини в сфері транспорту і зв'язку регулюються в рамках підрядних договорів, а не договорів про надання послуг [26, с. 102–103].

За законодавством України договори про надання транспортних послуг та договори підряду – самостійні групи договірних конструкцій, які регулюються відповідно положеннями гл. 64, 65 та 61 ЦК України. Єдине ототожнення робіт та послуг у зазначеному кодексі закріплено у нормі ч. 5 ст. 715, відповідно до якої договором може бути встановлений обмін майна на роботи (послуги). В законодавстві України, яке регулює надання транспортних послуг, теж трапляється ототожнення послуги та роботи. Так, відповідно до ст. 1 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» транспортно-експедиторська послуга – це робота, що безпосередньо пов'язана з організацією та забезпеченням перевезень експортного, імпорного, транзитного або іншого

вантажу за договором транспортного експедирування [474]. Очевидно, такі термінологічні підміни є законодавчими помилками і потребують внесення відповідних змін.

Варто зазначити, що попри на перший погляд урегульованість та відокремленість правового регулювання договорів про надання транспортних послуг та договорів підряду в законодавстві України, сучасні теоретичні напрацювання та матеріали судової практики свідчать про наявність певних прогалин.

Питання співвідношення зазначених договірних конструкцій є не лише теоретичною дискусією, а й має безпосередній вихід у практичну площину, оскільки від його вирішення залежить чи застосовуватимуться норми про підряд до договорів про надання транспортних послуг. На сторінках юридичної літератури викладено різноманітні точки зору щодо досліджуваної тематики, серед яких: про можливість застосування до договірних відносин з надання транспортних послуг норм про підряд; про неможливість такого застосування, навіть якщо договори мають ознаки підрядних; про субсидіарне застосування норм про підряд до договорів про надання транспортних послуг. Зазначимо найбільш цікаві із них.

Так, на думку В. В. Луця, перевезення за плату пасажирів та їхніх речей громадянами, які здійснюють їх епізодично, регулюються нормами про договір підряду, а не правилами транспортного законодавства [287, с. 504]. Про ототожнення договорів із надання послуг із підрядними та трудовими договорами у вітчизняному законодавстві зазначає і О. О. Первомайський [345, с. 228].

На переконання Л. В. Саннікової, до зобов'язань з надання послуг може бути віднесено тільки зобов'язання з перевезення пасажирів, оскільки лише в рамках даного зобов'язання в якості об'єкта впливу при здійсненні дій щодо переміщення транспортними засобами виступає нематеріальне благо – свобода пересування, якому кореспондує особисте немайнове право – право громадянина на вільне пересування. При перевезенні вантажів і багажу вплив виявляється на матеріальні блага, отже, дані дії за своїм характером є роботами, а зобов'язання з перевезення

вантажів і багажу підлягають включенню до групи зобов'язань з виконання робіт [524, с. 65]. До зобов'язань з виконання робіт дослідниця відносить також послуги зв'язку, в тому числі перевезення пошти. Проте, обґрунтовуючи свою точку зору, дослідниця займає непослідовну позицію, відповідно до якої «включення зобов'язань з перевезення в одну групу з підрядними зобов'язаннями не означає безумовне поширення норм про підряд на транспортні договори» [524, с. 67]. Віднесення зобов'язань з перевезення вантажу і багажу до зобов'язань з виконання робіт має радше теоретичне значення. Договори перевезення, як базові в системі транспортних договорів, отримали досить повне правове регулювання в рамках відповідних статутів і кодексів [524, с. 68].

Досліджуючи різноманітні договори з надання транспортних послуг, О. Н. Садиков характеризує договори про організацію перевезень і договори між транспортними організаціями як «особливі договори транспортного права, які обслуговують процес транспортування, але договорами перевезення не є, тому повинні бути віднесені до числа договорів підрядного типу, регульованих в основному нормами транспортного права і субсидіарно-загальними нормами про підряд» [86, с. 283].

Як видається, така палітра наукових позицій свідчить про необхідність ґрунтовного теоретичного аналізу відмінностей договорів з надання транспортних послуг, зокрема, договорів перевезення та договорів підряду.

Розмежовуючи договірні конструкції, варто звернути увагу на їх правову природу, яка визначається основною метою (спрямованістю) договору. Основною метою перевезення є просторове переміщення певного об'єкта за допомогою транспортного засобу. Тоді як договори підряду спрямовані на виконання роботи підрядником та отримання уречевленого результату його праці.

Відмінності в правовій природі досліджуваних договорів зумовлюють відмінності в їх предметі. І хоча ЦК України не містить норм, які були б присвячені предмету таких договорів, їх можна визначити із аналізу норм ст. 901 та ст. 837 ЦК України. Так, виходячи із загального поняття договору про надання послуг та норм гл. 64 ЦК України предметом договору перевезення є надання

транспортної послуги. В українській цивілістиці загальноприйнятими є розуміння, що послуга надається шляхом вчинення певної дії або здійснення певної діяльності, споживається в процесі її надання та не має уречевленого результату, є невіддільною від особи виконавця, тоді як предметом договору підряду є робота та її результат, при цьому результат роботи підрядника має матеріалізовану форму.

На предметі як первинному критерію розмежування договорів про надання послуг та підрядних договорів наголошує у своїх наукових дослідженнях А. Б. Гриняк, зазначаючи, що предметом договору про надання послуг є сам процес надання послуги, а предметом договорів підряду – матеріалізований результат [106, с. 20] .

Однак критерій наявності або відсутності уречевленого результату не завжди є вдалим для розмежування договорів перевезення та підряду. Приклад цього наводить Ю. В. Романець, зазначаючи, що «вантажно-розвантажувальні роботи або підйом меблів на десятій поверх житлового будинку також спрямовані на переміщення вантажу. Однак ця ознака не робить зазначені зобов'язання перевезенням» [509, с. 435]. Таким чином, виконана роботи за договорами підряду не завжди має уречевлений результат, подібно як це має місце в договорах перевезення. Особливістю договору перевезення, яка відрізняє його від договору підряду, є переміщення певних об'єктів за допомогою транспортних засобів.

Другою відмінністю договорів про надання транспортних послуг від договорів підряду є те, що за договорами про надання транспортних послуг виконавець (перевізник) повинен надати послугу особисто (ч. 2 ст. 902 ЦК України). Як підкреслює В. В. Луць, «головну особливість договорів про надання послуг, на відміну від договорів з виконання робіт, складає те, що надання послуг невіддільне від діяльності особи, яка надає послуги» [152, с. 572]. Тоді як за договорами підряду підрядник, за загальним правилом, має право залучити до виконання роботи інших осіб (субпідрядників) (ч. 1 ст. 838 ЦК України).

Третьою відмінністю договорів про надання транспортних послуг від договорів підряду є те, що для останніх характерною є процедура приймання та

передачі результату робіт, що з юридичної точки зору свідчить про визнання договору підряду виконаним. «Дана ознака підрядних договорів не має місця ні в одному із транспортних договорів, оскільки в ході транспортування не створюються матеріальні цінності або інший результат, який міг би бути переданий замовнику (вантажовідправнику). Предмет більшості транспортних договорів полягає в діях по переміщенню матеріальних цінностей або забезпечення (обслуговування) цього процесу. Тому жоден з транспортних договорів не може бути визнаний договором підрядного типу» [42, с. 263]. Крім того, неприпустимим є «застосування термінів «виконання роботи», «здача-приймання» до відносин про надання послуг» [637].

Четвертою відмінністю досліджуваних договорів є різний розподіл ризиків, які покладаються на сторону, що виконує договір. Так, за договорами про надання транспортних послуг у разі неможливості виконати договір, що виникла не з вини виконавця, замовник зобов'язаний виплатити виконавцеві розумну плату (ч. 2 ст. 903 ЦК України). Тоді як для договорів підряду виконання роботи підрядником на власний ризик є конститутивною ознакою, яка закріплена у самому понятті договору підряду (ч. 1 ст. 837 ЦК України) та загальних положеннях про підряд, відповідно до яких, якщо предмет договору підряду до здачі його замовникові був випадково знищений або закінчення роботи стало неможливим без вини сторін, підрядник не має права вимагати плати за роботу (ч.1 ст. 855 ЦК України).

По-п'яте, значна частина договорів перевезення є договорами приєднання, які можуть укладатися лише шляхом приєднання другої сторони до умов договору, запропонованих перевізником в цілому. Друга сторона не може запропонувати свої умови договору, тоді як за договорами підряду робота виконується підрядником на індивідуальне замовлення замовника.

По-шосте, у договорах про надання транспортних послуг замовник послуг не контролює процес їх надання виконавцем, законодавством України такі повноваження на нього не покладені, тоді як в договорах підряду замовник має

право в будь-який час перевірити хід і якість роботи підрядника (ст. 849 ЦК України) [272, с. 36].

На сьогодні поза межами правового регулювання залишаються договірні відносини перевезення, які здійснюються епізодично, та (або) на безоплатній основі. Оскільки за своєю правовою природою такі договірні відносини також є відносинами перевезення, вони повинні бути врегульовані положеннями гл. 64 ЦК України, а до внесення відповідних змін – регулюватись зальними положеннями про послуги, визначеними у гл. 63 ЦК України. Адже «виконання договору за плату чи безоплатно не впливає на економічну природу (основу) правовідношення – доставляння (перевезення) особи» [520, с. 77]. Тому пропонуємо внести зміни до ч. 1 ст. 916 ЦК України і доповнити її положенням про можливість здійснення перевезення на безоплатній основі за домовленістю сторін. У зв'язку з цим ч. 1 ст. 916 ЦК України пропонуємо викласти в такій редакції: «За перевезення вантажу, пасажирів, багажу стягується провізна плата у розмірі, що визначається за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено договором, законом або іншими нормативно-правовими актами. Якщо розмір провізної плати в оплатному договорі перевезення не визначений, стягується розумна плата».

Отже, договори перевезення та договори підряду є самостійними договірними конструкціями із власною правовою природою, мають самостійне правове регулювання. Тому застосування до договірних відносин з надання транспортних послуг норм ЦК України про підряд є недопустимим.

Іншою договірною конструкцією, з якою договір перевезення пов'язаний історично, є договір поставки. Відповідно до чинного законодавства України договір поставки є різновидом договору купівлі-продажу. Це впливає із закріплення норм про цю договірну конструкцію у § 3 гл. 54 ЦК України «Купівля-продаж». Поставці присвячена лише одна ст. 712 ЦК України, відповідно до ч. 2 якої до договору поставки застосовуються загальні положення про купівлю-продаж, якщо інше не встановлено договором, законом або не



впливає з характеру відносин сторін. Загальні положення про поставку визначені також нормами ст. 264 – 271 ГК України.

В науково-практичних коментарях до ЦК України [327, с. 586–588; 613, с. 690–691; 636, с. 284–284] та сторінках юридичної літератури питанню співвідношення договорів перевезення та договорів поставки не приділяється належна увага. І це можна пояснити відокремленістю правового регулювання цих двох договірних конструкцій. Проте в період планової економіки договір перевезення, зокрема перевезення вантажу, пов'язувався саме з договором поставки. Як зазначав М. Є. Ходунов, право відправника покласти на одержувача обов'язок прийняти вантаж і сплатити перевізнику неоплачені провізні платежі виникає з договору поставки або іншого договору, укладеного між ними до укладення відправником договору з перевізником ... або з обов'язкового для відправника і одержувача адміністративного акта вищестоящего органу [603, с. 73]. При цьому, як зауважує В. А. Єгіазаров, низка науковців вважає, що договір перевезення вантажів служить досягненню цілей, визначених договорами поставки, капітального будівництва, іншими договорами. Тобто договір перевезення – це один із способів виконання зобов'язань для вантажовідправника, що впливають із зазначених договорів. Укладаючи ці договори, покупець продукції за договором поставки (згодом – одержувач продукції за договором перевезення) приймає на себе зобов'язання отримати її, а в договорі визначається і спосіб її доставки одержувачу. Таким чином, майбутній одержувач замовленої продукції вже в процесі укладення відповідного договору (поставки, купівлі-продажу), по-перше, дає згоду на укладення договору перевезення, в якому він буде одержувачем, і, по-друге, зобов'язується не лише прийняти вантаж від транспортної організації, а й вчинити інші дії, що впливають з договору перевезення. У свою чергу, вантажовідправник (постачальник), укладаючи договір перевезення, доручає транспортній організації виконати його обов'язок щодо передачі продукції (вантажу) одержувачу (покупцеві), згоду якого на це вже отримано при укладенні відповідного договору [42, с. 163–164; 134, с. 50–51].

Проте такий підхід до взаємозв'язку договорів перевезення та поставки важко оцінити з позиції сучасних реалій. Адже на сьогодні ці дві договірні конструкції є незалежними між собою із власним правовим регулюванням. Для договору поставки характерні спеціальні ознаки, які надають можливість виокремити його як різновид договору купівлі-продажу та одночасно відмежувати від договору перевезення вантажу. Так, договір поставки завжди використовується у сфері підприємницької діяльності, що відрізняє його від договору перевезення вантажу, який застосовується не лише в підприємницькій сфері, а й для задоволення потреб окремих фізичних осіб. Договір поставки обмежений метою поставки товару «для використання його у підприємницькій діяльності або в інших цілях, не пов'язаних з особистим, сімейним, домашнім або іншим подібним використанням» (ч. 1 ст. 712 ЦК України), чого немає у договорі перевезення вантажу, оскільки вантажем можуть бути будь-які предмети матеріального світу незалежно від їх призначення та сфери використання. Зрештою, досліджувані договори відрізняються за своєю правовою природою. Договір перевезення вантажів є одним із різновидів договору перевезення та належить до групи договорів про надання послуг, зокрема транспортних. Тоді як договір поставки, як вдало, на нашу думку, підкреслює О. С. Яворська, за спрямованістю правового результату належить до договірних зобов'язань з передання майна у власність [633, с. 20]. Такий підхід відображається і в матеріалах судової практики, прикладом є рішення Господарського суду Чернівецької області від 05 листопада 2018 р. у справі № 926/1510/18 [498]. Звичайно, суб'єкти за договором поставки можуть співпадати з суб'єктами за договором перевезення, адже одні і ті самі учасники цивільних відносин можуть одночасно вступати в різні договірні відносини. Наприклад, відправником за договором перевезення вантажу може бути будь-яка фізична чи юридична особа, в тому числі постачальник за договором поставки, яким є фізична чи юридична особа, яка здійснює підприємницьку діяльність. А одержувач за договором перевезення може співпадати з покупцем за договором поставки.

Також непростими на практиці є питання розмежування договору чартеру (фрахтування) та договору найму (оренди) транспортного засобу. Поняття договору чартеру (фрахтування), закріплене в ч. 1 ст. 912 ЦК України, стало джерелом багаточисленних дискусій. Неоднозначність тлумачення поняття «місткість транспортних засобів» надало можливість деяким авторам ототожнити його з майном, а саме – з самими транспортними засобами, і, як наслідок, віднести чартер до різновиду договору оренди [631, с. 170]. Відповідно до ст. 798 ЦК України предметом договору найму транспортного засобу можуть бути повітряні, морські, річкові судна, а також наземні самохідні транспортні засоби тощо. Договором найму транспортного засобу може бути встановлено, що він передається у найм з екіпажем, який його обслуговує. Сторони можуть домовитися про надання наймодавцем наймачеві комплексу послуг для забезпечення нормального використання транспортного засобу.

Тобто 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. Бланкетна норма ст. 912 ЦК України, яка надсилає до транспортних кодексів, надає нам змогу скористатись розумінням договору чартеру (фрахтування) відповідно до КТМ України. У цьому кодифікованому акті поняття договору чартеру (фрахтування) суден за суттю збігається із поняттям цього самого договору у ст. 912 ЦК України. І як різновиди договору чартеру (фрахтування) зазначається тайм-чартер (надане фрахтувальнику судно може бути укомплектоване екіпажем) та бербоут-чартер (судно не споряджене і не укомплектоване екіпажем). Закріплене поняття тайм-чартеру перегукується із ч. 2 ст. 798 ЦК України, де вказано, що оренда транспортного засобу може відбуватись разом із переданням його з екіпажем. Проте розуміння відмінностей між цими договорами значно ускладнюється з подальшим ознайомленням із нормами розд. VI «Фрахтування суден» КТМ України, де у ст. 206 зазначається про можливість суборенди у договірних відносинах чартеру (фрахтування).

У сучасних провідних наукових дослідження українських цивілістів тема співвідношення договору найму (оренди) транспортного засобу та договору фрахтування не отримала належного висвітлення [160]. Звернувшись до науково-практичних коментарів ЦК України, важко знайти критерії розмежування зазначених договірних конструкцій. Так, В. М. Коссак у коментарі до ст. 798, яка визначає предмет договору найму транспортного засобу, зазначає, що «транспортний засіб може передаватися у найм разом з екіпажем, який його обслуговує». Наприклад, зі ст. 203 КТМ надане фрахтівнику судно може бути укомплектоване екіпажем (тайм-чартер) або не споряджене і не укомплектоване екіпажем (бербоут-чартер) [327, с. 636; 613, с. 734]. Тобто науковець до договірних відносин найму (оренди) транспортного засобу застосовує норми КТМ України про види договору чартеру (фрахтування) суден, з чим важко погодитись.

Подібну точку зору займають О. С. Захарова, О. З. Хотинська, які в коментарі до цієї самої ст. 798 зазначають, що «правове регулювання договору найму транспортного засобу здійснюється на підставі § 5 гл. 58...та окремими нормативно-правовими актами, які розглядають оренду певних видів транспортних засобів (наприклад, ПК, КТМ). Відомі два види оренди транспортних засобів: найм транспортного засобу без екіпажу (бербоут-чартер) та найм транспортного засобу з екіпажем (тайм-чартер). Такий поділ договору найму транспортного засобу знайшов своє відображення у КТМ. Особливості найму транспортного засобу з екіпажем передбачені ст. 805 ЦК України» [328, с. 396]. Таким чином, науковці до відносин найму транспортного засобу застосовують норми про договір фрахтування, а для того, щоб розкрити зміст одного із різновидів договору чартеру (фрахтування) посилаються на норми ЦК України про найм транспортного засобу. Такий підхід в юридичній літературі наштовхує на думку про можливість субсидіарного застосування до договору фрахтування норм про найм (оренду) транспортного засобу. Така практика закріплена в Цивільному кодексі Російській Федерації, де тайм-чартер визнаний одним з окремих видів договору оренди (майнового найму). Так, у ст. 632 ЦК РФ зазначено, що договір оренди транспортного засобу з екіпажем є фрахтуванням на

час [83]. Зрозуміло, що така позиція знайшла розвиток у працях російських цивілістів. Так, В. А. Косовська стверджує, що рейсовий чартер є поєднанням елементів договору фрахтування та договору морського перевезення вантажу. Це дає їй підставу говорити про наявність орендних відносин, різновидом яких є договір фрахтування судна [197, с. 16]. Такої самої точки зору, але вже щодо повітряного чартеру дотримуються А. Ю. Піджаков і О. І. Аксаментов, які вважають, що в тих випадках, коли законодавство говорить про обов'язки фрахтувальника надати одне або кілька повітряних суден, то має місце договір оренди повітряного судна [346, с. 19]. Таку саму позицію займає Є. Д. Стрельцова, яка не відносить фрахтування суден, що передбачено розд. VI КТМ України, до договорів перевезення. На думку дослідниці, тут йдеться про інший договірний тип та договірний субінститут: найм і оренда транспортного засобу, в даному випадку судна [548, с. 84]. Проте такі наукові обґрунтування важко застосувати з огляду на законодавство України. Адже норми ЦК України не містять жодних прямих вказівок чи опосередкованих прив'язок договору фрахтування до договору найму (оренди) транспортного засобу.

Договір чартеру (фрахтування) також застосовується в сфері повітряних перевезень. Поняття чартеру (фрахтування) закріплюється в п. 104 ч. 1 ст. 1 ПК України у визначенні нерегулярного повітряного перевезення. Більш детально відносини за договором чартеру повітряних суден ПК України не регулює, і норм про найм (оренду) транспортних засобів не містить.

Окрім повітряного та морського транспорту, договір чартеру (фрахтування) застосовується в сфері річкового транспорту. Проте СВВТ СРСР 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.

Зважаючи на вищенаведене, спробуємо розмежувати договір найму (оренди) транспортного засобу та договір чартеру (фрахтування), звернувшись передусім до висловлених позицій в зарубіжній літературі. Так, доцільно погодитися з

Є. В. Вавіліним в тому, що договір оренди транспортних засобів регулює виключно орендні відносини [48, с. 288], що не суперечить конститутивним елементам, сутності цивільно-правового інституту оренди, а надання послуг орендодавця з управління і технічної експлуатації – особливість цього договору [48, с. 311].

Основні відмінності морського чартеру (фрахтування) від договору оренди виокремив А. Г. Калпін: 1) через підлеглих членів капітан судна здійснює володіння судном, не розділяючи свої правомочності з фрахтувальником; 2) у відведених для перевезення приміщеннях вантаж розміщується на розсуд капітана; 3) переконливим підтвердженням того, що фрахтівнику тимчасово належить правомочність володіння вантажем, може служити факт видачі фрахтувальником коносаментів на підтвердження прийому вантажу від відправника; 4) розміри доходів від перевезення (фрахт) не змінюються залежно від того, якими виявилися витрати фрахтувальника з перевезення; 5) провізна плата (фрахт) стягується за пройдену відстань, тоді як орендна плата залежить від цінності і властивостей судна, яке здається в майновий найм [162, с. 24–26]. І з такою позицією варто погодитись.

Наведене вище нашою думкою про доцільність розмежування договорів чартеру (фрахтування) та договору найму (оренди) транспортного засобу за критерієм правової природи цих договорів. За договором чартеру (фрахтування) вся або частина місткості в одному чи кількох транспортних засобах використовується виключно за цільовою спрямованістю – «перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти». Тобто метою договору чартеру (фрахтування) є надання транспортної послуги, тоді як при укладенні договору найму (оренди) транспортного засобу не має значення, для чого передається у користування транспортний засіб. Крім того, за договором чартеру (фрахтування) передається «місткість транспортного засобу», тоді як за договором найму (оренди) транспортного засобу передається сам транспортний засіб.

Різна правова природа договорів, відповідно, зумовлює їх різний предмет – надання транспортної послуги чи передачу майна у користування. Це

підкреслюється в ухвалі Вищого адміністративного суду України від 26 березня 2015 р. у справі № К/9991/92743/11, де зазначається таке: «... предметом договору про надання послуг та договору найму є різні об'єкти цивільних прав. Так, предметом договору найму є неспоживна річ, а предметом договору про надання послуг є послуга, яка споживається в процесі вчинення певної дії або здійснення певної діяльності». Листом Міністерства юстиції України від 23 лютого 2004 р. № 8-11-19 «Щодо можливості віднесення договору найму (оренди) до договору про надання послуг і щодо укладання підприємницькими товариствами договорів дарування і пожертви» [629] також було надане роз'яснення, що договір найму (оренди), який укладений відповідно до гл. 58 ЦК України, не може бути віднесений до договору про надання послуг [630].

Розмежувавши ці дві самостійні договірні конструкції, вважаємо за доцільне внести відповідні зміни до КТМ України і виключити із його змісту ст. 206. Це усуне подальші дискусії щодо можливостей розгляду договору чартеру (фрахтування) як різновиду договору найму (оренди) і, відповідно, субсидіарного застосування до договірних відносин перевезення норм про найм (оренду).

Вивчаючи правову природу договору буксирування, варто зазначити, що договір буксирування за своєю спрямованістю безперечно належить до договорів про надання транспортних послуг, оскільки за його допомогою здійснюється переміщення певного об'єкта за допомогою механічного (самохідного) транспортного засобу. При цьому договір буксирування варто відрізнити від найближчої до нього договірної конструкції – договору перевезення вантажу. Ці договірні конструкції відрізняються об'єктами. За договором перевезення вантажу об'єктом є вантаж, який знаходиться в самому транспортному засобі, що здійснює перевезення. Тоді як за договором буксирування об'єктом є транспортний засіб або інший об'єкт, який знаходиться за межами транспортного засобу, що здійснює буксирування, і переміщується останнім за допомогою тяги або шляхом штовхання.

При дослідженні правової природи договорів про надання транспортних послуг особливу увагу доцільно звернути на договірні конструкції, юридична

природа яких викликає дискусії. До таких належить договір транспортного експедирування, який в положеннях ЦК України вперше на рівні кодифікованого акта регулюється як самостійний договір в системі цивільно-правових договорів. Як влучно зазначає Н. В. Федорченко, цей договір здобув відокремлення і закріплення в ЦК України у зв'язку із значним поширенням таких відносин та потребою їх нормативного врегулювання [585, с. 223]. Йому присвячена гл. 65 ЦК України «Транспортне експедирування» поряд з договорами перевезення та іншими договорами про надання послуг. Детальне правове регулювання здійснюється Законом України «Про транспортно-експедиторську діяльність».

Наріжним каменем у дискусії щодо правової природи договору транспортного експедирування стали положення ч. 4. ст. 306 ГК України, відповідно до яких допоміжним видом діяльності, пов'язаним з перевезенням вантажу, є транспортна експедиція, а також розміщення ст. 316 ГК України, присвяченої загальним положенням щодо транспортного експедирування, у гл. 32 ГК України «Правове регулювання перевезення вантажів». Це стало ґрунтом для висловлення на сторінках юридичної літератури та у правозастосовній практиці різних позицій з приводу того, чи є договір транспортного експедирування різновидом договору перевезення вантажів (більш детально це висвітлено у підпункті 1.2 дисертації).

З'ясовуючи юридичну природу договору транспортного експедирування, перш за все, необхідно зазначити, що він прямо пов'язаний з відповідними транспортними процесами [354, с. 273]. І це впливає із самого поняття договору, закріпленого у ст. 926 ЦК України, ст. 316 ГК України, ст. 9 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» [474], згідно з яким експедитор зобов'язується «виконати або організувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу». Тобто договір транспортного експедирування «не може існувати без договору перевезення вантажів, хоч би й потенційного» [217, с. 16].

Відповідно до ч. 2 та ч. 3 ст. 929 ЦК України договором транспортного експедирування може бути встановлено обов'язок експедитора організувати



перевезення вантажу транспортом і за маршрутом, вибраним експедитором або клієнтом, зобов'язання експедитора укласти від власного імені або від імені клієнта договір перевезення вантажу, забезпечити відправку і одержання вантажу, а також інші зобов'язання, пов'язані з перевезенням. Договором транспортного експедирування може бути передбачено надання додаткових послуг, необхідних для доставки вантажу (перевірка кількості та стану вантажу, його завантаження та вивантаження, сплата мита, зборів і витрат, покладених на клієнта, зберігання вантажу до його одержання у пункті призначення, одержання необхідних для експорту та імпорту документів, виконання митних формальностей тощо). Зазначене свідчить, що договір транспортного експедирування спрямований на організацію перевезення вантажів, тому за своєю правовою природою належить до групи допоміжних (організаційних) договорів про надання транспортних послуг. Він може містити елементи різних договорів (договору перевезення вантажу, договору про надання послуг, договору підряду, договору зберігання, договору комісії, договору доручення тощо), які поєднані в одному юридичному факті. Проте за цим договором не здійснюється переміщення вантажу за допомогою транспортного засобу, тому договір перевезення вантажу та договір транспортного експедирування є самостійними договірними конструкціями. Таким чином, договір транспортного експедирування належить до змішаних договорів, які «дозволяють пристосувати цивільно-правові норми до конкретних правовідносин» [231, с. 266].

Цікавим є зарубіжний досвід врегулювання відносин за договором транспортного експедирування. За Німецьким торговим уложенням експедиційні правочини регламентуються § 408 – 415. Так, § 408 уложення визначає експедитором того, хто від власного імені в порядку промислу бере на себе доставку вантажу за рахунок іншого (відправника), використовуючи перевізників чи фрахтівників морських суден [72, с. 383]. Тобто договір перевезення вантажу та договір транспортного експедирування не розмежовується.

Французьке право, що має дуалістичну систему приватного права з поділом його на цивільне та торгове, вважає інститутом, що відповідає транспортному

експедируванню, інститут транспортної комісії. Норми Торговельного кодексу Франції (ст. 96–108) не проводить чіткої межі між договором транспортної комісії та договором перевезення [91, с. 116–118].

ЦК Латвійської Республіки в частині 4 «Зобов'язальне право» договірні відносини щодо транспортної експедиції не регулює [80].

Натомість положення ЦК Литовської Республіки договір транспортного експедирування регулюється у окремому розд. XLI «Експедирування вантажів» (ст. 6.824–6.829). Загальні засади договору, визначені ст. 6.824, значною мірою подібні до положень ст. 929 ЦК України, за винятком того, що в ЦК Литовської Республіки закріплено норму про те, що договір експедирування вантажів може бути як строковим, так і безстроковим [647].

ЦК Республіки Молдова теж регулює договір транспортного експедирування окремо від договору перевезення у гл. XVI «Транспортна експедиція» (ст. 1075–1085). До договору транспортної експедиції застосовуються положення ЦК про доручення [82].

Законодавство України закріплює й інші договори з надання транспортних послуг, які мають змішану правову природу. Так, у розд. V «Морські перевезення» КТМ України окрема гл. 4 присвячена договору морського круїзу (ст. 195–202). Аналіз правової природи договору морського круїзу свідчить, що в ньому містяться елементи різних договорів, в тому числі договору морського перевезення пасажирів та інших договорів про надання послуг. Тому, керуючись ст. 628 ЦК України, можна стверджувати, що даний договір є змішаним із власним правовим регулюванням. Проте з такою точкою зору погоджуються не всі. Так, О. С. Адамова розвиває точку зору, що договір морського круїзу є різновидом договору на нерегулярні морські перевезення пасажирів [5, с. 260]. З такою науковців важко погодитись, адже відповідно до положень КТМ України договір морського круїзу є самостійною договірною конструкцією поряд з договором морського перевезення пасажирів. А можливість застосування до організатора круїзу норм про відповідальність перевізника за договором морського перевезення пасажирів за шкоду, заподіяну смертю або ушкодженням

здоров'я учасника круїзу, а також втрату або пошкодження його речей (ст. 202 КТМ України) аж ніяк не спростовує самостійності договору морського круїзу. Адже до нього як до змішаного договору застосовуються у відповідних частинах положення актів цивільного законодавства про договори, елементи яких містяться у змішаному договорі, якщо інше не встановлено договором або не впливає із суті змішаного договору ( ч. 2 ст. 628 ЦК України).

Метою договору морського круїзу є здійснення колективної морської подорожі (круїзу) за певною програмою і надання учасникові круїзу всіх пов'язаних з цим послуг. При цьому основною послугою за цим договором, без реалізації якої є недоцільним надання інших послуг, є переміщення фізичних осіб за допомогою морського судна. Тому договір морського круїзу за своєю правовою природою, попри комплексний характер, належить до групи договорів про надання транспортних послуг.

Законодавству України відомі й інші змішані договори, за якими можливе надання транспортних послуг. Так, Законом України «Про туризм» від 01 серпня 1995 р. закріплено договір на туристичне обслуговування, за яким одна сторона (туроператор, який укладає договір безпосередньо або через турагента) зобов'язується надати за замовленням іншої сторони (туриста) комплекс туристичних послуг (туристичний продукт), а турист зобов'язується оплатити його (ст. 20) [475]. Юридична некоректність назви договору неодноразово підкреслювалась на сторінках юридичної літератури. Так, М. М. Гудима пропонує, зважаючи на те, що обслуговування включає в себе як надання послуг, так і виконання робіт, які не характерні для сфери туристичних послуг, іменувати договір, що укладається між туристом і туроператором (турагентом), договором про надання туристичних послуг [113, с. 8]. І з цим варто погодитись.

Закон України «Про туризм» не містить поняття туристичної послуги. Перелік можливих туристичних послуг закріплюється в понятті «туристичний продукт». Під туристичним продуктом відповідно до ст. 1 зазначеного закону варто розуміти попередньо розроблений комплекс туристичних послуг, який поєднує не менше ніж дві такі послуги, що реалізується або пропонується для

реалізації за визначеною ціною, до складу якого входять послуги перевезення, послуги розміщення та інші туристичні послуги, не пов'язані з перевезенням і розміщенням (послуги з організації відвідувань об'єктів культури, відпочинку та розваг, реалізації сувенірної продукції тощо). Таким чином, перевезення може бути частиною туристичного продукту як предмета договору на туристичне обслуговування. Р. І. Яворський підкреслює, що предметом договору про надання туристичних послуг не може виступати «туристичний продукт», оскільки ЦК України не визначає об'єктом цивільних прав «продукт». Туристичний продукт вживається лише як економічна категорія [634, с. 5]. Тому перевезення може бути елементом договірних зобов'язань за договором на туристичне обслуговування, однією із туристичних послуг. Проте основною метою такого договору не є переміщення фізичних осіб чи предметів матеріального світу за допомогою транспортного засобу. Надання туристичних послуг можливе і без перевезення, тому договір на туристичне обслуговування не можна відносити до групи договорів про надання транспортних послуг [277, с. 281].

Таким чином, договори перевезення є основною групою договорів про надання транспортних послуг, об'єднаних єдиною правовою природою, що проявляється у спрямованості правового результату, яким є переміщення певного об'єкта за допомогою транспортних засобів.

### **3.2. Сторони у договорах перевезення**

Динаміку договірних відносин з надання транспортних послуг забезпечують учасники таких відносин. Оскільки в законодавстві визначена велика кількість учасників договірних відносин з надання транспортних послуг, пропонуємо поділити їх на: а) основні, без яких виникнення та розвиток таких відносин є неможливим (перевізник, пасажир, відправник вантажу та інші); б) факультативні, які сприяють належному здійсненню таких відносин (одержувач вантажу, портовий оператор, поручитель, страховик та інші). Зважаючи на зазначену класифікацію, охарактеризуємо основних учасників договірних відносин з

надання транспортних послуг, тобто сторін договорів перевезення. До сторін кожного із різновидів досліджуваних договорів законодавством України визначені свої вимоги.

Передусім звернемо увагу на поняття перевізника як суб'єкта договірних зобов'язань з надання транспортних послуг. У нормативно-правових актах України різного рівня закріплюється більше сорока визначень понять перевізника [147]. Спершу звернемо увагу на дефініції, закріплені в міжнародних нормативно-правових актах, ратифікованих Україною. Так, відповідно до Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 р., до якої Україна приєдналась 15 липня 1994 р. [16], «перевізник» означає особу, якою або від імені якої укладено договір перевезення, незалежно від того, чи здійснюється фактично перевезення ним самим чи замінюючим перевізником. В Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу 01 березня 1973 р. [184] під перевізником слід розуміти будь-яку особу, яка як професійний перевізник, але діючи в іншій якості, ніж особа, яка експлуатує таксі, чи особа, що надає в найм транспортні засоби з водієм, зобов'язується з метою виконання індивідуального або колективного договору перевезення перевезти одну або кілька осіб і – у відповідних випадках – їхній багаж, незалежно від того, сама вона виконує це перевезення чи ні. В Конвенції про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу 1997 р., ратифікованій 8 квітня 1999 р., [186] під перевізником запропоновано розуміти юридичну або фізичну особу, яка здійснює міжнародні перевезення пасажирів і багажу та зареєстрована як суб'єкт підприємницької діяльності згідно із законодавством держави місцезнаходження.

У більшості двосторонніх міжнародних договорів щодо перевезення, підписаних Україною, під перевізником розуміється компетентна особа відповідно до законодавства обох держав, яка має «ліцензію», «повноваження» на здійснення відповідного виду перевезення. Так закріплено в Угоді між Урядом України і Урядом Республіки Білорусь про міжнародне автомобільне сполучення від 17 грудня 1992 р. [577] та Угоді між Кабінетом Міністрів України та Урядом

Турецької Республіки про міжнародні комбіновані перевезення від 04 листопада 2016 р. [576].

Значна кількість дефініцій поняття перевізник міститься в законах України. Проте в основному такі визначення зроблені з урахуванням особливостей сфери застосування кодифікованого акта чи закону. Так, відповідно до ст. 1 ПК України авіаційний перевізник (авіаперевізник) – суб'єкт господарювання, що надає послуги з перевезення пасажирів, вантажу, пошти повітряним транспортом. Відповідно до ст. 1 Закону України «Про автомобільний транспорт» автомобільний перевізник – фізична або юридична особа, яка здійснює на комерційній основі чи за власний кошт перевезення пасажирів чи (та) вантажів транспортними засобами. Крім того, закон закріплює поняття автомобільного самозайнятого перевізника, під яким запропоновано розуміти фізичну особу – суб'єкта господарювання, яка здійснює на комерційній основі чи за власний кошт перевезення пасажирів на таксі без застосування праці найманих водіїв. У Законі України «Про перевезення небезпечних вантажів» перевізник небезпечного вантажу – юридична (резидент і нерезидент) або фізична особа (громадянин України, іноземець, особа без громадянства), яка здійснює перевезення небезпечного вантажу [460]. Відповідно до ст. 1 Закону України «Про прикордонний контроль» від 05 листопада 2009 р. перевізник – будь-яка фізична або юридична особа, яка здійснює на комерційній основі чи за власний кошт діяльність із перевезення пасажирів чи (та) вантажів через державний кордон [463].

Дефініція перевізника закріплюється також в звичаях ділового обороту. Так, відповідно до Офіційних правил тлумачення торговельних термінів Міжнародної торгової палати (Міжнародні правила інтерпретації комерційних термінів, далі – ІНКОТЕРМС) 2010 р. під перевізником розуміють будь-яку особу, яка за договором перевезення зобов'язується виконати або забезпечити виконання перевезення залізницею чи автомобільним шляхом, морем, повітрям, внутрішніми (судноплавними) шляхами, або сполучаючи ці способи [157].

Залежно від виду договору перевезення та сфери його застосування перевізник може мати різну назву – перевізник, авіаперевізник, автомобільний перевізник, залізниця, судновласник, власник судна, фрахтувальник, оператор рейсу тощо. Варто зазначити, що єдиного поняття перевізника немає навіть в сфері регулювання перевезень одним видом транспорту. Це яскраво прослідковується при з'ясуванні поняття перевізника повітряним транспортом (авіаперевізника). Так, найбільш загальна дефініція закріплюється у ПК України (зазначено вище). Інші поняття авіаційного перевізника закріплені в низці підзаконних нормативно-правових актів. Наприклад, відповідно до п. 6 Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу авіаційний перевізник (далі – авіаперевізник) – суб'єкт господарювання, який надає послуги з перевезення пасажирів повітряним транспортом: український авіаперевізник – на підставі ліцензії, а також сертифіката експлуатанта, виданого Державіаслужбою; іноземний авіаперевізник – на підставі відповідного документа компетентного органу іншої країни, який відповідає положенням міжнародних договорів, що є обов'язковими для України [3]. Тоді як згідно з п. 3.8 наказу Міністерства транспорту України «Про організацію повітряних перевезень літерними та підконтрольними рейсами» від 24 грудня 1996 р. № 415 авіаційний перевізник – експлуатант, що здійснює авіаційні перевезення [458]. Безумовно, поняття перевізника щодо одного і того самого виду транспорту повинно бути єдиним та однозначним.

Поняття перевізника міститься також в інших багаточисленних підзаконних нормативно-правових актах. При цьому серед такої їх кількості важко знайти єдиний підхід законодавця до формулювання досліджуваного поняття. В більшості визначення сформульовано таким чином, що в ньому зазначається, що перевізником може бути певний суб'єкт («фізична чи юридична особа», «суб'єкт господарювання» або уповноважений суб'єкт, наприклад ПАТ «Укрзалізниця»), який «здійснює перевезення» або «надає послуги з перевезення». Усі багаточисленні дефініції перевізника у підзаконних нормативно-правових актах умовно можна поділити на дві групи. При цьому критерієм такого поділу є

розставлення законодавцем акцентів у самому понятті. Так, в одних визначеннях зосереджується увага на те, який об'єкт перевозиться [59; 375; 402; 414; 423]. В інших – зазначається і об'єкт перевезення, і вид транспорту [368; 381; 409].

Така різноманітність законодавчих підходів свідчить про необхідність виявлення основних ознак перевізника як сторони договору перевезення. По-перше, перевізник є суб'єктом договірних зобов'язань з надання транспортних послуг, який бере на себе зобов'язання надати транспортну послугу. По-друге, перевізником може бути фізична або юридична особа, яка на підставі права власності чи інших законних підставах володіє транспортним засобом (транспортними засобами) та здійснює його експлуатацію. Ще Г. Ф. Шершеневич серед характерних ознак договору перевезення визначав обставину, відповідно до якої перевезення здійснюється перевізником власними засобами, які йому належать на праві власності або відповідно до найму [625, с. 212–213]. По-третє, для надання окремих видів транспортних послуг повинна бути отримана ліцензія на здійснення перевезення, тобто внесений запис до Єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб–підприємців та громадських формувань про рішення органу ліцензування щодо наявності у суб'єкта господарювання права на провадження визначеного ним виду господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню.

Таким чином, перевізником є фізична або юридична особа, яка уклала договір перевезення, має у власності або на інших законних підставах транспортні засоби і зобов'язується надати транспортну послугу відповідно до отриманої ліцензії, якщо здійснення такого виду перевезення вимагає її отримання.

Надання окремих транспортних послуг належить до видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню. Відповідно до Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» від 02 березня 2015 р. здобувачем ліцензії є суб'єкт господарювання, який подав до органу ліцензування заяву про отримання ліцензії разом із підтвердними документами згідно з вимогами відповідних ліцензійних умов [450]. До видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню, належать: перевезення пасажирів, небезпечних



вантажів та небезпечних відходів річковим, морським, автомобільним, залізничним та повітряним транспортом, міжнародні перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом; перевезення, ввезення на територію України, вивезення з території України наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів, включених до Переліку наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів, затвердженого Кабінетом Міністрів України (п. 22, 24 ч. 1 ст. 7 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності»). Як вдало зазначають з цього приводу О. Д. Крупчан та В. Г. Перепелюк, у загальносупільних інтересах закон забороняє здійснення без ліцензії тих видів діяльності, які несуть потенційну загрозу життю та здоров'ю громадян, навколишньому середовищу, безпеці держави [215, с. 22].

Обов'язкові для виконання кадрові, організаційні, технологічні вимоги до перевізника як до суб'єкта господарювання, який здійснює діяльність, що потребує ліцензування, встановлені на рівні підзаконних нормативно-правових актів відповідними ліцензійними умовами [233; 234; 235; 236; 237].

Окрім поняття «перевізник», в законодавстві України закріплено поняття «національний перевізник». Така назва не вказує на організаційно-правову форму чи вид власності залежно від суб'єкта. На сьогодні закріплюється поняття «національного автомобільного перевізника» та «національного перевізника для морських і річкових судноплавних компаній». В законодавстві України також закріплювалось поняття «національного повітряного перевізника», проте на сьогодні відповідне Положення [365] втратило чинність [430], тому не є актуальним. Вимоги до національного перевізника та його статус визначається відповідною постановою Кабінету Міністрів України [364; 367]. Так, постановою Кабінету Міністрів України від 28 лютого 2000 р. № 427 статус національного автомобільного перевізника надано закритому акціонерному товариству «Київська виробнича компанія «РАПІД» [454]. В сфері річкового та морського транспорту статус національного перевізника наданий ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» [453] та судноплавній компанії «Укрферрі» [455]. Такий статус зобов'язує забезпечити першочергове виконання державного

замовлення. Згідно з Розпорядженням Кабінету Міністрів України «Про національного оператора поштового зв'язку» від 10 січня 2002 р. № 10-р виконання функцій національного оператора поштового зв'язку покладено на публічне акціонерне товариство «Укрпошта» [457].

Від перевізника як сторони договору перевезення варто відрізнити фактичного перевізника, поняття якого введено до правової термінології ще у 60-х роках ХХ ст. у міжнародних нормативно-правових актах. Так, Конвенція, додаткова до Варшавської конвенції, для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, які здійснюються особами, що не є перевізниками за договором від 18 вересня 1961 р. (Гвадалахарська конвенція 1961 р.) [178] запровадила поняття «фактичного перевізника» як особи, яка не є перевізником за договором, але уповноважена ним здійснювати всю або частину перевезення, яке підпадає під дію Варшавської конвенції 1929 р. або Гаазького протоколу 1955 р. Дещо інше поняття закріплено в ст. 39 Монреальської конвенції – Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, укладена 28 травня 1999 р. в місті Монреалі [190], відповідно до якої фактичним перевізником є авіакомпанія, яка надає літак на певній правовій підставі. Оскільки зазначені конвенції стосуються однієї сфери правового регулювання – повітряних перевезень, на практиці при вирішенні спірних питань судові інстанції, як правило, посилаються на обидва міжнародні нормативно-правові акти. Прикладом цього є Постанова Великої Палати Верховного Суду України від 15 травня 2018 р. у справі № 761/18854/14-ц [385], рішення Господарського суду м. Києва від 02 липня 2015 р. у справі № 910/9070/15 [496].

Поняття «фактичний перевізник» закріплюється в міжнародних нормативно-правових актах, які регулюють перевезення іншими видами транспорту [45; 181] і його ведення пов'язано передусім із з'ясуванням питання меж відповідальності перевізника як сторони договору. В тих випадках, коли здійснення всього перевезення або його частини доручено фактичному перевізнику, перевізник залишається відповідальним за все перевезення. Перевізник несе відповідальність

за дії і упушення фактичного перевізника та його службовців і агентів, які діяли в межах своїх службових обов'язків.

Принагідно варто навести справу *Sibley v. City Service Transit Co.*, де відповідачем у справі виступив власник автобуса, який в зимову ніч пересадив пасажирів зламаного автобуса в інший автобус. Проте через неуважність на дорозі водій іншого автобуса з'їхав з дороги. Суд поклав тягар відповідальності на водія першого автобуса [670].

Враховуючи норми зазначених міжнародно-правових актів, поняття фактичного перевізника закріплюється також в національному законодавстві, наприклад у наказі Міністерства транспорту та зв'язку України та Державної авіаційної адміністрації «Про впровадження електронних перевізних документів» від 20 січня 2009 р. № 37 [436]. В окремих дефініціях поняття перевізник та фактичний перевізник поєднуються в одному визначенні, як це зроблено у Правилах повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу [3]. При цьому до поняття «перевізник» віднесено агентів, працівників, представників і підрядників перевізника. Таке формулювання надає можливість віднести до поняття «перевізник», яке передусім розуміється як сторона договору перевезення, надто широке коло суб'єктів, що може спричинити неправильне тлумачення та застосування на практиці. Тому пропонуємо внести зміни до вказаного підзаконного нормативно-правового акта та виключити із дефініції «авіаційний перевізник, що провадить діяльність», останнє речення.

Як вдало підкреслює І. Діковська, «у наведених нормах фактичний перевізник ототожнюється з перевізником за договором. Між тим, функції цих осіб не співпадають. Протягом усього перевезення вони залишаються самостійними його учасниками» [123, с.25; 121, с.123]. Це підтверджується п. 17.2 Правил повітряних перевезень вантажів та п. 2 розд. XXIV Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу. Так, зазначені норми, визначаючи межі відповідальності перевізників, встановлюють, що перевізник за договором підпадає під дію відповідних правил щодо всього перевезення, фактичний перевізник – лише щодо того перевезення, яке він здійснює.

Наявність «фактичного перевізника» як учасника в договірних відносинах з надання транспортних послуг виправдана світовою практикою. Проте для договорів перевезення як одного із різновидів договорів про надання послуг наявність фактичного перевізника, який «де-юре» не є стороною договору, але «де-факто» надає транспортні послуги, швидше за все, є винятком із загального правила. Адже відповідно до ч. 1 ст. 901 ЦК України виконавець повинен надати послугу особисто. І лише як виняток у випадках, встановлених договором про надання послуг, виконавець має право покласти виконання договору про надання послуг на іншу особу, залишаючись відповідальним у повному обсязі перед замовником за порушення договору (ч. 2 ст. 901 ЦК України). Така норма відповідає загальним положенням про виконання обов'язку боржника іншою особою, відповідно до яких виконання обов'язку може бути покладене боржником на іншу особу, якщо з умов договору, вимог ЦК України, інших актів цивільного законодавства або суті зобов'язання не впливає обов'язок боржника виконати зобов'язання особисто. У цьому разі кредитор зобов'язаний прийняти виконання, запропоноване за боржника іншою особою (ч.1 ст. 528 ЦК України). Таким чином, із аналізу норм ЦК України випливає, що перевізник може передати виконання договору перевезення фактичному перевізнику лише у випадках, коли це буде встановлено в змісті самого договору.

Юридичне оформлення можливості виконання договору фактичним перевізником може відбуватись по-різному. «Фактичний перевізник» може бути зазначений як третя сторона договору. В такому випадку він набуває юридичного статусу перевізника. Якщо ж фактичний перевізник не включений як третя сторона договору, між юридичним і фактичним перевізником має бути укладений відповідний цивільно-правовий договір на виконання зобов'язань з надання транспортних послуг. Це можуть бути різні договори. Так, у сфері повітряних перевезень договори між перевізниками «відомі як угоди про «спільне використання кодів» (codesharing), перевезення за угодою «інтерлайн» (interline) (п. 1 розд. XXI Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу, п. 1 розд. 14 Правил повітряних перевезень вантажів). Аналіз норм

законодавства свідчить, що між юридичним та фактичним перевізником (перевізниками) можуть укладатися договори чартеру (фрахтування). Наприклад, відповідно до п. 3 Правил повітряних перевезень вантажів чартерне перевезення пов'язується виключно з діяльністю фактичного перевізника. Так, чартерне перевезення – перевезення «фактичним перевізником», який згідно з повноваженнями, одержаними від «перевізника за договором» (фрахтувальника або оператора рейсу), виконує частину або все перевезення згідно з договором чартеру. Така ситуація можлива, наприклад, «коли при великому попиті на перевезення авіакомпанії не вистачає власного парку літаків. Для задоволення цього попиту вона укладає договір повітряного чартеру з іншою авіакомпанією» [330, с. 185].

Проте, керуючись принципом свободи договору, перевізники можуть укладати між собою й інші договори. Про це свідчать матеріали судової практики. Наприклад, відповідно до Постанови Вищого господарського суду України від 14 січня 2013 р. у справі № 5/040-12 відкрите акціонерне товариство «Авіакомпанія Луганські авіалінії» («фактичний перевізник») надає закритому акціонерному товариству «Авіакомпанія «Аеросвіт» («перевізник за договором») повітряні судна для їх комерційної експлуатації на підставі укладеного між сторонами договору про обмін повітряними суднами та екіпажами [387].

Окрім поняття фактичного перевізника, існує поняття послідовного перевізника, який, на відміну від фактичного, виступає стороною договору перевезення. Відповідно до п. 3 ст. 1 Монреальської Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 травня 1999 р. «перевезення, яке повинно бути здійснене декількома послідовними повітряними перевізниками, утворює, з точки зору застосування цієї Конвенції, єдине перевезення, якщо воно розглядалося сторонами як одна операція, незалежно від того, чи була вона оформлена у вигляді одного договору чи декількох договорів, і вона не втрачає свого міжнародного характеру виключно в силу того, що один або кілька договорів повинні бути виконані повністю на території однієї й тієї ж держави» [190].

Як підкреслюється в рішенні Шевченківського районного суду м. Києва від 03 серпня 2018 р. у справі № 761/12849/18, «згідно зі ст. 36 Конвенції у випадку перевезень, що підпадають під визначення п. 3 ст. 1 та здійснюються кількома послідовними перевізниками, на кожного перевізника, який приймає пасажирів, багаж або вантаж, поширюється дія норм, установлених цією Конвенцією, і він розглядається як *одна зі сторін у договорі перевезення* (курсив наш – І. Л.-К.), оскільки цей договір стосується частини перевезення, яка здійснюється під його наглядом» [506].

Такі норми Конвенції знайшли своє відображення у національному законодавстві і закріплені у розд. XXII Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу та розд. 15 Правил повітряних перевезень вантажів. У законодавстві України також уточнюється, що перевезення пасажирів і багажу послідовними перевізниками повинно бути оформлено складеним квитком, а перевезення вантажу – однією чи кількома авіавантажними накладними.

При визначенні статусу послідовного перевізника важливим питанням є з'ясування меж відповідальності кожного з послідовних перевізників. Як правило, при перевезенні кожен із перевізників несе відповідальність за ту частину перевезення, яку він здійснював, хоча в договорі можуть бути передбачені спеціальні умови, коли перший перевізник бере на себе відповідальність за весь шлях перевезення. Якщо йдеться про перевезення багажу чи товарів (вантаж), відправник може порушити справу проти першого перевізника, а одержувач, який має право на отримання, – проти останнього, і той, і інший можуть звернутися з позовом до одного з послідовних перевізників, який здійснював перевезення, протягом якого виникло порушення. Ці перевізники будуть нести солідарну відповідальність перед відправником і одержувачем.

Поряд з поняттям «фактичний перевізник» Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу закріплює поняття «замінюючий перевізник», який означає особу, іншу ніж перевізник, яка, будучи власником, фрахтувальником чи оператором судна, фактично здійснює все перевезення чи

його частину (п. б) ст. 1) [16]. Аналіз визначення свідчить, що тут йдеться про особу, яка фактично здійснює перевезення, тобто за своїм змістом поняття «замінюючого перевізника» збігається з поняттям «фактичного перевізника». Підтвердженням цього є норма ст. 4 Конвенції, яка закріплює загальні положення, аналогічні до правового статусу фактичного перевізника в інших актах. Очевидно, до одного і того самого поняття варто застосовувати одну і ту саму термінологію. Оскільки усі зазначені міжнародні нормативно-правові акти розміщені на сайті Верховної Ради України в розділі «Законодавство України» як національні джерела правового регулювання, термінологія, яка застосовується в офіційних перекладах на українську мову щодо аналогічних понять, повинна бути єдиною.

Окрім перевізника, основним учасником договірних відносин з надання транспортних послуг є замовник. Залежно від виду договору перевезення ним можуть бути пасажир, відправник вантажу, фрахтувальник, користувач послуг та ін. Відповідно до ст. 910 ЦК України замовником транспортних послуг та контрагентом перевізника за договором перевезення пасажирів та багажу є сторона такого договору – пасажир.

Пасажир може отримувати транспортні послуги, уклавши індивідуальний договір перевезення пасажирів або скориставшись публічним договором перевезення пасажирів транспортом загального користування (ст. 915 ЦК України). Більшість договорів перевезення пасажирів здійснюється транспортом загального користування. Це підкреслює М. І. Брагінський та В. В. Вітрянський, зазначаючи, що до особливостей суб'єктного складу договору перевезення пасажирів слід віднести також ту обставину, що в якості контрагента пасажирів – перевізника – виступає транспортна організація, що належить, як правило, до транспорту загального користування, яка визнається суб'єктом публічного договору і зобов'язана здійснювати перевезення за зверненням будь-якого громадянина [42, с. 174]. Договір перевезення пасажирів транспортом загального користування є договором приєднання.

ЦК України не закріплює поняття пасажирів як суб'єкта договірних зобов'язань з надання транспортних послуг. Натомість в інших актах цивільного

законодавства України можна знайти велику кількість визначень понять пасажирів. Передусім звернемо увагу на легальні дефініції, сформульовані у міжнародних нормативно-правових актах, які ратифіковані Верховною Радою України, і відповідно до ч. 1 ст. 10 ЦК України є частиною національного цивільного законодавства України.

Відповідно до Конвенція ООН про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу 01 березня 1973 р. під пасажиром слід розуміти будь-яку особу, яка з метою виконання договору перевезення, укладеного від її імені або нею самою, перевозиться за плату чи безкоштовно перевізником (ст. 1 п. 2 б) [184]. Така сама дефініція закріплена в Конвенції про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу від 09 жовтня 1997 р. (п. 3 ст. 1) [195].

Відповідно до Афіїнської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу від 13 грудня 1974 р. «пасажир» означає будь-яку особу, яка перевозиться на судні: а) за договором перевезення або б) за згодою перевізника для супроводження автомашини або живих тварин, які є предметом договору перевезення вантажів, що не регулюється цією Конвенцією [16].

Залежно від виду транспорту в нормативно-правових актах України закріплено різні визначення поняття пасажирів. В одних акцентується увага на тому, що пасажир є стороною договору перевезення, в інших те саме зазначається опосередковано через вказівку на оформлення проїзного документа, що є підтвердженням укладення договору перевезення. Наприклад, відповідно до п. 75 ч. 1 ст. 1 ПК України пасажир – фізична особа, яка перевозиться повітряним судном за згодою перевізника відповідно до договору перевезення, крім членів екіпажу та додаткових спеціалістів на борту повітряного судна, працівників експлуатанта повітряного судна, уповноваженого представника відповідного національного органу регулювання та осіб, які супроводжують вантаж. Згідно з п. 1.7 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України пасажир – фізична особа, яка перевозиться залізничним транспортом на підставі проїзного документа, у тому числі електронного, або є



членом організованої групи осіб, яка проїздить на підставі групового проїзного документа. Проте в окремих законодавчих дефініціях не закладається розуміння того, що фізична особа набуває статус пасажера лише на договірних засадах. Наприклад, згідно зі ст. 1 Закону України «Про міський електричний транспорт» пасажир – фізична особа, яка користується транспортним засобом, перебуваючи в ньому, але не причетна до керування ним.

Незначна кількість легальних дефініцій пасажера містить вказівку на те, що за договором перевезення надається послуга, як це зроблено, наприклад, в п. 2. 12 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, відповідно до яких пасажир – особа, якій надається *послуга з перевезення* (курсив наш – І. Л.-К.) транспортним засобом. В багатьох законодавчих дефініціях відбувається термінологічна підміна шляхом формулювання, що «пасажир – особа, яка *користується* (курсив наш – І. Л.-К.) транспортним засобом і перебуває в ньому» (п. 1.10 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. [401], ст. 1 Закону України «Про міський електричний транспорт» [451] ), в результаті чого формулюється нечітке уявлення про те, стороною якого договору є пасажир. Адже основною метою фізичної особи – пасажера є не користування транспортним засобом (з цією метою укладається інший договір, спрямований на передачу майна у користування – договір найму (оренди) транспортного засобу), а отримання транспортної послуги, яка споживається в процесі здійснення такого виду діяльності як перевезення. Очевидно, в ці нормативні акти повинні бути внесені зміни шляхом уточнення, що пасажир – це фізична особа, якій надається транспортна послуга.

Пасажиром як суб'єктом договірних зобов'язань з надання транспортних послуг завжди виступає фізична особа. Проте окремі законодавчі дефініції досі формулюють поняття пасажера з використанням терміна «особа» [379; 401; 421; 451], який відповідно до положень розд. II ЦК України включає до свого змісту і фізичну, і юридичну особу. Очевидно, такі визначення поняття повинні бути приведені у відповідність до норм ЦК України шляхом уточнення у нормативно-правових актах, що пасажери – це фізичні особи.

Важливим питанням є визначення моменту, з якого фізична особа стає пасажиром – з моменту укладення договору перевезення чи з моменту входження в транспортний засіб з метою здійснення перевезення. Відповідь на це запитання дає Порядок оформлення пасажирських перевезень на транспорті, затверджений наказом Мінтрансзв'язку України від 23 квітня 2009 р. № 450 [378], відповідно до п. 4 якого пасажир – фізична особа, яка користується послугою з перевезення пасажирським транспортом на підставі належним чином оформленої маршрут-квитанції. Ця особа вважається пасажиром з моменту прибуття в аеропорт, річковий чи морський порт, на автовокзал чи залізничний вокзал для здійснення поїздки до моменту її завершення. Дещо ширше розуміння пасажирів закріплено в Правилах перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, згідно з п. 1.7 яких фізичні особи вважаються пасажирами з моменту прибуття на вокзал для здійснення поїздки (чи пересадки на інший потяг) до моменту завершення поїздки. Термін пасажир (и) застосовується також до осіб, що перебувають у пунктах продажу проїзних документів, пунктах обслуговування з метою скористатися послугами цих пунктів щодо проїзду залізничним транспортом, перевезення ручної поклажі, багажу, вантажобагажу, отримання довідки тощо [414]. З останнього речення випливає, що будь-яка особа, яка прибула на вокзал з метою отримання довідки, провести родичів чи будь-якою іншою метою автоматично стає пасажиром, що видається не виправданим, оскільки статус пасажирів згідно з ст. 910 ЦК України має лише сторона договору перевезення пасажирів, і він полягає у низці прав, частина яких закріплена у ст. 911 ЦК України. Таке широке тлумачення поняття пасажирів, на нашу думку, є неправильним. Тому пропонуємо виключити із п. 1.7 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України та поняття пасажирів, закріпленого у п. 4 Порядку оформлення пасажирських перевезень на транспорті поняття «пасажир», останнє речення. Це збереже єдиний законодавчий підхід до визначення моменту виникнення та припинення правового становища пасажирів як сторони договору перевезення.

На сторінках юридичної літератури А. О. Мінченко пропонує здійснити таке розмежування правового становища учасників цивільних відносин, що виникають із договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, відносно можливості стати конкретним учасником перевезення: 1) особи, що не мають статусу пасажирів – які перебувають на території вокзалу в пунктах продажу проїзних документів, пунктах обслуговування з метою скористатися послугами цих пунктів щодо проїзду залізничним транспортом, перевезення ручної поклажі, багажу, вантажобагажу, отримання довідки тощо; 2) особи, що є пасажирів: а) у широкому розумінні – які уклали договір перевезення, придбали квиток і перебувають на території вокзалу безпосередньо перед поїздкою або після неї; б) у вузькому розумінні – які уклали договір перевезення, пред'явили квиток провіднику вагона для погашення та перебувають у транспортному засобі з метою здійснення поїздки [315, с. 5]. Такий поділ викликає низку зауважень. По-перше, зазначена класифікація не має чіткого критерію поділу. По-друге, науковець зазначає, що розмежує учасників цивільних відносин. Проте лише перебування на території вокзалу чи в пунктах продажу проїзних документів не робить фізичну особу учасником цивільних відносин, вона в них ще не вступила. По-третє, до запропонованої групи фізичних осіб, які не мають статусу пасажирів, належить значно ширше коло людей, ніж ті, що перебувають на вокзалі. Адже на сьогодні купувати квитки можна за допомогою електронних ресурсів, не перебуваючи в пунктах продажу квитків, користуючись мобільним телефоном чи комп'ютером. Очевидно, наведений поділ здійснений з урахуванням норми п. 1.7 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, що ще раз підкреслює її недосконалість та потребу внесення змін.

У низці визначень пасажирів зазначається про квиток чи маршрут-квитанцію. З цього приводу виникає запитання, чи є квиток обов'язковою конститутивною ознакою пасажирів як суб'єкта договірних зобов'язань з надання транспортних послуг ?

Так, О. М. Нечипуренко, досліджуючи сторони договору перевезення пасажирів таксі, зазначає, що у разі відсутності квитка (наприклад, через ненадання його водієм), пасажир не перестає бути пасажиром. Він має всі права та обов'язки пасажирів, передбачені ЦК України та іншими нормативно-правовими актами. Крім того, у різних містах України існують традиції укладання договору перевезення в маршрутних таксі. Наприклад, у Кіровограді, Мелітополі та інших містах пасажирів не отримують квитків взагалі, а розраховуються за проїзд при виході з транспортного засобу [333]. Зважаючи на це, дослідник робить висновок, що пасажиром у договорі перевезення пасажирів таксі є саме фізична особа з належними їй особистими немайновими правами, що уклала договір і користується послугами таксі незалежно від наявності у неї перевізного квитка [334, с. 12].

На нашу думку, видача квитка є письмовим підтвердженням укладення договору перевезення пасажирів. І відповідно до Порядку оформлення пасажирських перевезень на транспорті його отримання є обов'язковим для пасажирів, які користуються транспортом загального користування. Проте якщо йдеться про індивідуальний договір перевезення пасажирів, то, виходячи з принципу свободи договору та положень ч. 2 ст. 206 ЦК України, договір може вважатись укладеним і в тому випадку, якщо поведінка сторін засвідчує їх волю до настання відповідних правових наслідків, тобто шляхом вчинення конклюдентних дій без видачі відповідного квитка. Зазначене свідчить, що для правової характеристики пасажирів як суб'єкта договірних зобов'язань з надання транспортних послуг квиток не має значення конститутивної ознаки, оскільки його наявність не завжди є обов'язковою.

Залежно від виду транспорту можна здійснити поділ пасажирів на такі класифікаційні групи: 1) пасажирів автомобільного транспорту; 2) пасажирів річкового транспорту; 3) пасажирів залізничного транспорту; 4) пасажирів морського транспорту; 5) пасажирів повітряного транспорту.

Законодавством України закріплено окремі види пасажирів. Так, Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу закріплюють

поняття «пасажир транзитний» та «пасажир трансферний». Відповідно до п. 4 цих правил пасажир транзитний – пасажир, який згідно з договором повітряного перевезення далі перевозиться тим самим рейсом, яким він прибув до проміжного аеропорту; пасажир трансферний – пасажир, який згідно з договором повітряного перевезення направляється в пункт трансферу (пересадки) одним рейсом, а далі перевозиться іншим рейсом того самого або іншого перевізника [3].

Як окрему категорію пасажирів ПК України у п. 76 ч. 1 ст. 1 виокремлює пасажир з обмеженими фізичними можливостями або особу з інвалідністю, під яким запропоновано розуміти пасажирів, рухливість якого під час використання транспортного засобу є обмеженою внаслідок фізичної (сенсорної або опорно-рухової, постійної або тимчасової) чи розумової недієздатності або з будь-якої іншої причини, зокрема через похилий вік, стан якого потребує відповідної уваги та пристосування до його особливих потреб під час обслуговування пасажирів. До речі, в інших нормативно-правових актах поняття «пасажир з обмеженими фізичними можливостями або особа з інвалідністю» не закріплюється.

Деякі нормативно-правові акти, що регулюють процес перевезення на договірних засадах, не виокремлюють зазначене поняття, але врегульовують особливості перевезення такої категорії пасажирів, наприклад, розд. 38 «Особливості перевезення інвалідів» Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, гл. 1 «Перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями або інвалідів» розд. IX «Перевезення деяких категорій пасажирів» Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу. До речі, останні правила розроблені з урахуванням Регламенту (ЄС) Європейського Парламенту та Ради від 05 липня 2006 р. № 1107/2006 про права інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю при використанні повітряного простору [489].

Проте більшість нормативно-правових актів у сфері надання транспортних послуг ні не виокремлюють категорії пасажирів з обмеженими фізичними можливостями, ні не регулюють особливостей надання їм транспортних послуг, наприклад, КТМ України, Правила надання населенню послуг з перевезень

міським електротранспортом, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2004 р. № 1735 [403], та інші.

З набранням чинності 06 березня 2010 р. Конвенції ООН про права осіб з інвалідністю від 13 грудня 2006 р. [189] в Україні розроблено Державну цільову програму «Національний план дій з реалізації Конвенції про права інвалідів на період до 2020 року», затверджену Постановою Кабінету Міністрів України від 1 серпня 2012 р. № 706 [117]. Відповідно до останньої до 2020 р. в Україні заплановано забезпечення доступу інвалідів до транспортної інфраструктури, дорожнього сервісу, транспорту. А це вимагає відповідного нормативного забезпечення. В юридичній літературі наголошується на тому, що в рамках зазначеної цільової програми та Правил Європейської економічної комісії ООН № 107, які вступили в дію на території України з 29 листопада 2013 р., на маршрутах загального користування у відсотковому еквіваленті повинні бути введені поетапно транспортні засоби, пристосовані для перевезення інвалідів, а саме: до 2015 року – до 15%, до 2018 року – до 35%, до 2020 року – до 50% [143, с. 11].

Зазначене вище поняття пасажирів з обмеженими фізичними можливостями або особи з інвалідністю надає можливість зробити висновок, що пасажиром може бути будь-яка фізична особа, незалежно від обсягу цивільної дієздатності. Договір перевезення пасажирів фізична особа може укласти або особисто, або від її імені третя особа.

Законодавством не встановлено граничних вікових обмежень, які б забороняли фізичній особі бути пасажиром. Хоча на кожному із видів транспорту можуть визначатися особливості перевезення певної категорії осіб. Наприклад, в Правилах повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу закріплена норма, що перевізник самостійно визначає, з якого віку приймати дітей до перевезення без супроводу дорослого пасажирів. За категорією «дитина, що перевозиться без супроводу» мають оформлюватись діти віком від 2 до 14 років при внутрішньому перевезенні та діти віком від 2 до 16 років при міжнародному

перевезенні. Тобто із норм випливає, за загальним правилом, діти до 2-х років не можуть бути пасажиром без супроводу дорослих.

Відповідно до п. 2. 28 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України діти до 14 років допускаються до перевезення в пасажирських поїздах тільки в супроводі дорослих.

До пасажирів як суб'єкта договірних зобов'язань з надання транспортних послуг можуть застосовуватися певні обмеження з урахуванням його фізіологічного стану. Так, відповідно до п. 4, 5 розд. IX «Перевезення деяких категорій пасажирів» Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу вагітні жінки можуть бути прийняті до перевезення повітряним транспортом за умови, що строк вагітності у них не перевищує 35 тижнів, а в разі багатоплідності – 32 тижні. Не рекомендовано перевозити породіль та новонароджених дітей у перші 7 днів після пологів та народження дитини. Перевізник у своїх правилах перевезення пасажирів і багажу може заборонити перевезення зазначеної категорії пасажирів.

Оскільки пасажиром завжди виступає фізична особа, на нього як на сторону договору, яка отримує транспортну послугу для особистих потреб, поширюється дія Закону України «Про захист прав споживачів» від 12 травня 1991 р. [448]. Пасажир є споживачем у розумінні зазначеного закону, тобто фізичною особою, яка придбаває, замовляє, використовує або має намір придбати чи замовити продукцію (в розумінні Закону будь-який виріб (товар), робота чи послуга, в тому числі транспортна) для особистих потреб, безпосередньо не пов'язаних з підприємницькою діяльністю або виконанням обов'язків найманого працівника. Як зауважується в юридичній літературі, складові законодавчої дефініції «споживач» поширюються і на поняття «пасажир» [111, с. 8].

Як слушно зазначає Г. В. Самойленко, визнання договору перевезення пасажиром споживчим договором надає пасажиром додаткові гарантії охорони та захисту їх прав [521, с. 64]. Прикладом цього є матеріали судової практики, в яких для регулювання договірних відносин перевезення пасажиром застосовуються норми Закону України «Про захист прав споживачів», зокрема, постанова Великої

Палати Верховного Суду України від 15 травня 2018 р. у справі № 761/18854/14-ц [385], рішення Приморського районного суду м. Одеси від 21 лютого 2017 р. у справі № 522/23076/16-ц [505] та інші.

Зазначене наукове дослідження надає можливість зробити висновок, що пасажир як суб'єкт договірних зобов'язань з надання транспортних послуг повинен відповідати таким вимогам. По-перше, пасажиром є фізична особа. Особливістю є те, що фізична особа може бути пасажиром незалежно від обсягу цивільної дієздатності та віку. По-друге, це фізична особа, яка особисто уклала договір перевезення пасажирів або це зробила третя особа від її імені. По-третє, фізична особа особисто отримує послугу з переміщення за допомогою транспортного засобу. Таким чином, пасажир як суб'єкт договірних зобов'язань з надання транспортних послуг – це фізична особа, якій надаються транспортні послуги на підставі укладеного нею або третьою особою від її імені договору перевезення пасажирів [257, с. 65].

Замовником у договорі перевезення вантажу згідно з ст. 909 ЦК України є відправник. Попередньо вже зазначалось, що в ст. 307 ГК України та ж сама сторона договору названа «вантажовідправник», що є недопустимим з точки зору єдності законодавчої термінології.

Як зазначає В. В. Вітрянський, «звичайно, найчастіше вантажовідправником виступають комерційні організації, які здійснюють відправлення вантажів (в основному вироблених ними товарів) для виконання своїх договірних зобов'язань, пов'язаних з продажем, поставкою товарів і виконанням інших договорів. Як правило, вантажовідправник є власником вантажів, що відправляються, або особою, наділеною власником відповідними повноваженнями щодо відправлення вантажу» [42, с. 277].

Залежно від виду транспорту законодавством передбачено різні поняття відправника вантажу. Так, відповідно до розд. 3 Правил повітряних перевезень вантажів вантажовідправник – довіритель або інша особа, що діє від імені довірителя і яка зазначена в авіавантажній накладній як вантажовідправник. Тоді як власник вантажу або довіритель – сторона, що уклала договір з перевізником



щодо перевезення вантажу. Як влучно зазначає І. О. Безлюдько, така дефініція одного терміна з посиланням на іншу не є вдалою. [19, с. 87–88]. І з такою позицією варто погодитись.

У сфері перевезення вантажу залізничним транспортом законодавець усі вищенаведені терміни об'єднує в один, зазначаючи в п. 6 СЗ України, що вантажовідправник (відправник вантажу, вантажовласник) – зазначена у документі на перевезення вантажу (накладній) юридична чи фізична особа, яка довіряє вантаж залізниці для його перевезення. На думку Н. С. Нечипоренко, вантажовідправником може бути будь-яка особа, яка має правомочності на передання вантажу для перевезення залізницею. Окремо слід звернути увагу на таку особливість, що у випадку, коли власником вантажу є інша, відмінна від вантажовідправника особа, то у такому випадку власник має право скористатись можливістю, наданою п. 133 СЗ України, отримати від вантажоодержувача довіреність, оформлену згідно із законодавством, виступати від його імені і заявляти претензійно-позовні вимоги до залізниці [331, с. 32].

У сфері перевезень автомобільним транспортом вантажовідправником прийнято вважати будь-яку фізичну або юридичну особу, яка подає перевізнику вантаж для перевезення (п. 1 Правил перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні). У більшості випадків договір перевезення вантажів є публічним договором, оскільки здійснюється транспортом загального користування. Так, до транспорту загального користування згідно зі ст. 47 Закону України «Про автомобільні перевезення» належать внутрішні перевезення вантажів між пунктами відправлення та призначення, розташованими в Україні, та комплекс допоміжних операцій, пов'язаних з цими перевезеннями, а також технологічні перевезення вантажів.

Проте дискусійним є питання, чи підпадає під конструкцію договору, закріпленого нормою ст. 909 ЦК України, перевезення вантажу автомобільним транспортом самим власником вантажу. Як зазначає Л. Я. Свистун, за своїм юридичним змістом автомобільне перевезення власного вантажу власником автотранспорту не підпадає під ознаки договору перевезення конкретного

вантажу, оскільки в даному випадку вантажовідправник та перевізник співпадають. У зв'язку з цим відносини між власником автотранспорту та вантажоодержувачем також не можуть розглядатися як перевізні [528, с. 24]. Така точка зору, на нашу думку, є обґрунтованою.

У сфері перевезення внутрішнім водним транспортом поняття відправника не закріплюється. Чинне законодавство України щодо даного виду транспорту не відповідає сучасній динаміці розвитку договірних відносин. Щоправда, 17 квітня 2014 р. Україна ратифікувала Будапештську Конвенцію про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами від 22 червня 2001 р., відповідно до ст. 1 якої «вантажовідправником» є будь-яка особа, з якою або від імені якої укладено договір перевезення з перевізником [45]. До речі, це перший загальноєвропейський багатосторонній договір, що визначає та регулює договірно-правові відносини, пов'язані з перевезенням вантажів внутрішніми водними шляхами [545, с. 235]. Дослідник договору перевезення вантажу внутрішнім водним транспортом Г. В. Самойленко, характеризуючи відправника як сторону договору перевезення вантажу внутрішнім водним транспортом, зазначає, що відправником за цим договором є той, від чийого імені вантаж здається до перевезення незалежно від взаємовідносин з одержувачем. Зазвичай відправник у той же час є постачальником товарів для одержувача, але це не обов'язково. Відправник може бути одночасно і одержувачем. Він також може бути пов'язаним з ним не договором поставки, а договором майнового найму, договором комісії по закупці імпортованих товарів. Постачальник може доручити іншій організації (експедитору) відправити вантаж через перевізника від свого імені. У цьому випадку відправником є організація, не пов'язана з відправником жодними зобов'язаннями [517, с. 85].

Ще ширше окреслюють поняття вантажовідправника у Правилах надання послуг у морських портах України, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 05 червня 2013 р. № 348 [405], відповідно до п. 2.1 яких вантажовідправник – фізична особа, фізична особа–підприємець або юридична особа, яка відправляє вантаж на свою адресу або на адресу іншої особи

та вказана як відправник в транспортному (перевізному) документі, або інша особа (у тому числі експедитор), що діє від імені вантажовідправника в межах наданих повноважень та відправляє вантаж. А також закріплюється поняття вантажовласника як фізичної особи, фізичної особи–підприємця або юридичної особи, якій на праві власності або на інших законних підставах належить вантаж, що підтверджується відповідними документами.

Згідно з поняттям договору морського перевезення вантажу, закріпленого у ст. 133 КТМ України, відправником є сторона договору, яка доручає перевізнику або фрахтівнику перевезти вантаж з порту відправлення в порт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі, за що зобов'язується сплатити встановлену плату. При цьому у дефініції зазначається «відправник або фрахтувальник». Згідно з ч. 2 цієї самої статті «фрахтувальником і фрахтівником визнаються особи, що уклали між собою договір фрахтування судна (чартер)». Тобто назви сторін договору чартеру (фрахтування) використані як альтернативні у договорі морського перевезення вантажу. Зазначена колізія стосується не лише фрахтівника, а й фрахтувальника, який у понятті договору морського перевезення вантажу у ст. 133 КТМ України названий як «перевізник або фрахтівник», а в самому понятті договору чартеру (фрахтування) суден у ст. 203 КТМ України названий «судновласником». Крім того, у ч. 2 ст. 134 КТМ України до документів, що підтверджують наявність і зміст договору морського перевезення вантажу, серед інших законодавець відніс рейсовий чартер.

Проте згідно з нормами ЦК України зазначені договірні конструкції є самостійними. Та й в нормах КТМ України договору чартеру (фрахтування) суден присвячена гл. 1 розд. VI «Фрахтування суден», в якій він визначений як самостійний договір, сторонами якого є судновласник та фрахтувальник (ст. 203). Останнє свідчить про колізію норм ч. 2 ст. 134 та ч. 1 ст. 203 КТМ України, а також норм ст. 133, 203 КТМ із нормами ст. 909, 912 ЦК України.

Таким чином, виходячи з поняття та змісту договірних відносин перевезення вантажу, до відправника як сторони договору перевезення вантажу ставляться такі вимоги. По-перше, це будь-яка фізична чи юридична особа, що наділена

відповідним обсягом цивільної правоздатності та дієздатності для вчинення правочинів. По-друге, це особа, що є власником чи володільцем вантажу на інших законних підставах. По-третє, вона вступає від власного імені в договірні відносини з перевезення вантажу з метою передати вантаж разом з перевізними документами перевізнику або доручає зробити це від її імені іншій особі. По-четверте, відправник зобов'язується сплати за перевезення вантажу встановлену плату [242, с. 46].

Ще одним учасником договірних відносин з надання транспортних послуг є одержувач вантажу. Він належить до запропонованої нами групи факультативних учасників, проте про нього згадується в положеннях гл. 64 ЦК України та безпосередньо у визначенні поняття договору перевезення вантажу у ст. 909 ЦК України як про особу, яка має право на одержання вантажу. Поняття одержувача вантажу в ЦК України не закріплено.

В законодавстві України, зазвичай, залежно від виду транспорту закріплюються різні поняття одержувача вантажу. Так, відповідно до розд. 3 Правил повітряних перевезень вантажів вантажоодержувач – особа, що зазначена в авіавантажній накладній як вантажоодержувач. В п. 6 СЗ України підкреслюється, що вантажоодержувач може мати різну назву – одержувач вантажу, вантажовласник і об'єднує ці назви в одному визначенні, вказуючи, що ним може бути зазначена у документі на перевезення вантажу (накладній) юридична чи фізична особа, яка за дорученням вантажовідправника отримує вантаж. Дещо ширше сформульоване поняття одержувача вантажу у Правилах перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, у п. 1 яких вантажоодержувач – будь-яка фізична або юридична особа, яка здійснює приймання вантажів, оформлення товарно-транспортних документів та розвантаження транспортних засобів у встановленому порядку. Ще ширше сформульовано це поняття у Правилах надання послуг у морських портах України, відповідно до п. 2.1 яких вантажоодержувач – фізична особа, фізична особа–підприємець або юридична особа, яка вказана як одержувач у транспортному (перевізному) документі, або інша особа (у тому числі

експедитор), що діє від імені одержувача в межах наданих повноважень та має право одержувати вантаж.

Зважаючи на вищенаведені положення нормативно-правових актів, доходимо висновку, що до одержувача вантажу також не дотримано єдиної назви як до учасника договірних відносин з надання транспортних послуг, тому пропонуємо привести законодавство України у відповідність до положень ЦК України і вживати єдиний термін «одержувач вантажу». До одержувача вантажу як учасника договірних відносин з надання транспортних послуг ставляться такі вимоги. По-перше, одержувачем є будь-яка фізична чи юридична особа, обсяг цивільної правоздатності та цивільної дієздатності якої надає можливість здійснити отримання вантажу. По-друге, одержувач зазначається у транспортному (перевізному) документі, при цьому зазначення у транспортному документі є конститутивною ознакою, оскільки воно надає право на отримання вантажу [255, с. 12].

На сторінках юридичної літератури з середини ХХ ст. ведеться наукова дискусія щодо правового становища одержувача. Усі висловлені наукові позиції можна звести до наступних чотирьох: 1) одержувач вантажу є однією зі сторін у тристоронньому договорі перевезення вантажу; 2) одержувач вантажу є однією зі сторін договору перевезення вантажу поряд з відправником; 3) договір перевезення вантажу є договором особливого роду *sui generis*; 4) одержувач вантажу є учасником договірних відносин з перевезення вантажу, третьою особою, на користь якої було укладено договір перевезення вантажу.

Така різноманітність наукових позицій знайшла своє відображення та розвиток в сучасних українських цивілістичних працях. Позицію про те, що одержувач вантажу є однією зі сторін у тристоронньому договорі перевезення вантажу відстоює у своєму дисертаційному дослідженні О. В. Клепікова. На думку дослідниці, одержувач – це такий суб'єкт господарювання, який відповідно до умов договору морського перевезення вантажу має право вимагати видачі вантажу і зобов'язується сплатити провізну плату, якщо того вимагають умови договору [172, с. 77].

Таку саму позицію відстоює О. С. Кужко, яка зазначає, що з огляду на сучасні тенденції перевізного процесу можна дійти висновку щодо можливості наділення одержувача вантажу статусом сторони за договором. Діюче законодавство України у транспортній сфері надає таку можливість лише договору морського перевезення вантажу, підтвердженого видачею коносаменту, що має силу товаророзпорядчого цінного паперу [219, с. 71]. На нашу думку, така точка зору не відповідає загальним положенням ЦК України про порядок укладання договору, адже сторонами договору є особи, які його укладають, і ними у договорі перевезення вантажу є перевізник та відправник вантажу, а одержувач вантажу участі в укладенні договору не бере, не є ні оферентом, ні акцептантом.

На доцільність визнання одержувача вантажу однією зі сторін договору перевезення вантажу поряд з відправником наголошує І. О. Безлюдько. Не вдаючись до аналізу жодних наукових дискусій, дослідниця зазначає, що ще одним учасником договору перевезення вантажу повітряним транспортом є одержувач вантажу. У тих випадках, коли відправник і одержувач вантажу – одна і та сама особа, то вона і є стороною договору перевезення вантажу [19, с. 91]. Право на життя зазначеної позиції обґрунтовує також Є. Д. Стрельцова. На її переконання, не можна не враховувати того факту, що в практиці є випадки, коли вантажовідправник та вантажоодержувач виступають як одна особа. В таких випадках договір є двостороннім [548, с. 67]. Так, дійсно, в окремих випадках відправник може виступати одночасно і одержувачем вантажу. Проте від цього конструкція договору перевезення вантажу не змінюється, бо він є не тристороннім, а двостороннім договором.

В сучасній цивілістиці знайшла свій розвиток точка зору, що договір перевезення вантажу є договором особливого роду *sui generis*. Так, І. В. Булгакова, заперечуючи інші точки зору, відстоює позицію тих вчених, які виділяють договір перевезення вантажів в особливий вид. І для доведення цього дослідниця наводить кілька аргументів. По-перше, на її переконання, цей вид договору має особливу ціль, яка полягає не в отриманні будь-якого результату роботи, а складається з організації та здійснення процесу перевезення. По-друге,

одержувач є самостійною стороною в договорі перевезення, яка хоч і не бере участі в укладанні договору, але набуває відповідні права та несе конкретні обов'язки в процесі виконання договору. Це особливе положення одержувача дало також підстави стверджувати, що і сам договір перевезення є особливим видом договору. А, по-третє, договір перевезення вантажів ніколи не існує сам по собі, а завжди у зв'язку з передуючим йому договором на передачу майна [46, с. 61–62].

На нашу думку, жоден з наведених дослідницею аргументів не видається обґрунтованим. По-перше, договір перевезення вантажу не є організаційним договором і його метою, як і метою всіх договорів перевезення, є переміщення об'єкта за допомогою транспортного засобу. Таким об'єктом в аналізованому випадку є вантаж. Тому жодної особливої цілі в договорі перевезення вантажу не закладено. Щодо другого аргументу на користь виділення договору перевезення вантажу як договору особливого роду, що одержувач вантажу набуває обов'язки не зі змісту договору, а в силу імперативних норм законодавчих актів. Це дуже вдало обґрунтовує В. В. Вітрянський, зазначаючи, що покладання на вантажоодержувача низки обов'язків аж ніяк не може бути перешкодою для кваліфікації договору перевезення вантажу як договору на користь третьої особи. Річ у тім, що зазначені обов'язки покладаються на вантажоодержувача не договором перевезення, а імперативними нормами закону. Для супротивників концепції договору на користь третьої особи проблема складається в неправильному визначенні співвідношення імперативних норм і умов конкретного договору [66, с. 286]. Третій аргумент дослідниці не враховує положення гл. 64 ЦК України та розроблених з її врахуванням численних спеціальних нормативно-правових актів, відповідно до яких договір перевезення вантажу є самостійною договірною конструкцією.

Окрім наведеного в юридичній літературі, трапляються спроби поєднання кількох наукових позицій з метою визначення правового становища одержувача вантажу. Так, на думку Г. В. Самойленко, найбільш правильним є визнання договору перевезення договором *sui generis* з допуском його трансформації в

договір за участю уповноваженої особи [517, с. 86]. На нашу думку, зазначена точка зору не враховує вироблену законодавцем і апробовану п'ятнадцятирічним досвідом чинності ЦК України позицію, що договір перевезення вантажу займає самостійне місце в системі договорів, визначеній ЦК України.

Проте найбільше прихильників отримала позиція, що одержувач вантажу є третьою особою, на користь якої було укладено договір перевезення вантажу. Так, один із розробників ЦК України В. В. Луць зазначає: «Крім перевізника та відправника, учасником перевезення є також одержувач вантажу, який, як правило, перебуває у договірних відносинах з вантажовідправником (з поставки, купівлі-продажу, комісії тощо) і вже внаслідок цих договорів повинен прийняти доставлений йому перевізником вантаж. Однак обов'язок одержувача прийняти і вивезти вантаж у пункт призначення впливає також з факту укладення договору перевезення конкретного вантажу. Цей обов'язок закріплений у транспортних статутах або кодексах. Отже, договір перевезення вантажу можна розглядати як договір на користь третьої особи (одержувача), для якої виникають не лише права..., а й передбачені транспортними правилами обов'язки...» [289, с. 174–175; 608, с. 281]. Зазначена точка зору підтримана у вітчизняних дисертаційних роботах Л. Я. Свистун [528, с. 64–65], Т. О. Колянковської [177, с. 43–44], Н. С. Нечипоренко [331, с. 34], які присвячені договору перевезення вантажу різними видами транспорту.

Однозначно відстоюється така сама точка зору в науково-практичних коментарях до ЦК України. Так, О. С. Яворська зазначає, що договір перевезення з огляду на правовий статус вантажоодержувача слід розглядати як договір про вручення виконання третій особі [327, с. 705]. С. Д. Русу вказує, що договір перевезення вантажу за своєю конструкцією належить до договорів на користь третьої особи [328, с. 527]. О. І. Сафоник коментує, що договір перевезення вантажу є договором на користь третьої особи, для якої виникають не лише права, а й передбачені транспортними правилами обов'язки [601, с. 836].

Отже, договором на користь третьої особи є договір, в якому боржник зобов'язаний виконати свій обов'язок на користь третьої особи, яка встановлена



або не встановлена в договорі (ч. 1 ст. 636 ЦК України). Одержувач вантажу є встановленою в договорі перевезення вантажу третьою особою, на користь якої укладається такий договір.

Виконання договору на користь третьої особи може вимагати як особа, яка уклала договір, так і третя особа, на користь якої передбачено виконання, якщо інше не встановлено договором або законом чи не впливає із суті договору (ч. 1 ст. 636 ЦК України). О. Я. Кузьмич, удосконалюючи дефініцію договору на користь третьої особи, визначає його як договір, в якому боржник зобов'язаний виконати свій обов'язок на користь третьої особи, яка встановлена або не встановлена у договорі, а третя особа має право вимагати виконання такого обов'язку. При цьому автор наголошує, що у таких договорах слід акцентувати увагу не тільки на поведінці зобов'язаної сторони, а й також на виникненні у третьої особи права вимагати виконання обумовленого договором обов'язку на свою користь як однієї із кваліфікуючих ознак цієї договірної конструкції [226; с. 4]. Таке право одержувача вантажу впливає із легальної дефініції досліджуваного договору, відповідно до якої перевізник зобов'язується видати вантаж «особі, яка має право на одержання вантажу (одержувач)» (ч. 1 ст. 909 ЦК України).

З моменту вираження третьою особою наміру скористатися своїм правом сторони не можуть розірвати або змінити договір без згоди третьої особи, якщо інше не встановлено договором або законом. Договір перевезення вантажу не може бути переадресований іншій особі або розірваний з моменту вступу в договірні відносини такого учасника цих відносин як одержувач. Якщо третя особа відмовилася від права, наданого їй на підставі договору, сторона, яка уклала договір на користь третьої особи, може сама скористатися цим правом, якщо інше не впливає із суті договору (ч. 4 ст. 636 ЦК України). Таке правило закріплене у всіх нормативно-правових актах, які регулюють договірне перевезення вантажів.

Тобто договір перевезення вантажу за своєю побудовою є договором на користь третьої особи, встановленої у змісті договору, якою є одержувач вантажу. Винятком є договори, в яких одержувач вантажу співпадає з відправником,

оскільки він в таких випадках є замовником транспортної послуги за договором перевезення вантажу.

Таким чином, положення законодавства України, що закріплюють поняття суб'єктів договірних зобов'язань з надання транспортних послуг, характеризуються різноманітними законодавчими підходами та різним змістовим навантаження одних і тих самих термінів. Вважаємо, що термінологія та змістове навантаження понять (в тому числі дефініції сторін договорів перевезення), що використовуються в нормативно-правових актах у сфері надання транспортних послуг, повинні бути єдиними як у межах одного акта, так і в усьому масиві нормативної бази у цій сфері, та відповідати положенням ЦК України як основного акта цивільного законодавства.

### **3.3. Істотні умови договорів перевезення**

Питання про істотні умови цивільно-правового договору є ключовим для вивчення будь-якої договірної конструкції, оскільки визначає її зміст. Коло істотних умов законодавець окреслює у абз. 2 ч. 1 ст. 638 ЦК України, відповідно до якого істотними умовами договору є умови про предмет договору, умови, що визначені законом як істотні або є необхідними для договорів даного виду, а також усі ті умови, щодо яких за заявою хоча б однієї із сторін має бути досягнуто згоди.

При погодженні істотних умов договору перевезення сторони повинні передусім визначити предмет. На думку окремих науковців умова про предмет договору є єдиною дійсно істотною умовою договору [229, с. 177]. З такою точкою зору можна погодитись в тій частині, що предмет договору є єдиною істотною умовою, без якої жоден договір, в тому числі договір перевезення, не може бути укладений. Проте важливість предмета договору полягає в іншому. Як зазначає С. І. Шимон, «предмет договору, умова про який, безперечно, завжди має бути погоджена сторонами, оскільки їй надається визначення істотної, з якою

пов'язується момент укладення договору і виникнення зобов'язання, повинен відображати головну сутність договору даного виду» [626, с. 62].

В нормах ЦК України загального поняття предмета договору не закріплено. На думку І. В. Стрижак, воно там і не потрібне, його можливо вивести самостійно зі змісту статей ЦК України [549, с. 124–129]. Проте законодавець непослідовний у своїй позиції, оскільки в одних главах ЦК України, присвячених певному виду договірних зобов'язань, закріплюється окрема стаття, присвячена предмету договору (наприклад, ст. 656 «Предмет договору купівлі-продажу», ст. 718 «Предмет договору дарування», ст. 760 «Предмет договору найму», ст. 788 «Предмет договору прокату», ст. 798 «Предмет договору найму транспортного засобу» та інші), тоді як в інших предмет не визначений. Як влучно з цього приводу зазначає А. Б. Гриняк, «для переважної більшості договорів немає спеціальної статті під назвою «предмет» [102, с. 120], що, на думку Н. В. Федорченко, має своїм наслідком неоднозначність розуміння предмета договору як у науці, так і в практиці [586, с. 150]. Погоджуючись із наведеними позиціями, зазначимо, що договори перевезення належать до таких договорів, де предмету договору не присвячено жодної уваги в нормах кодифікованого акта цивільного законодавства.

На сторінках юридичної літератури акцентується увага на тому, що для поименованих у законі договорів предмет відображений у законодавчій дефініції договору [626, с. 63]. Проте договори перевезення не мають спільної для всіх договорів законодавчої дефініції, тому, визначаючи його предмет, передусім варто звернутись до загального поняття договору про надання послуг та дефініцій окремих договорів перевезення.

Закріплене законодавцем у ч. 1 ст. 901 ЦК України легальне визначення поняття договору про надання послуг з точки зору логіки сформульоване шляхом визначення через визначення. Так, за договором про надання послуг одна сторона зобов'язується ... надати послугу. Проте наступним підрядним реченням законодавець уточнює, що послуга повинна споживатися в процесі вчинення певної дії або здійснення певної діяльності.

Таке формулювання ч. 1 ст. 901 ЦК України дозволяє зробити висновок, що послуга може виражатися як у вчиненні однієї або кількох конкретних дій, так і у здійсненні певної діяльності протягом тривалого часу або постійно. Таким чином, слід виходити з того, що надання послуги пов'язано із зобов'язанням вчинення певної дії або із здійсненням певної діяльності, що можна пояснити лише необхідністю охопити всі види послуг, яке б незначне місце вони не посідали [586, с. 150]. Тобто предметом договору про надання послуг є певна дія чи діяльність.

У Великому тлумачному словнику термін «дія» вживається у багатьох значеннях, серед яких «робота, діяльність, здійснення чого-небудь» [56, с. 228]. Тоді як одним із значень терміна «діяльність» є «дії людей у якій-небудь галузі, робота, функціонування якоїсь організації, установи, машини тощо» [56, с. 228]. Тобто за змістовим навантаженням це два пов'язані між собою терміни, при чому дія призводить до діяльності, а діяльність включає дію. З огляду на зазначене вище, послугу потрібно розглядати як дію або сукупність дій (діяльність), об'єднаних однією метою – створення корисного ефекту [586, с. 322].

Звернемось до дефініцій закріплених в ЦК України договорів перевезення. Так, відповідно до ч. 1 ст. 909 ЦК України «перевізник зобов'язується *доставити* довірений ... вантаж до пункту призначення та *видати* його...», згідно з ч. 1 ст. 910 ЦК України «перевізник зобов'язаний *перевезти* пасажирів до пункту призначення, а в разі здавання багажу – також *доставити* багаж до пункту призначення та *видати* його...», а відповідно до ч. 1 ст. 912 ЦК України «фрахтівник зобов'язується *надати* всю або частину місткості в одному чи кількох транспортних засобах на один або кілька рейсів для *перевезення* вантажу, пасажирів, багажу, пошти ...» (курсив наш – І. Л.-К.). Таким чином, предметом договорів перевезення може бути послуга, яка проявляється в дії (наприклад, видати вантаж, багаж, надати транспортний засіб), та (або) діяльності (наприклад, доставити вантаж, багаж, перевезти пасажирів), а не лише діяльності, як це видається на перший погляд.

В юридичній літературі висловлюються різні точки зору з приводу того, чи може бездіяльність зобов'язаної сторони вважатись послугою. Так, на думку В. В. Резнікової, поняття дії (діяльності) слід тлумачити більш широко, оскільки на практиці цілком можливі випадки, коли надання і, відповідно, споживання послуги може відбуватися у процесі бездіяльності виконавця [492, с. 245]. Водночас в юридичній літературі відстоюється й інша позиція, обґрунтована С. Ємельянчиком, відповідно до якої послуга як об'єкт зобов'язання може виступати лише в його активній формі (власне сама дія), а в іншій, пасивній формі (тобто утримання від дій), послуга існувати не може [139, с. 106]. Не вдаючись до наукової дискусії щодо можливості надання послуги в активній чи пасивній формі в окремих видах договорів про надання послуг, зазначимо, що для договірних конструкцій з надання транспортних послуг, як правило, характерна активна форма виконання зобов'язання. Пасивна форма для послуги як предмета договорів перевезення не характерна, хоча надання транспортної послуги може включати й утримання від певної дії. Наприклад, перевізник не має права користуватись переданим для перевезення вантажем.

Діяльністю в договорах про надання транспортних послуг є перевезення. У Великому тлумачному словнику сучасної української мови термін «перевезення» означає: 1. Везучи, переправляти через що-небудь, на другий бік чогось. 2. Везучи, переміщувати з одного місця на інше, змінювати місце розташування [56, с. 719].

В законодавстві України немає єдиного поняття перевезення, більшість з них сформульовано з урахуванням об'єкту перевезення та виду транспорту. Проте залежно від визначення перевезення як діяльності існуючі легальні дефініції можна розділити на три групи.

В першій групі дефініцій поняття перевезення сформульовано через сам термін «перевезення», без уточнення, що слід вважати такою діяльністю. Таких дефініцій більшість. Так, відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт» пасажирські перевезення – *перевезення* (курсив наш – І. Л.-К.) пасажирів легковими автомобілями або автобусами; вантажні перевезення –

*перевезення* (курсив наш – І. Л.-К.) вантажів вантажними автомобілями. Такий підхід використаний при формулюванні поняття перевезення в Конвенції про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу, ратифікованій Законом України від 08 квітня 1999 р., Правилах перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні та інших нормативно-правових актах. З точки зору логіки таке визначення через визначення є неправильним.

В другій групі законодавчих дефініцій перевезення визначається як переміщення. Наприклад, згідно з Законом України «Про перевезення небезпечних вантажів» перевезення небезпечних вантажів – діяльність, пов'язана з *переміщенням* (курсив наш – І. Л.-К.) небезпечних вантажів від місця їх виготовлення чи зберігання до місця призначення з підготовкою вантажу, тари, транспортних засобів та екіпажу, прийманням вантажу, здійсненням вантажних операцій та короткостроковим зберіганням вантажів на всіх етапах переміщення. З використанням такого ж підходу визначено поняття перевезення в Законі України «Про наркотичні засоби, психотропні речовини і прекурсори» від 15 лютого 1995 р. [456].

До третьої групи норм-дефініцій належать ті, які визначають дефініції через слово-синонім «транспортування». Так, Закон України «Про відходи» від 5 березня 1998 р. визначає перевезення відходів як *транспортування* (курсив наш – І. Л.-К.) відходів від місць їх утворення або зберігання до місць чи об'єктів оброблення, утилізації чи видалення. Такий підхід використаний також в Правилах повітряних перевезень вантажів та інших актах.

В деяких нормативно-правових актах в межах одного визначення поняття перевезення зазначається і про «перевезення», і про «транспортування». Наприклад, згідно з п. 4 Правил повітряного перевезень та обслуговування пасажирів і багажу повітряне перевезення – *перевезення* (курсив наш – І. Л.-К.) пасажирів, багажу, вантажів або пошти, яке здійснюється повітряним судном на підставі відповідного договору повітряного перевезення. Перевезення може бути міжнародним та внутрішнім. Міжнародне перевезення – *перевезення* (курсив наш – І. Л.-К.), в якому пункт відправлення і пункт призначення, незалежно від того,

була чи ні зупинка в перевезенні або перевантаження, розміщені або на території двох різних країн, або на території однієї країни, якщо узгоджена зупинка передбачена на території іншої країни. Внутрішнє перевезення – *транспортування* (курсив наш – І. Л.-К.) пасажирів і/або багажу на повітряних суднах між пунктами, які розміщені на території України.

На думку С. Ю. Морозова, поняття «транспортування» та «перевезення» не є тотожними. З позиції дослідника, більш вузьким по відношенню до транспортування є поняття «перевезення», що завжди здійснюється перевізником на еквівалентно-відплатних договірних засадах на користь вантажовідправника, вантажоодержувача або пасажирів. Якщо ж переміщення за допомогою транспортних засобів здійснюється для власних потреб або відсутня ознака оплатності договору, то в наявності транспортування вантажу або пасажирів, але не перевезення. ... Перевезення здійснюється на підставі договору перевезення і є одним з видів цивільно-правових зобов'язань, які в науковій літературі іноді називають транспортними [318, с. 32].

З нашої думки, з такою позицією не можна погодитись. Терміни перевезення і транспортування є словами-синонімами. І хоча врегульовані положеннями гл. 64 ЦК України договірні конструкції є оплатними, керуючись принципом свободи договору, загальними положеннями про договори про надання послуг та договори перевезення, сторони можуть укласти й непоійменовані безоплатні договірні конструкції щодо перевезення. При цьому вони не стануть договорами транспортування, а за своєю правовою природою залишатимуться договорами перевезення.

Найбільш оптимальним з нашої точки зору є формулювання поняття діяльності за договорами перевезення як переміщення пасажирів, багажів, вантажів. Проте це не будь-яке переміщення, а переміщення за допомогою транспортного засобу. Транспортним засобом згідно з Правилами дорожнього руху вважається пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів [401]. Відповідно до ст. 189 Податкового кодексу України транспортні засоби

поділяються на наземні транспортні засоби, судна та літальні апарати [361]. Таким чином, за договорами перевезення вчиняються дії та (або) здійснюється діяльність щодо переміщення пасажирів, багажу, вантажів за допомогою транспортних засобів. Послуги, які надаються за договорами перевезення, належать до тих послуг, за якими виконавцем вчиняються дії фактичного характеру [328, с. 515].

В сучасній цивілістичній теорії послуг сформувалось дві основні концепції розуміння послуги: 1) послуга – це дія (діяльність); 2) послуга – це результат дії (діяльності) [591, с. 64]. Більшість науковців відстоюють точку зору, що дії або діяльність суб'єктів договірних зобов'язань, які надають послугу, спрямовані на досягнення «корисного ефекту», який визначається метою договору. Такий термін введений в науковий обіг з метою розмежування договорів про надання послуг та договорів про виконання робіт, оскільки для останніх характерним є передання результату, втіленого в матеріальній формі, замовникові. Такий підхід вдало обгрунтувала І. В. Жилінкова, зазначаючи, що послуга – це «певне нематеріальне благо, яке надається однією особою (виконавцем) і споживається іншою особою (замовником) у процесі вчинення певних дій або здійснення певної діяльності. Водночас для замовника за договором послуга, незважаючи на її нематеріальну сутність, виступає як певне благо, заради якого він і вступає в договірні відносини. Якби послуга не мала такої якості, то вона не виступала б предметом багатьох видів договорів. Саме для отримання нематеріального корисного ефекту дій (діяльності) виконавця до нього й звертається замовник» [610, с. 267]. Таку позицію висвітлюють у своїх наукових працях В. А. Васильєва [52, с. 127; 53, с. 79] та Н. В. Федорченко [586, с. 322].

Підтримуючи таку позицію, в подальшому вважаємо за доцільне до предмета договорів про надання послуг використовувати термін «корисний ефект». Корисним ефектом послуги, яка надається за договорами перевезення, є переміщення певного об'єкта за допомогою транспортного засобу до місця призначення.



Як влучно зазначає С. І. Шимон, предметом договору є основна дія (сукупність дій), яку необхідно вчинити задля досягнення мети договору. Правильно визначений предмет договору містить вказівку на каузу (юридично значиму мету договірною правовідношення) [626, с. 63]. Предметом договору про надання послуг варто розуміти безпосередню діяльність, що полягає у вчиненні виконавцем певних дій або діяльності, а також корисний ефект від вчинення дії або діяльності виконавця, який ніколи не набуває форми нової речі [586, с. 322]. Метою договорів перевезення є надання транспортних послуг. Керуючись цим та проведеним вище дослідженням, вважаємо, що предметом договорів перевезення є дії та (або) сукупність дій (діяльність) щодо переміщення пасажирів, багажу, вантажів за допомогою транспортного засобу до місця призначення. Останнє складає зміст транспортної послуги.

Термін «транспортна послуга» активно ввійшов в цивільно-правову лексику з прийняттям Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, в якій договірні відносини щодо перевезення усіма видами транспорту регулюються підрозділом, який має назву «Транспортні послуги». Це не новий для українського законодавства термін, який вживається в нормах права ще з 90-х років. Так, в положеннях Закону України «Про транспорт» закріплюється термін «транспортні послуги». Проте дефініція цього поняття ні в першій, ні в чинній редакції вказаного закону не визначена. Незважаючи на те, що термін «транспортні послуги» не новий, інтерес до цього поняття на теренах України з прийняттям Угоди про асоціацію з ЄС загострюється і серед науковців, і серед практиків. Оскільки сьогодні поняття «транспортні послуги» широко використовується на практиці, воно потребує належного науково-теоретичного осмислення крізь призму норм чинного законодавства України та положень доктрини цивільного права [262, с. 285].

В ЦК України терміни «транспортні послуги» чи «договори про надання транспортних послуг» не закріплюються, тому і визначення таких понять немає. Дефініції транспортних послуг сформульовано в деяких законодавчих актах України, присвячених окремим видам транспорту. Так, відповідно до ст. 1 Закону України «Про міський електричний транспорт» транспортні послуги – це

перевезення пасажирів та їх багажу міським електричним транспортом, а також надання інших послуг, пов'язаних з таким перевезенням [451]. Згідно з абз. 19 п. 2 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту транспортні послуги – діяльність, пов'язана із задоволенням потреби населення в перевезеннях автомобільним транспортом [404]. Тоді як у п. 1 Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні транспортна послуга – перевезення вантажів та комплекс допоміжних операцій, що пов'язані з доставкою вантажів автомобільним транспортом [409].

Як синонім поняття «транспортні послуги» в законодавстві України використовується словосполучення «послуги з перевезення». Зокрема, в ст. 1 Закону України «Про автомобільний транспорт» закріплюється визначення поняття послуги з перевезення пасажирів чи вантажів, під якою запропоновано розуміти перевезення пасажирів чи вантажів транспортними засобами на договірних умовах із замовником послуги за плату [428].

Отже, як бачимо, наведені вище дефініції транспортних послуг є різними, сформульовані в основному вузько, оскільки стосуються послуг, які надаються окремими видами транспорту. Натомість комплексного визначення поняття транспортної послуги в законодавстві України не закріплено, що створює ґрунт для формулювання різних точок зору на сторінках юридичної літератури [19, с. 61; 44, с. 51; 66; 85, с. 401; 87, с. 30; 305, с. 141]. Не вдаючись до аналізу різних наукових позицій, вважаємо, що зазначене вище дає можливість сформулювати власне визначення транспортної послуги як предмета договорів перевезення, під якою пропонуємо розуміти дію або сукупність дій (діяльність) щодо переміщення пасажирів, багажу, вантажу за допомогою транспортного засобу [259, с. 116].

У науковій літературі можна знайти також різні класифікації транспортних послуг [44, с. 51; 305, с. 140–141]. Наприклад, С. Д. Гринько (Русу), досліджуючи договір перевезення вантажу автомобільним транспортом, поділяє транспортні послуги на основні та додаткові. Основними, на думку вченої, є послуги з переміщення (транспортування) вантажу до пункту призначення. Щодо

додаткових або допоміжних послуг, то до них законодавець відносить: завантаження та розвантаження автомобільних транспортних засобів; перевантаження вантажів на інший вид транспорту чи транспортний засіб; сортування, пакування, обмірювання та маркування вантажу; накопичення, формування або дроблення партій вантажу; зберігання вантажу; транспортно-експедиційні послуги (ст. 47 Закону України «Про автомобільний транспорт») [126, с. 551].

Поділ транспортних послуг закріплений і на законодавчому рівні. Так, у п. 1.7. Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України розмежовано поняття транспортної послуги та послуги, пов'язаної з транспортною послугою. Так, транспортна послуга – перевезення пасажирів та їх ручної поклажі в усіх категоріях пасажирських поїздів та перевезення багажу, вантажобагажу у багажних вагонах; послуга додаткова – послуга, пов'язана з транспортною послугою, 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.

Враховуючи велику різноманітність послуг, які надаються в процесі здійснення перевезення, вважаємо за доцільне виокремити: основну транспортну послугу (переміщення певного об'єкта), допоміжні транспортні послуги (до них належать послуги, які опосередковують технологічний процес перевезення і без яких він не може відбуватись, наприклад, завантаження та розвантаження транспортних засобів, зберігання та зважування вантажу) та додаткові послуги, пов'язані з транспортними (мають самостійне цивільно-правове регулювання, проте вони є обов'язковими згідно з вказівкою закону, наприклад, страхування вантажів, пасажирів і багажу, яке згідно зі ст. 927 ЦК України проводиться згідно з законом) [366; 470].

В юридичній літературі обґрунтовуються різні точки зору щодо ознак послуги. Так, на думку І. В. Жилінкової, для всіх послуг характерним є те, що вони: 1) мають нематеріальний характер, а їх результат не набуває уречевленого

вигляду; 2) тісно пов'язані з особою виконавця та процесом вчинення ним певних дій (здійснення певної діяльності); 3) не збігаються із самими діями (здійснення діяльності) виконавця, а існують як окреме явище – певне нематеріальне благо [610, с. 267]. Особливістю послуги як правового явища, на думку В. А. Васильєвої, є: майнова цінність цієї діяльності; невіддільність процесу надання послуги від послугонадавача; ексклюзивність; безповоротність; результат неможливо гарантувати [52, с. 127]. Найбільш характерними ознаками послуги, на які звертає увагу В. В. Резнікова, є: 1) корисний ефект; 2) невіддільність від джерела; 3) непомітність, невідчутність; 4) нематеріальність; 5) якість, диференційованість якості послуги; 6) ексклюзивність; 7) неможливість зберігання; 8) невичерпність [492, с. 155–163].

Зазначений перелік авторських ознак послуги як об'єкта цивільних прав можна продовжувати, проте не видається за доцільне. Для транспортної послуги, як і будь-якої іншої, характерні загальні ознаки, притаманні послугам, проте з урахуванням сфери її застосування – транспорту. Так, до загальних ознак транспортних послуг належать такі.

По-перше, транспортні послуги споживаються в процесі їх надання. Ця ознака транспортної послуги впливає із самої дефініції договору про надання послуг, до яких належать і договори перевезення. Транспортні послуги надаються і споживаються одночасно в процесі вчинення певної дії або здійснення певної діяльності щодо перевезення. Споживання транспортної послуги завершується з моменту припинення її надання.

З цим пов'язана друга ознака: оскільки транспортна послуга споживається в процесі її надання, вона тісно пов'язана з особою виконавця та процесом вчинення ним певних дій (здійснення певної діяльності) щодо переміщення певних об'єктів за допомогою транспортних засобів. Тому можна констатувати невіддільність процесу надання транспортної послуги від діяльності виконавця. Таку ознаку транспортної послуги ще називають властивістю невіддільності. Як зазначає з цього приводу В. А. Васильєва, для досягнення корисного ефекту від

послуги необхідна діяльність виконавця, і ця діяльність невіддільна від послугонадавача [52, с. 121].

По-третє, транспортна послуга не може мати уречевленого результату. «Не слід заперечувати, що замовник досить часто зацікавлений не тільки у вчиненні певних дій, а саме у їх позитивному ефекті і саме для отримання такого ефекту він вступає у правовідношення. За такої умови результат є невід'ємною частиною послуги як об'єкта цивільних прав. Ефект (результат) з'являється внаслідок надання послуги. Зокрема, якщо договори укладаються для надання послуг перевезення, то результатом послуги буде просторове переміщення предметів» [52, с. 121] або ж фізичних осіб. Як зазначає Г. В. Самойленко, послуги, які надаються внутрішнім водним транспортом, мають ту основну особливість, що не виступають у речовій (матеріалізованій) формі [517, с. 78]. На цьому наголошує А. Г. Калпін, який під час кваліфікації дій перевізника з переміщення вантажу, пасажера і багажу як послуги відзначає відсутність результату в матеріалізованій формі [85, с. 403]. Аналогічну позицію займає Ю. С. Морозов [318, с. 57].

По-четверте, транспортні послуги мають нематеріальний характер. Їх не можна відчутти як певний матеріальний об'єкт, побачити, спробувати тощо. До речі, В. А. Васильєва у своєму дисертаційному дослідженні поділяє послуги на матеріальні та нематеріальні на підставі такого кваліфікаційного критерію як форма результату праці, і залежно від предмета прикладення праці. На відміну від матеріальної послуги, яка спрямована на річ, нематеріальна послуга існує лише у формі результату праці. До матеріальних належать транспортні послуги, послуги зберігання, побутові послуги. У свою чергу, нематеріальні послуги за критерієм спрямованості також можна поділити на дві групи: послуги, спрямовані на особистість, і послуги, спрямовані на зміну суспільних відносин, до яких належать посередницькі послуги [52, с. 126–127]. Проте віднесення транспортних послуг виключно до матеріальних, які спрямовані лише на річ, на нашу думку, є помилковим. Адже окремі транспортні послуги спрямовані на особистість фізичної особи, наприклад, транспортні послуги, які надаються за договором перевезення пасажера. Тому, як видається, у запропонованій класифікації

транспортні послуги повинні входити як до групи матеріальних, так і до групи нематеріальних послуг.

По-п'яте, транспортні послуги, як і будь-які інші послуги, характеризуються недовговічністю. Їх не можна зберігати, накопичувати, використовувати в подальшому. Транспортні послуги не можливо зробити завчасно та зберігати для подальшої реалізації.

По-шосте, якість транспортних послуг може змінюватись залежно від суб'єкта надання, місця надання, часу надання та інших обставин. Тому транспортним послугам притаманна ознака непостійності.

Окрім загальних ознак, транспортним послугам характерні спеціальні ознаки, які відокремлюють їх з-поміж усіх інших видів послуг. У науковій літературі з цього приводу висвітлюються різні точки зору. Зокрема, обґрунтовується позиція, що на підставі того, що транспорт, будучи сферою матеріального виробництва, не виробляє речової продукції як такої, транспортна послуга має низку специфічних особливостей, серед яких: транспортна послуга є продовженням процесу виробництва в сфері обігу; споживча вартість послуги виникає при суворому дотриманні тимчасових обмежень та інших умов, що звужує можливість її конкурентної заміни тощо [370].

Проте, як вбачається з наведеного, зазначені ознаки характеризують транспортні послуги як економічну, а не як правову категорію. Не можна погодитись з висловленою в науковій літературі точкою зору, що особливістю транспортних послуг є те, що транспорт займає важливе місце в міжнародному товарному обороті: він є необхідною умовою міжнародного поділу праці, зовнішньої торгівлі, економічних зв'язків між країнами [512, с. 32]. Це є характеристикою транспорту загалом, а не особливістю, спеціальною ознакою транспортних послуг.

На нашу думку, особливою ознакою транспортної послуги, яка відрізняє її від інших послуг, є безпосередньо сам корисний ефект, який отримує замовник. Таким корисним ефектом є просторове переміщення пасажирів, багажу, вантажу у визначений сторонами договору перевезення пункт призначення, при цьому не

будь-яке переміщення, а переміщення за допомогою транспортного засобу. Про важливість використання транспортного засобу як конститутивної ознаки при переміщенні вантажу, багажу чи пасажирів наголошує Ю. В. Романець [509, с. 435] та Л. В. Саннікова [524, с. 60]. І з цим варто погодитись. Жодну іншу послугу не можна охарактеризувати наявністю зазначеного корисного ефекту.

Окрім предмета, до істотних належать умови, що визначені законом як істотні або є необхідними для договорів даного виду. Безумовно, істотні умови залежать від правової природи договору, його виду та сфери застосування.

Попри значну кількість договірних конструкцій, які опосередковують відносини перевезення, умови, визначені істотними за вказівкою закону, закріплені лише для договору перевезення вантажу автомобільним транспортом. Так, відповідно до ч. 2 ст. 50 Закону України «Про автомобільний транспорт» істотними умовами договору перевезення вантажу автомобільним транспортом є: найменування та місцезнаходження сторін; найменування та кількість вантажу, його пакування; умови та термін перевезення; місце та час навантаження і розвантаження; вартість перевезення; інші умови, узгоджені сторонами [428]. При цьому важко погодитись із законодавцем, що істотними умовами договору є найменування та місцезнаходження сторін. Хоча така позиція знайшла своє обґрунтування в юридичній літературі [193], проте, на наше переконання, це реквізит договору, а не його істотна умова.

Доцільно наголосити, що в законодавстві України немає єдиного підходу до визначення істотних умов окремих видів договору перевезення. Так, підзаконний нормативно-правовий акт, який регулює перевезення вантажів автомобільним транспортом, мав би враховувати норми спеціального закону в цій сфері. Проте щодо істотних умов договору перевезення вантажу автомобільним транспортом це не прослідковується. Так, Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні не закріплюють положення Закону України «Про автомобільний транспорт», а містять іншу норму, яка хоча безпосередньо не вказує на умови договору як істотні, але це впливає з її змісту. Відповідно до п. 3.5 Правил у договорі про перевезення вантажів автомобільним транспортом

«встановлюються: термін його дії, обсяги перевезень, умови перевезень, вартість перевезень і порядок розрахунків, порядок визначення раціональних маршрутів, обов'язки сторін, відповідальність тощо» [409]. Очевидно, норми підзаконного нормативного акта повинні бути приведені у відповідність до норм Закону України від 05 квітня 2001 р.

Окремі нормативно-правові акти, що мають юридичну силу закону і регулюють договірні відносини з надання транспортних послуг, безпосередньо не зазначають, які умови договору перевезення є істотними. Проте зі змісту норм випливає, що йдеться в тому числі й про істотні умови договору. Так, у ст. 138 КТМ України зазначено реквізити коносаменту. Не вдаючись до наукової дискусії про правову природу коносаменту, зазначимо, що навіть прихильники тієї точки зору, що коносамент є не двосторонньою домовленістю, а одностороннім документом, який підписується капітаном судна або іншою уповноваженою особою, підтримують точку зору, що «коносамент містить загальні суттєві умови договору перевезення вантажу» [172, с. 204]. Хоча, як зазначає А. В. Коструба, обіг коносаменту не виключає можливості складання окремого договору перевезення вантажу [199, с. 10]. На нашу думку, частина пунктів, зазначених у ст. 138 КТМ України як реквізити, є умовами договору, зокрема, умова про транспортну послугу (зокрема, місце призначення вантажу; маркування вантажу, для небезпечних вантажів – маса нетто вибухової речовини та ін.), умова про оплату (фрахт та інші належні перевізнику платежі). Таким чином, частина законодавчих актів, які регулюють договірні відносини перевезення, визначають його істотні умови опосередковано, чітко не вказуючи, що це істотні умови договору.

Для окремих різновидів договору перевезення істотні умови визначаються нормативно-правовими актами, які за своєю юридичною силою є не законами, а підзаконними нормативно-правовими актами. Так, в Правилах надання послуг пасажирського автомобільного транспорту хоч і не зазначено, що йдеться в тому числі й про істотні умови договору, проте це впливає із аналізу норм. Так, відповідно до п. 98 правил у разі замовлення послуги таксі необхідно визначити:



1) час і місце (адреса) подачі транспортного засобу; 2) кінцевий пункт маршруту; 3) час доставки у кінцевий пункт; 4) контактний телефон замовника послуги; 5) вартість послуги з перевезення; 6) інші основні характеристики обслуговування (за погодженням сторін) [404].

Таким чином, умови договорів перевезення визначені як істотні на законодавчому рівні лише щодо договору перевезення вантажу автомобільним транспортом. Істотні умови окремих різновидів договорів перевезення визначені опосередковано в нормативно-правових актах, що мають юридичну силу закону, або у підзаконних нормативно-правових актах. Очевидно, причиною зазначеного є неприведення нормативної бази, яка регулює договірні зобов'язання з надання транспортних послуг, до положень ЦК України.

У новостворених законопроектах, які розробляються з метою покращення правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг, враховано норми ст. 638 ЦК України про істотні умови. Так, в проекті Закону України «Про мультимодальні перевезення» чітко сформульовано, які умови договору мультимодального перевезення є істотними. Відповідно до ч. 3 ст. 8 до таких належать: відомості про оператора мультимодальних перевезень та замовника послуги мультимодальних перевезень; предмет договору; вид та найменування вантажу; види транспорту, які будуть використовуватися, та маршрут мультимодального перевезення; розмір плати за послуги мультимодального перевезення та порядок розрахунків; пункти відправлення та доставки вантажу; відомості про отримувача вантажу; строк (термін) виконання договору [452].

Поряд з умовами, визначеними законом, до істотних належать умови, необхідні для договорів даного виду. Коло таких умов залежить від правової природи (сутності) договору, його предмета, основних прав та обов'язків сторін тощо [636, с. 165]. За критерій визначення умов, необхідних для договорів даного виду, можна брати те, чи може бути договір виконаний належним чином без включення і узгодження сторонами певної умови (ст. 526 ЦК України) [560, с. 151].

Договори перевезення є різновидом договорів про надання послуг, тому на них згідно з ч. 2 ст. 901 ЦК України поширюються норми гл. 63 ЦК України «Послуги. Загальні положення». Відповідно, з метою визначення істотних умов, необхідних для договорів перевезення, потребують аналізу не лише положення гл. 64, а й гл. 63 ЦК України.

У загальних положеннях про послуги окрема стаття присвячена платі за договором про надання послуг. Так, згідно з ч. 1 ст. 903 ЦК України, якщо договором передбачено надання послуг за плату, замовник зобов'язаний оплатити надану йому послугу в розмірі, у строки та в порядку, що встановлені договором. Таке диспозитивне формулювання «якщо договором передбачено...» свідчить, що законодавець надав перевагу договірному врегулюванню питання оплати послуг. Тому договори про надання транспортних послуг можуть бути як оплатними, так і безоплатними. Це визначається на розсуд сторін.

Водночас для договорів перевезення, визначених гл. 64 ЦК України, оплата є конститутивною ознакою, яка впливає безпосередньо із легальних дефініцій окремих видів договору. Так, за договором перевезення вантажу «...відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату» (ч. 1 ст. 909 ЦК України), за договором перевезення пасажирів та багажу «...пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату...» (ч.1 ст. 910 ЦК України), за договором чартеру (фрахтування) «...одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати іншій стороні (фрахтувальнику) за плату...» транспортні послуги (ч. 1 ст. 912 ЦК України).

Крім того, у гл. 64 ЦК України окрема стаття присвячена провізній платі. Так, відповідно до ч. 1 ст. 916 за перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти стягується провізна плата у розмірі, що визначається за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено законом або іншими нормативно-правовими актами. Якщо розмір провізної плати не визначений, стягується розумна плата. Останнє є свідченням запровадження принципу розумності в договірних відносинах з надання транспортних послуг. Трактувати розумну ціну можна виходячи із загальних положень про договір, відповідно до яких, якщо ціна у договорі не

встановлена і не може бути визначена виходячи з його умов, вона визначається, виходячи із звичайних цін, що склалися на аналогічні послуги на момент укладення договору (ч. 4 ст. 632 ЦК України). Плата за перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти, що здійснюється транспортом загального користування, визначається за домовленістю сторін, якщо вона не встановлена тарифами, затвердженими у встановленому порядку (ч. 2 ст. 916 ЦК України).

Керуючись термінологією Закону України «Про ціни і ціноутворення» від 21 червня 2012 р. [477], доцільно підкреслити, що суб'єкти господарювання під час провадження господарської діяльності з надання транспортних послуг можуть користуватись вільними цінами (встановлюються суб'єктами господарювання самостійно за згодою сторін) або державними регульованими цінами (запроваджуються на товари, які справляють визначальний вплив на загальний рівень і динаміку цін, мають істотну соціальну значущість, а також на товари, що виробляються суб'єктами, які займають монополіне (домінуюче) становище на ринку).

Державні регульовані ціни в сфері надання транспортних послуг визначаються згідно з загальними положення тарифної політики щодо перевезення, що затверджена Постановою Кабінету Міністрів України «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» від 25 грудня 1996 р. № 1548 [437]. Крім того, Міністерство інфраструктури України затверджує тарифи на перевезення пасажирів, багажу, вантажів окремими видами транспорту [149; 382; 553; 554].

Поняття тарифу як фіксованої ціни за одиницю транспортної послуги використовується не лише до державних регульованих цін [403], а й до вільних цін, які мали б встановлюватися за домовленістю сторін договору. Проте при перевезенні транспортом загального користування договір перевезення є публічним договором і договором приєднання водночас. Тому сторона, яка виконує зобов'язання, – перевізник – може пропонувати власні тверді ціни за надання транспортних послуг. Так, відповідно до Правил повітряних перевезень

та обслуговування пасажирів і багажу тарифи, що використовуються, – це встановлені й опубліковані перевізником або від імені перевізника тарифи на рейс або рейси з місця відправлення до місця призначення, зазначені у квитку, які чинні у день оплати квитка для відповідного класу обслуговування (п. 1 розд. V Правил) [3].

ЦК України акцентує увагу на тому, що провізна плата може включати не лише витрати на перевезення вантажу, а й вартість послуг, що виконуються на вимогу власника (володільця) вантажу і не передбачені тарифами. Останні оплачуються додатково за домовленістю сторін (ч. 3 ст. 916 ЦК України).

Подібна норма закріплена щодо додаткових послуг, які надаються при перевезенні пасажирів та багажу, вантажобагажу. Так, відповідно до п. 28, 29 Порядку обслуговування громадян залізничним транспортом, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997 р. № 252, перевезення пасажирів, багажу та вантажобагажу в пасажирських і приміських поїздах лініями загального користування здійснюється за тарифами, затвердженими відповідно до законодавства. Ціни за послуги, пов'язані з перевезенням пасажирів, багажу та вантажобагажу, на які не поширюється державне регулювання, встановлюють надавачі послуг у порядку, що не суперечить антимонопольному законодавству [376].

Очевидно, додаткові послуги, пов'язані з перевезенням, можуть надаватися не лише при перевезенні вантажу. Тому, на нашу думку, ч. 3 ст. 916 ЦК України варто викласти в такій редакції: «Послуги, що виконуються на замовлення пасажирів чи власника (володільця) вантажу і не передбачені тарифами, оплачуються додатково за домовленістю сторін».

Оплата може здійснюватись повністю або частково. Приклад зазначеного закріплено у ст. 174 КТМ України, відповідно до якої у разі втрати, нестачі або пошкодження вантажу з причин, за які перевізник не несе відповідальності, фрахт сплачується повністю. В окремих випадках фрахт сплачується пропорційно пройденій відстані.

Замовник зобов'язаний виплатити перевізникові розумну плату також у разі неможливості виконати договір про надання транспортних послуг, що виникла не з вини перевізника. Замовник зобов'язаний виплатити перевізнику плату в повному обсязі, якщо інше не встановлено договором або законом, якщо неможливість виконати договір виникла з вини замовника.

Порядок здійснення розрахунків за здійснення перевезення може визначатись не лише на договірному, але й на нормативному рівні. Так, Правила розрахунків за перевезення вантажів (ст. 62 Статуту), затверджені наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644, визначають порядок здійснення розрахунків за перевезення вантажу залізничним транспортом.

Пільгові умови перевезення вантажу, пасажирів, багажу транспортом загального користування можуть встановлюватися організацією, підприємством транспорту за їх рахунок або за рахунок відповідного бюджету у випадках, встановлених законом та іншими нормативно-правовими актами. Окремі категорії громадян, для яких надається пільговий проїзд, визначаються нормами окремих нормативно-правових актів [459; 465; 466; 467; 468; 469].

В контексті зазначеного доцільно звернути увагу на ухвалу Конституційного суду України у справі щодо офіційного тлумачення положень частин четвертої, п'ятої статті 36 Закону України «Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 р. Згідно з ухвалою публічне акціонерне товариство «Луганське регіональне управління автобусних станцій» звернулося до Конституційного Суду України з клопотанням дати офіційне тлумачення вказаних положень закону в аспекті питання, чи має власник автостанції право отримувати за надання обов'язкових послуг автостанційний збір з усіх без виключення осіб, які придбавають проїзні квитки, у тому числі із тих, кому чинним законодавством України надано пільги щодо проїзду автомобільним транспортом. Адже в судовій практиці зустрічаються кардинально протилежні позиції з цього приводу. Проаналізувавши матеріали справи, Конституційний Суд України встановив, що в ч. 5 ст. 36 Закону «Про автомобільний транспорт» закріплено загальне правило про те, що послуги автостанцій, крім послуг кімнати матері і дитини, для пасажирів є платними, а в

ч. 4 цієї статті передбачено спеціальне правило щодо оплати обов'язкових послуг автостанцій, що надаються особам, які придбавають проїзні квитки: із них стягується особливий вид плати – автостанційний збір, що входить до вартості квитка. Що ж до оплати обов'язкових послуг пасажирами, які мають право безоплатного проїзду автомобільним транспортом загального користування, то закон не містить приписів, які кореспондували б положенням абзацу четвертого ч. 2 ст. 39, ч. 2 ст. 42 Закону, відповідно до яких такі особи користуються послугами перевізника на підставі посвідчення особи, а договір перевезення вважається укладеним з моменту посадки їх в автобус. У зв'язку з наведеним Конституційний Суд України вважає, що у законі має місце прогалина у правовому регулюванні щодо оплати обов'язкових послуг автостанцій зазначеними категоріями пасажирів [583].

На нашу думку, оскільки в вартість квитка пасажира для перевезення автомобільним транспортом входить як оплата за надання транспортної послуги (переміщення фізичної особи у пункт призначення за допомогою транспортного засобу), так і оплата за надання додаткових транспортних послуг (відповідно до ч. 2 ст. 36 Закону України «Про автомобільний транспорт» це обов'язкові послуги, що повинні надаватися автостанціями пасажирам, зокрема, користування приміщеннями для чекання поїздки, облаштованими місцями для сидіння та ін.), то для пасажирів, які користуються правом пільгового проїзду, за рахунок транспортного підприємства чи бюджету повинні надаватись не лише основна транспортна послуга щодо перевезення, але додаткові транспортні послуги. Така позиція відповідатиме ст. 3 Конституції України, де закріплено, що людина є найвищою соціальною цінністю.

Таким чином, договори перевезення не можуть бути виконані належним чином без погодження сторонами умови про оплату. Тому вважаємо, що умова про ціну є істотною умовою договору перевезення, необхідною для договорів даного виду [280, с. 53].

ЦК України безпосередньо не визначає строк як істотну умову договорів перевезення. В юридичній літературі висвітлюються кардинально різні погляди

щодо даної проблематики. Так, на думку О. С. Яворської, «строк доставки вантажу, пасажирів, багажу, пошти є істотною умовою договору перевезення» [327, с. 712]. Натомість С. Д. Гринько (Русу) вважає, що такий строк «за загальним правилом не є істотною умовою даного договору» [328, с. 540]. Спробуємо відповісти на це питання, аналізуючи норми ЦК України.

Питання строку у договорах про надання транспортних послуг не залишилось поза увагою законодавця, оскільки і в загальних положеннях про надання послуг у гл. 63, і в гл. 64 ЦК України, присвяченій перевезенням, окрема стаття регулює строки надання послуг. Так, згідно зі ст. 905 ЦК України строк договору про надання послуг встановлюється за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено законом або іншими нормативно-правовими актами. Таке формулювання надає можливість сторонам визначити строк на власний розсуд.

У диспозитивній формі сформульована також норма ст. 919 ЦК України про строк доставки вантажу, пасажирів, багажу, пошти. Так, відповідно до ч. 1 ст. 919 ЦК України перевізник зобов'язаний доставити вантаж, пасажирів, багаж, пошту до пункту призначення у строк, встановлений договором, якщо інший строк не встановлений транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них, а в разі відсутності таких строків – у розумний строк. Альтернативний спосіб побудови норми свідчить про можливість вибрати сторонами договору перевезення одного із трьох варіантів щодо визначення строку: 1) вибрати строк самостійно; 2) зазначити строк, встановлений нормою законодавства; 3) в разі невизначення таких строків – встановлюється розумний строк. Таке формулювання, попри свою диспозитивність, не має варіанту відсутності строку в договорі. Так чи інакше строк доставки вантажу, пасажирів, багажу буде визначений, оскільки він є необхідний для належного виконання договору. Як слушно зазначає з цього приводу В. В. Луць, реалізація (здійснення) суб'єктами своїх суб'єктивних цивільних прав та виконання ними цивільно-правових обов'язків відбувається у певних часових межах [291, с. 80]. На підставі наведеного аналізу норм ЦК

України зробимо висновок, що строк договору перевезення є істотною умовою, необхідною для договорів даного виду.

Найчастіше сторони договору перевезення визначають строк для здійснення переміщення певного об'єкта у змісті договору на власний розсуд. Строком доцільно вважати проміжок часу, протягом якого пасажир, багаж, вантаж чи пошта повинні бути доставлені в пункт призначення. При цьому для договорів перевезення характерним є визначення у змісті договору не лише строку, а й терміну. Під останнім варто розуміти момент у часі, з яким пов'язується, зокрема, відправлення і прибуття транспортного засобу у пункт призначення. Варто відзначити, що в нормативно-правових актах у сфері надання транспортних послуг терміни «строк» та «термін» використовуються як синоніми, що не відповідає нормам кодифікованого акта цивільного законодавства, зокрема ст. 251, де ці поняття розмежовані.

При визначенні строку/терміну потрібно враховувати особливості роботи транспорту певного виду. Так, при прямих змішаних перевезеннях строки доставки визначаються за сукупністю строків, обчислюваних на підставі правил, що діють на відповідних видах транспорту [613, с. 845].

При укладенні договору перевезення варто відрізнити строк чинності договору та строк для здійснення перевезення як істотну умову договору. Так, відповідно до гл. 4 розд. III Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу, строк чинності квитка охоплює: загальний строк чинності квитка (період часу від моменту видачі квитка і до закінчення строку, який передбачений для отримання коштів за невикористаний квиток правилами застосування тарифів перевізника) та строк чинності для перевезення (квиток, виданий за нормальним тарифом, чинний для перевезення протягом одного року з дати початку перевезення, якщо частину квитка використано, або з дати його видачі, якщо не використано весь квиток) [3]. На інших видах транспорту, наприклад залізничному, строк як істотну умову договору перевезення закріплено у формулюванні «термін дійсності проїзного документа», під яким варто розуміти



період часу між відправленням поїзда, зазначеного в проїзному документі, та прибуттям його на станцію призначення пасажирів [414].

За договором морського перевезення пасажирів перевезення охоплює час перебування пасажирів та його каютного багажу на судні, час посадки на судно і висадки, а також доставки пасажирів водним шляхом з берега на судно і назад, якщо плата за доставку входить до вартості квитка або якщо судно, що використовується для цього допоміжного перевезення, було надано перевізником (ст. 184 КТМ України) [174].

Окрім строку для здійснення перевезення як істотної умови, варто відрізнити строк для вчинення певних дій, пов'язаних з перевезенням. Так, згідно з ч. 2 ст. 919 ЦК України вантаж повинен бути виданий одержувачеві на його вимогу протягом тридцяти днів після спливу строку його доставки. В іншому випадку він вважається втраченим. Для окремих строків в законодавстві закріплено спеціальні назви. Наприклад, «термін, протягом якого вантаж повинен бути навантажений на судно або вивантажений з судна» отримав назву сталійний час, «додатковий після закінчення терміну навантаження (розвантаження) час очікування судном закінчення вантажних робіт» названий контрсталійним часом, «час завантаження судна у разі закінчення контрсталійного часу» називають надконтрсталійним часом (ст. 148, 149, 150 КТМ України) [163].

Строк доставки вантажу, пасажирів, багажу, пошти може бути визначений нормативно-правовими актами. Так, строки доставки вантажів на залізничному транспорті встановлюються згідно з Правилами обчислення термінів доставки вантажів (ст. 41, 116 Статуту), затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644 [407]. При цьому термін доставки вантажу визначається виходячи з відстані, за яку обчислюється провізна плата. Обчислення строків доставки починається з 24-ої години дати приймання вантажу до перевезення. Строки доставки вантажів збільшуються на одну добу (на операції, пов'язані з відправленням і прибуттям вантажу, у разі переадресування вантажів), на 2 доби (у разі перевезення вантажів за участю поромної переправи; у разі перевантаження вантажу у вагони іншої ширини колії). Вантаж вважається

доставленим вчасно, якщо на станції призначення він вивантажений засобами залізниці, про що повідомлено одержувача, або якщо вагон (контейнер) з вантажем подано під вивантаження засобами одержувача до закінчення встановленого кінцевого терміну доставки.

Замовник транспортної послуги зацікавлений у тому, щоб строки здійснення перевезення були визначеними. Адже закріплення в ч. 1 ст. 919 ЦК України такого оціночного поняття, як «розумні строки», дає можливість трактувати строки другій стороні договору перевезення на власну користь. Визначити «розумний строк» при виникненні спору між сторонами в більшості випадків можна лише в судовому порядку, що вимагає додаткових витрат часу. Хоча для окремих видів транспорту поняття «розумний строк» є нормативно визначеним. Так, відповідно до п. 4 Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу розумні строки – період часу, розумна межа тривалості якого при повітряному перевезенні пасажирів (багажу) становить дві години або більше – стосовно всіх рейсів дальністю до 1500 кілометрів; три години або більше – для всіх рейсів дальністю від 1500 до 3500 кілометрів; чотири години або більше – для всіх інших рейсів [3].

Як синонімом до терміна «розумний строк / термін» в законодавстві використовується поняття «звичайно прийнятий строк / термін». Так, відповідно до ст. 160 КТМ України перевізник зобов'язаний доставляти вантажі у встановлені терміни, а якщо вони не встановлені, – у звичайно прийняті терміни. Проте не вважається порушенням договору морського перевезення вантажу будь-яке відхилення судна від наміченого шляху з метою рятування на морі людей, суден і вантажів, а також інше розумне відхилення, якщо воно не викликане неправильними діями перевізника (ст. 161 КТМ України) [174].

Визначення строку як істотної умови забезпечує зменшення спорів між сторонами договору перевезення. Тому погоджуємося з думкою В. В. Луця, який зазначає, що у договірних зобов'язаннях особливо важливим є встановлення і дотримання строків, що забезпечує повне і своєчасне задоволення різноманітних інтересів громадян і організацій [290, с. 59].

З точки зору В. Г. Олюхи, «з набуттям чинності новим ЦК України ціна та строк перестають бути істотними умовами договору, оскільки механізм їх визначення у разі відсутності в договорі запроваджено у цьому кодексі» [342, с. 8]. З такою точкою зору можна погодитися лише в тій частині, що механізм визначення ціни та строку за його відсутності окреслено ЦК України. Проте без їх визначення договір перевезення не може бути виконаний належним чином. Тому вважаємо, що строк є істотною умовою договорів перевезення [275, с. 57].

У дефініціях договорів перевезення закріплено ще одне конститутивне положення. Так, у договорі перевезення вантажу перевізник зобов'язується доставити вантаж «до пункту призначення» (ч. 1 ст. 909 ЦК України), у договорі перевезення пасажирів та багажу перевізник «зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, а в разі здавання багажу – також доставити багаж до пункту призначення» (ч.1 ст. 910 ЦК України).

В усіх спеціальних нормативно-правових актах, які регулюють договірні відносини перевезення, термін «пункт призначення» вживається поряд з терміном «пункт відправлення». Залежно від виду транспорту можуть вживатися й інші назви, зокрема, місце відправлення й місце призначення (Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу), пункти відправлення та прибуття (Закон України «Про автомобільний транспорт»), місце (адреса) подачі транспортного засобу та кінцевий пункт маршруту (Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту), порт відправлення і призначення (або місце направлення судна), місце приймання або навантаження вантажу та місце призначення вантажу (КТМ України).

На нашу думку, пункт відправлення та пункт призначення вантажу, пасажирів, багажу є істотними умовами договорів перевезення. Інформація про пункт відправлення та пункт призначення є важливою умовою, без якої договір не може бути виконаний належним чином. З їх визначенням встановлюються й інші істотні умови договорів перевезення – строк та ціна. Така позиція зустрічається і на сторінках юридичної літератури [98, с. 569; 548, с. 19].

Таким чином, якщо брати за критерій визначення умов, необхідних для договорів даного виду, те, чи може бути договір виконаний належним чином без включення і узгодження сторонами певної умови, то умовами, необхідними для договорів перевезення, є умови про ціну, строк надання транспортної послуги, пункт відправлення та пункт призначення.

До істотних умов договорів перевезення також входять усі ті умови, щодо яких за заявою хоча б однієї зі сторін має бути досягнуто згоди. Адже згідно з принципом свободи договору сторони є вільними у визначенні умов договору. В літературі умови, щодо яких за заявою хоча б однієї зі сторін має бути досягнуто згоди, називають «суб'єктивно істотними» і характеризують як такі, що надають договору індивідуальних характерних рис у кожному конкретному випадку [145, с. 42]. Істотними умовами, визначеними за погодженням сторін, можуть бути маршрут перевезення, марка і клас транспортного засобу, наявність додаткового технічного облаштування, умови щодо ваги, упакування вантажу, умови, пов'язані з видачею вантажу одержувачу, порядок розрахунків тощо.

Через істотні умови договору у правочин закладаються сутнісні, притаманні саме йому риси [136, с. 7], що сприяє відмежуванню договору від інших близьких (споріднених) за юридичною природою видів договорів [241, с. 14]. Тому підтримуємо позицію В. А. Васильєвої, що загалом важливо зрозуміти те, що встановлення законом істотних умов договору спрямоване, передусім, на збереження правової природи того чи іншого договору та забезпечення нормального цивільного обороту [51, с. 18].

Виходячи з наведеного, вважаємо доцільним закріпити істотні умови договорів перевезення в нормах ЦК України. Тому, на нашу думку, гл. 64 ЦК України слід доповнити статтею в такій редакції:

«Стаття 913<sup>2</sup>. Істотні умови договорів перевезення

1. Істотними умовами договорів перевезення, поряд з предметом, є ціна, строк / термін, пункт відправлення та пункт призначення, а також інші умови, щодо яких за заявою хоча б однієї зі сторін досягнуто згоди.

2. Предметом договорів перевезення є транспортна послуга, під якою потрібно розуміти вчинення дії або здійснення діяльності щодо переміщення пасажирів, багажу, вантажу за допомогою транспортного засобу».

### **3.4. Права та обов'язки сторін у договорах перевезення**

Згідно з ч. 1 ст. 628 ЦК України зміст договору становлять умови (пункти), визначені на розсуд сторін і погоджені ними, та умови, які є обов'язковими відповідно до актів цивільного законодавства. Іншими словами, зміст договору – це ті умови, щодо яких укладена відповідна домовленість сторін. Як зазначає з цього приводу В. В. Луць, оскільки договір є підставою виникнення цивільно-правового зобов'язання, то зміст цього зобов'язання розкривається через права та обов'язки учасників, визначені умовами договору [285, с. 125].

Договори перевезення належать до двосторонніх, тобто правами та обов'язками наділені обидві сторони таких договорів. При цьому суб'єктивне право одного із учасників правовідносин кореспондує обов'язку іншого учасника. Керуючись загальнотеоретичною термінологією, коло прав та обов'язків суб'єкта договірних зобов'язань з надання транспортних послуг можна назвати його правовим статусом [299, с. 20].

Права та обов'язки кожного суб'єкта договірних зобов'язань з надання транспортних послуг залежно від сфери їх застосування можна поділити на загальні та спеціальні. Загальні права та обов'язки покладаються на виконавця чи замовника транспортної послуги при здійсненні перевезення усіма видами транспорту. Тоді як спеціальні права та обов'язки сторін договорів, що досліджуються, закріплені в сфері перевезення тільки одним або декількома видами транспорту. Механізм реалізації загального чи спеціального права та обов'язку деталізується в нормах законів або підзаконних нормативно-правових актів щодо перевезення певним видом транспорту.

Передусім звернемо увагу на загальні права та обов'язки, які визначені в нормах про перевезення кодифікованого акта цивільного законодавства.

Більшість таких прав та обов'язків закріплено опосередковано, їх можна виокремити, аналізуючи окремі положення гл. 64 ЦК України. Законодавець виокремлює лише права пасажирів як сторони договору перевезення пасажирів та багажу. Такий підхід є прикладом людиноцентризму та відповідає духові та букві ст. 3 Конституції України, згідно з якою людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю. Як слушно зазначає з цього приводу Д. А. Гудима, право об'єктивно покликане сприяти задоволенню людських потреб, і вирішення цього завдання здійснюється шляхом забезпечення безперешкодної реалізації у конкретних історичних умовах прав людини як вираження особистісної цінності права [112, с. 123]. Досліджуючи договір перевезення пасажирів, Г. В. Самойленко підкреслює, що, беручи основну ідею забезпечення прав людини за договором перевезення пасажирів, як сингулярного прояву сфери дії права приватного, слід основним концептом визнати саме приватне право як таке, що на сучасному етапі розвитку цивілізації комплексно поєднує в собі ідеї свободи (лібералізму), справедливості, утилітаризму, природного права та навіть позитивізму та містить належний інструментарій впливу на правовідносини, щоправда, в умовах сформованого громадянського суспільства [518, с. 63].

Загалом в ч. 1 ст. 911 ЦК України закріплено загальний перелік семи прав пасажирів, які належать фізичній особі як стороні договору перевезення пасажирів та багажу при споживанні нею транспортної послуги будь-яким видом транспорту [265, с. 45]. Звернемо увагу на проблемні моменти правового регулювання та механізму реалізації цих прав.

Так, відповідно до п. 1 ч. 1 ст. 911 ЦК України пасажир має право одержати місце у транспортному засобі згідно з придбаним квитком. Як правило, кожний пасажир має право займати одне місце згідно із придбаним проїзним документом. Проте на прохання пасажирів йому може надаватись більша кількість вільних місць за їх наявності [376; 414]. Якщо пасажиру не надано місце відповідно до придбаного квитка, перевізник зобов'язаний надати пасажиру, за його згоди, місце в іншому класі, хоча б і більш високої категорії, при цьому не стягуючи

доплати [542]. Зазначене у квитку місце пасажира у транспортному засобі може бути змінено перевізником з метою забезпечення безпеки або ж технічних причин [3].

Ненадання пасажиру місця, зазначеного у квитку (у разі відмови пасажира від іншого запропонованого місця), або надання транспортного засобу, клас якого нижчий, ніж зазначено у розкладі руху, є підставою для повернення квитка в касу до відправлення транспортного засобу і виплати суми, що дорівнює повній вартості квитка [404; 541].

Лише дійсний пасажирський квиток надає право на отримання транспортної послуги. Про це наголошується в рішенні Європейського суду з прав людини (далі – ЄСПЛ) у справі «Басенко проти України» (заява № 24213/08) [504]. Підстави визнання недійсним проїзного квитка визначаються на законодавчому рівні залежно від виду транспорту. Так, підстави визнання недійсним квитка під час здійснення повітряних перевезень визначаються Авіаційними правилами України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» від 26 листопада 2018 р. [3], які розширили перелік таких підстав порівняно з Правилами повітряних перевезень пасажира та багажу від 30 листопада 2012 р., що втратили чинність [419]. До зазначених підстав, окрім інших, належать: пред'явлення особою пошкодженого квитка або квитка зі змінами, внесеними не авіаперевізником або його уповноваженим агентом з продажу; встановлення факту придбання пасажиром квитка за допомогою фальшивої/краденої або недійсної платіжної картки (кредитної картки) та ін. [3]

Право пасажира на отримання транспортних послуг згідно з придбаним квитком пов'язане з його обов'язком мати при собі квиток на проїзд, за наявності права пільгового проїзду – відповідне посвідчення чи довідку, на підставі якої надається пільга, а в разі запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду – зареєструвати електронний квиток. Таке право в різному формулюванні закріплюється у спеціальних підзаконних нормативно-правових актах для всіх видів транспорту [3; 414; 417]. Пасажир повинен зберігати проїзний квиток

протягом усієї поїздки та пред'являти його на вимогу осіб, які здійснюють контроль [3; 414; 417].

ЦК України закріплює право пасажирів провозити з собою безоплатно одну дитину віком до шести років без права зайняття нею окремого місця (п. 2 ч. 1 ст. 911 ЦК України). Оскільки строк, визначений роками, спливає у відповідні місяць та число останнього року строку (ст. 254 ЦК України), то, відповідно, цим правом пасажир може скористатись до дня виповнення дитині шестирічного віку.

У більшості нормативно-правових актів, що регулюють договірні відносини з надання транспортних послуг, немає єдиного підходу до врегулювання цього питання. Для пасажирів залізничного та морського транспорту таке право закріплено відповідно до положень ЦК України [174; 376; 414]. Тоді як в нормативно-правових актах, що регулюють договірні відносини з надання транспортних послуг іншими видами транспорту, вік дитини, яка може безоплатно проїжджати без права займати окреме місце, визначено як «дошкільний», або ж коливається від 2 до 7 років.

Зазначена правова колізія яскраво виражена в нормативно-правових актах, які регулюють договірні відносини перевезення пасажирів автомобільним транспортом. Зокрема, Закон України «Про автомобільний транспорт» у абз. 2 ч. 1 ст. 41 закріплює право пасажирів безоплатно провозити з собою на автобусних маршрутах загального користування одну дитину дошкільного віку без надання їй окремого місця [428]. Натомість відповідно до абз. б) п. 82 САТ УРСР пасажир має право провозити з собою безплатно в автобусах міських та приміських маршрутів і в маршрутних таксомоторах одну дитину віком до 7 років включно, а в автобусах міжміських маршрутів при дорослому пасажирі – одну дитину віком до 5 років включно без зайняття нею окремого місця [541]. Тоді як Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту закріплюють право пасажирів автобуса безоплатно перевозити з собою одну дитину віком до шести років без права зайняття нею окремого місця (п. 159) та право пасажирів таксі перевозити на руках дитину дошкільного віку на задньому сидінні (п. 156) [404].



При отриманні транспортних послуг річковим транспортом пасажир має право перевозити разом з собою безоплатно дитину «в віці не старше 5 років, якщо вона не займає окремого місця» (п. 110 СВВТ СРСР) [542], тоді як при отриманні послуг міським електротранспортом – до 7 років (п. 33 Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом) [403].

При перевезенні повітряним транспортом без надання окремого місця перевозяться діти віком до 2 років, яких називають немовлятами (англ. infant – INF). Кожний дорослий пасажир має право на перевезення з собою тільки одного немовляти без надання окремого місця. При цьому одному дорослому пасажирові дозволяється перевозити з собою не більше двох немовлят – одного без надання окремого місця, а другого на окремому місці, з оплатою такого перевезення за правилами, що встановлені перевізником для перевезення дітей віком від 2 до 12 років (п. 1, 2, 7 гл. 2 розд. VIII Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу) [3].

Така різноманітність законодавчих положень потребує узгодження. На нашу думку, зниження чи підвищення вікової межі, до досягнення якої дитина може перевозитись безоплатно без права зайняття нею окремого місця, можливе за умови, що цього вимагають правила безпеки руху. Тому, на нашу думку, зниження цього віку до 2-х років при здійсненні перевезення пасажирів повітряним транспортом є зрозумілим без зайвих наукових обґрунтувань. Проте таке положення має відобразитися в нормах ЦК України. Адже права пасажирів закріплені у ст. 911 ЦК України для перевезення усіма видами транспорту. Тоді як коливання віку формулюванням «дошкільний вік» та «до досягнення 5-річного чи 7-річного віку» видаються такими, що не приведені у відповідність до положень ст. 911 ЦК України. Тому пропонуємо з метою узгодження законодавства України в сфері перевезення пасажирів п. 2 ч. 1 ст. 911 ЦК України викласти в такій редакції: «2) перевозити з собою безоплатно одну дитину віком до шести років без права зайняття нею окремого місця, а при здійсненні перевезення повітряним транспортом – до 2-х років». А п. 110 СВВТ СРСР, п. 33 Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом, п. 156 Правил

надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, абз. 2 ч. 1 ст. 41 Закону України «Про автомобільний транспорт», абз. б) п. 82 САТ УРСР викласти у такій редакції: «перевозити з собою безоплатно одну дитину віком до шести років без права зайняття нею окремого місця» [250, с. 31].

При цьому не можна погодитися з думкою, що перевезення дітей є особливим, недоговірним зобов'язанням перевізника. В даному випадку неповнолітні здійснюють поїздки за самостійним договором перевезення, укладеним від їх імені та в їх інтересах їх законними представниками, але особливість їх правового становища така, що вони не можуть самостійно, без супроводу дорослих, прийняти виконання за цим договором [601, с. 18–19].

Пасажир має право купувати для дітей віком від шести до чотирнадцяти років дитячі квитки за пільговою ціною (п. 3 ч. 1 ст. 911 ЦК України). З придбанням такого квитка дитина отримує право займати місце на рівні з іншими дорослими пасажирями. Вік дитини, що дає право на знижку вартості проїзду, визначається на дату початку перевезення від пункту відправлення.

Зазначене право теж не отримало однозначного закріплення у нормативно-правових актах, що регулюють договірні відносини з надання транспортних послуг. Так, у сфері перевезення морським транспортом таке право пасажирів закріплено відповідно до положень ЦК України (п. 1 ч. 1 ст. 190 ЦК України), тоді як у сфері перевезення річковим та автомобільним транспортом воно не знайшло свого закріплення. Натомість у сфері перевезення залізничним транспортом таке право пасажирів закріплено опосередковано через формулювання «перевезення дитини від 6 до 14 років здійснюється за дитячими проїзними документами» (п. 2.33 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України), а в сфері перевезення повітряним транспортом вік дитини для пільгового перевезення знижено до 12 років (п. 1 гл. 2 розд. IX Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу).

Очевидно, норми законодавства України, що закріплюють права пасажирів, мають бути приведені у відповідність до положень п. 3 ч. 1 ст. 911 ЦК України. В цьому контексті особливо варто звернути увагу на формулювання п. 1 гл. 2

розд. IX Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу, відповідно до якого «дітьми на повітряному транспорті вважаються немовлята (infant – INF) до 2 років та діти (children – CHD) віком від 2 до 12 років». Адже таке формулювання суперечить не лише нормам ЦК України, а й положенням Конвенції ООН про права дитини від 20 листопада 1989 р. [182], відповідно до ст. 1 якої дитиною є кожна людська істота до досягнення 18-річного віку, якщо за законом, що застосовується до даної особи, вона не досягає повноліття раніше. На підставі зазначеного пропонуємо привести п. 1 гл. 2 розд. VIII Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу до положень міжнародного та національного законодавства і викласти її у такій редакції: «Право на пільговий проїзд мають немовлята (infant – INF) до 2 років та діти (children – CHD) віком від 2 до 14 років» з подальшою зміною у гл. 2 зазначеного акта 12-річного віку на 14-річний [251, с. 11].

У контексті вказаного варто звернути увагу на те, з якого віку діти можуть перевозитися без супроводу дорослих. Так, відповідно до п. 2.28 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України діти до 14 років допускаються до перевезення в пасажирських поїздах тільки в супроводі дорослих. Такий самий граничний вік встановлений в забороні перевезення дітей на міжміських маршрутах без супроводження дорослих, за винятком випадків перевезення дітей до загальноосвітніх чи дошкільних навчальних закладів у сільській місцевості автобусами внутрішньообласних маршрутів та регулярних спеціальних перевезень (п. 43 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту). Тоді як у сфері повітряних перевезень пасажирів інші вимоги до супроводу дітей. Так, згідно з п. 4 гл. 2 розд. VIII Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу діти можуть перевозитися як у супроводі, так і без супроводу дорослого пасажиря. За категорією «дитина, що перевозиться без супроводу» мають оформлюватись діти віком від 5 до 14 років при внутрішньому перевезенні та діти віком від 5 до 16 років при міжнародному перевезенні. Авіаперевізник самостійно визначає, з якого віку приймати дітей до

перевезення без супроводу дорослого пасажера. Оскільки граничний вік, до досягнення якого діти не можуть перевозитись без супроводу дорослих, встановлений для трьох видів транспорту, очевидно, при перевезенні водним та морським транспортом це питання теж повинно бути належно врегульованим.

Пасажир має право перевозити з собою безоплатно ручну поклажу у межах норм, встановлених транспортними кодексами (статутами) (п. 4 ч. 1 ст. 911 ЦК України). До речі, термін «ручна поклажа» в окремих актах замінюється терміном «ручна кладь» (зокрема, положення САТ УРСР, СВВТ СРСР), що, очевидно, потребує внесення відповідних змін з метою дотримання єдиної термінології. Про «ручну кладь» згадується також в ч. 2 ст. 349 КТМ України, яка присвячена обмеженню відповідальності судновласника. Проте серед прав пасажера КТМ України закріплює право перевозити з собою не ручну поклажу, а каютний багаж безкоштовно в межах установлених норм. Очевидно, термін «каютний багаж» в контексті вказаного вживається як синонім ручної поклажі (ст. 190). Проте в такому випадку незрозумілим є застосування в ст. 349 цього самого кодексу терміна «ручна кладь» і яка її відмінність від «каютного багажу». На нашу думку, це чергова недосконалість законодавчої термінології. Така колізія в правовому регулюванні договірних відносин з надання транспортних послуг повинна бути вичерпана шляхом закріплення у положеннях КТМ єдиного терміна – «ручна поклажа» та в абз. 2 п. 1 ст. 190 КТМ України права пасажера перевозити з собою безоплатно ручну поклажу та її максимальні норми.

Нормативно-правові акти, які регулюють договірні відносини з надання транспортних послуг, по-різному визначають, що є ручною поклажею. В більшості актів ручна поклажа визначається як різновид багажу – незареєстрований багаж. В юридичній літературі наголошується, що обов'язок перевезення багажу перевізником оформляється двома інструментами: домовленістю про перевезення пасажера і укладеним субсидіарно договором перевезення багажу. Без першого другий не існує не лише фактично, а й, передусім, юридично, внаслідок чого багаж приймається до перевезення тільки при пред'явленні проїзного квитка [320, с. 8].

Відповідно до положень ст. 911 ЦК України норми ручної поклажі встановлюються транспортними кодексами (статутами). Проте, незважаючи на 15-річний строк чинності норм ЦК України, дане положення так і не впроваджено в законотворчу практику, і норми ручної поклажі визначаються підзаконними нормативно-правовими актами. Так, при перевезенні автомобільним транспортом розміри ручної поклажі визначені абз. 17 п. 2, п. 159 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту і не повинні перевищувати 60 x 40 x 20 сантиметрів, вагою до 10 кілограмів включно [404]. При перевезенні залізничним транспортом розміри ручної поклажі визначаються п. 15.1 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, згідно з яким кожний пасажир має право безплатно перевозити з собою у вагоні ручну поклажу вагою до 36 кг на повний, пільговий, дитячий, у тому числі безплатний проїзний документ, якщо її розмір за сумою трьох вимірів не перевищує 200 см [414]. Натомість ПК України норм ручної поклажі не визначає [356]. Вони визначені відповідно до положень гл. 2 розд. XI Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу, згідно з якими загальна вага незареєстрованого багажу (ручної поклажі) не має перевищувати 7 кг, якщо інше не встановлено правилами авіаперевізника [3]. Таке формулювання надає право авіаційним перевізникам самостійно визначати норми ручної поклажі. Більше того, зазначені правила також закріплюють право авіаперевізника стягувати додаткову оплату за перевезення речей пасажирів (незалежно від їх найменування), розмір, вага яких не відповідає вимогам правил авіаперевізника.

Надання підзаконним нормативно-правовим актом права нормотворення авіаційним перевізникам видається необґрунтованим та таким, що суперечить положенням п. 4 ч. 1 ст. 911 ЦК України, де чітко зазначено, в законодавчих актах якої юридичної сили повинні бути закріплені відповідні вимоги. Зрештою, встановлення норм ручної поклажі кожним перевізником індивідуально може спричинити зловживання з їх боку. Наприклад, авіакомпанія Міжнародні авіалінії України з 15 січня 2019 р. змінила правила перевезення ручної поклажі на власних рейсах. Пасажири мають право перевозити безкоштовно лише один

великий предмет ручної поклажі розмірами до 55x40x20 см. Додаткове місце ручної поклажі вагою розмірами до 40x30x10 см буде коштувати 15 EUR. Для пасажирів, які купуватимуть квитки за тарифом, який передбачає перевезення зареєстрованого багажу, а також для пасажирів бізнес-класу – правила залишаються незмінними і додатково до реєстрованого багажу можна безкоштовно взяти 2 предмети ручної поклажі – один до 55x40x20 см і другий – до 40x30x10 см [307].

На підставі наведеного вище вважаємо доцільним встановити єдині вимоги щодо максимальної ваги та розмірів ручної поклажі при перевезенні національними перевізниками в нормах транспортних кодексів та спеціальних законів у сфері перевезення певним видом транспорту.

Значний інтерес викликає право зробити не більше однієї зупинки в дорозі з подовженням строку чинності проїзних документів (квитка) не більше ніж на десять діб, а в разі хвороби – на весь час хвороби (п. 5 ч. 1 ст. 911 ЦК України). В юридичній літературі аналізу цього права пасажира не приділяється багато уваги. Та й в нормах права, які регулюють договірні відносини з надання транспортних послуг на окремих видах транспорту, зокрема автомобільному та морському, не закріплюється ні таке право, ні механізм його реалізації.

Натомість при отриманні транспортної послуги залізничним транспортом послідовність реалізації такого права чітко визначена Правилами перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України [414]. Відповідно до п. 8.2, 8.3 зазначених Правил пасажир має право один раз здійснити зупинку на будь-якій проміжній станції, розташованій на маршруті виданого пасажиру проїзного документа. У разі зупинки на проміжній станції пасажир повинен не пізніше однієї години після прибуття поїзда пред'явити свій проїзний документ черговому по вокзалу, начальнику станції або начальнику вокзалу для поставлення відмітки «Зупинка з продовженням терміну дійсності квитка». Продовжити поїздку пасажир може в строк не пізніше 10 діб після відправлення поїзда, з яким він прибув на станцію переривання поїздки. Нова поїздка за цим проїзним документом оформляється від станції, на якій

пасажир здійснив зупинку, або станції, розташованої далі на маршруті прямування. Якщо зупинка була здійснена з причини захворювання, то продовжити поїздку пасажир може в строк не пізніше 10 діб після закінчення лікування, після пред'явлення медичної довідки з місця лікування чи лікарняного листа.

У нормативній базі, яка регулює перевезення річковим транспортом, досліджуваному праву присвячено мало уваги. Зокрема, на законодавчому рівні закріплено, що пароплавство зобов'язане продовжити термін придатності проїзного квитка: у випадку хвороби пасажирів – на весь час хвороби (при наданні довідки з лікувального закладу); при поїзді на відстань не менше ніж на 500 км – на одну зупинку в дорозі строком не більше, ніж на 10 діб. Пасажир зобов'язаний до відходу судна, але не пізніше ніж через годину після прибуття судна, заявити про зупинку начальнику порту, пристані або вокзалу, яким повинна бути зроблена на квитку відповідна відмітка (абз. в), г) п. 112 СВВТ СРСР) [542]. З зазначеної норми випливає, що поза законодавчим регулюванням залишилось право продовжити чинність проїзного квитка в разі хвороби – на весь час хвороби, та й встановлення відстані «не менше ніж 500 км» ставить додаткові умови для застосування права порівняно з п. 5 ч. 1 ст. 911 ЦК України.

У нормативно-правових актах, які регулюють договірні відносини з надання транспортних послуг на повітряному транспорті, законодавець не закріплює право пасажирів на зупинку з продовженням строку чинності квитка. Відповідно до розд. IV Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу зупинка на маршруті (stopover) можлива лише за умови попереднього узгодження між перевізником і пасажиром та зазначення у квитку, а не на власний розсуд чи потребу пасажирів. Під нею варто розуміти зупинку в будь-якому пункті, крім пунктів відправлення та призначення. Якщо пасажир має квиток, виданий за нормальними тарифами, зупинки протягом строку чинності квитка дозволяється робити у будь-якому пункті маршруту. Якщо пасажир має квиток, виданий за спеціальним тарифом, і здійснює зупинку, то з пасажирів може стягуватися за це додаткова плата [3]. Таке формулювання фактично звужує передбачене п. 5 ч. 1

ст. 911 ЦК України право пасажира «зробити не більше однієї зупинки в дорозі з подовженням строку чинності проїзних документів (квитка) не більше ніж на десять діб».

Водночас в правилах закріплена можливість продовження строку чинності квитка незалежно від виду застосованого тарифу у разі хвороби не лише пасажира, а й «члена його родини, що подорожує разом з ним на повітряному судні за умови пред'явлення відповідної довідки закладу охорони здоров'я» (п. 1 гл. 5 розд. III). Таке формулювання є дещо ширшим порівняно з положеннями п. 5 ч. 1 ст. 911 ЦК України. Адже відповідно до положень ЦК України хвороба члена родини пасажира, що подорожує разом з ним на повітряному судні, не є підставою для зупинки з продовженням строку чинності квитка. Проте такий підхід видається людиноцентричним та виправданим. Тому пропонуємо поширити його на перевезення усіма видами транспорту шляхом закріплення його серед загальних прав пасажира і викласти п. 5 ч. 1 ст. 911 ЦК України в такій редакції: «зробити не більше однієї зупинки в дорозі з подовженням строку чинності проїзних документів (квитка) не більше ніж на десять діб, а в разі хвороби пасажира чи членів його родини, що подорожує разом з ним на транспортному засобі – на весь час хвороби».

Таким чином, законодавча база, що регулює відносини перевезення пасажира та багажу, містить низку неузгодженостей щодо закріпленого ЦК України права пасажира зробити одну зупинку в дорозі з подовженням строку чинності проїзних документів (квитка) не більше ніж на десять діб, а в разі хвороби – на весь час хвороби. Тому пропонуємо закріпити єдиний підхід до механізму реалізації даного права в нормативно-правових актах, які регулюють договірні відносини з надання транспортних послуг, відповідно до запропонованої вище редакції п. 5 ч. 1 ст. 911 ЦК України [253, с. 183].

Ще одним правом пасажира, закріпленим в кодифікованому акті цивільного законодавства, є право відмовитися від поїздки, повернути квиток і одержати назад повну або часткову вартість квитка – залежно від строку здавання квитка



згідно з правилами, встановленими транспортними кодексами (статутами) (п. 6 ч. 1 ст. 911 ЦК України).

Як зауважує О. С. Касаткіна, національно-правові норми, що регулюють перевезення пасажирів та багажу на різних видах транспорту, повинні бути сформульовані як можна більш детально [170, с. 7]. Серед усіх прав пасажирів, закріплених ЦК України, зазначене вище право пасажирів найбільш деталізовано в законодавчій базі.

Так, реалізації досліджуваного права у КТМ України присвячена окрема ст. 188, відповідно до якої пасажир має право в будь-який час до відходу судна, а після початку рейсу – в будь-якому порту, в який судно зайде для посадки або висадки пасажирів, відмовитись від договору морського перевезення. Пасажир, який повідомив перевізника про відмову від перевезення, має право отримати назад плату за проїзд і провіз багажу в порядку і строки, встановлені центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту [174]. Проте Міністерством інфраструктури такі строки не визначено.

Якщо пасажир відмовився від перевезення не пізніше строку, встановленого правилами перевезення, або не з'явився до відходу судна через хворобу, або відмовився до відходу судна від перевезення з цієї самої причини з пред'явленням відповідного документа або з причин, що залежать від перевізника, пасажир повертається вся внесена ним плата за проїзд і провіз багажу. Правила перевезення пасажирів морським транспортом не прийнято, тому механізм реалізації права пасажирів на повернення коштів за невикористаний квиток при перевезенні морським транспортом залишається неврегульованим.

Що стосується автомобільного транспорту, транспортного кодексу для цього виду транспорту, як відомо, не прийнято. Натомість продовжує діяти САТ УРСР, відповідно до підпункту ж) п. 82 якого закріплюється загальне для всіх випадків право пасажирів при поверненні квитка в касу автовокзалу (автостанції) не пізніше ніж за 2 години до відправлення автобуса (маршрутного таксомотора) одержати повну вартість проїзду за вирахуванням сплаченого ним збору за попередній продаж, а при поверненні квитка пізніше цього строку, але до відходу автобуса

(таксомотора), одержати вартість проїзду за вирахуванням 15 процентів його вартості і збору за попередній продаж [541].

Проте Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту встановлюють інші правила реалізації зазначеного права пасажирів, порівняно з нормами САТ УРСР. Відповідно до п. 136 зазначених Правил у разі повернення квитка на автобус міжміського або міжнародного сполучення у строк за дві години або менш як за одну добу до його відправлення особі повертається сплачена сума, крім плати за продаж квитків, збору за попередній продаж квитків та 10 відсотків вартості проїзду. У разі повернення квитка на зазначений автобус пізніше ніж за дві години, але не пізніше ніж за 10 хвилин до відправлення автобуса, передбаченого розкладом руху, пасажирів повертається сплачена сума, крім плати за продаж квитків, збору за попередній продаж квитків та 20 відсотків вартості проїзду, а у разі повернення квитка пізніше ніж за 10 хвилин до відправлення автобуса повернення відбувається з вирахуванням 30 відсотків вартості проїзду [404]. Із зазначеного вище прослідковується колізія норм між спеціалізованими нормативно-правовими актами, які регулюють договірні відносини з надання транспортних послуг у сфері одного виду транспорту – автомобільного.

Ще більше зауважень викликає визначення на нормативному рівні, що регулює надання транспортних послуг, підстав, за наявності яких пасажир може реалізувати своє право. Так, відповідно до п. 135 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту особа, яка придбала квиток, має право на повернення його в касу до відправлення автобуса і виплату суми, що дорівнює повній вартості квитка, лише за наявності обставин з вини перевізника. За власним бажанням пасажир має право на повернення квитка протягом трьох діб з моменту відправлення автобуса у разі хвороби або нещасного випадку, що підтверджується відповідними документами. У такому разі йому відшкодовується сплачена сума, крім плати за продаж квитків, або безоплатно переоформляється квиток на інший автобус (абз. 5 п. 136 Правил) [404]. Зазначене виключає можливість реалізації пасажиром права на відмову від проїзду до відправлення

автобуса та повернення квитка з особистих причин, що обмежує його право, визначене п. 6 ч. 1 ст. 911 ЦК України. Тому вважаємо за доцільне привести положення п. 135 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту до норм ЦК України.

Особливості механізму реалізації зазначеного права на річковому транспорті визначаються п. 111 СВВТ СРСР, відповідно до якого при поверненні проїзного квитка в касу порту (пристані) не пізніше, ніж за 6 годин до відходу судна, пасажир повертається повна вартість проїзду. При поверненні квитка пізніше цього терміну, але до відправлення судна, а також при запізненні на судно через хворобу, підтвердженої довідкою лікувального закладу, пасажир повертається вартість проїзду, за вирахуванням вартості плацкарти [541].

Нормативно-правовим актом, який має юридичну силу статуту на залізничному транспорті, є СЗ України. Проте в ньому механізм реалізації досліджуваного права не закріплюється. В п. 128 міститься бланкетна норма, яка зазначає, що повернення вартості невикористаних квитків провадиться у порядку, встановленому Правилами перевезень пасажирів [543].

Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України детально регулюють порядок повернення платежів у разі відмови від поїздки за індивідуальними чи груповими проїзними документами (розд. 19–21). Так, якщо пасажир відмовився від поїздки з особистих причин в строк: не менше ніж за 24 години до відправлення поїзда, то йому виплачується повна вартість квитка і плацкарти; якщо від 24 до 9 годин до відправлення поїзда, то здійснюються така сама виплата і 50 відсотків вартості плацкарти; менше ніж за 9 годин до відправлення поїзда здійснюються така сама виплата, вартість плацкарти не виплачується; після відправлення поїзда, але не більше ніж через годину після його відправлення, виплачується 10 відсотків вартості квитка і плацкарти (п. 19.11 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України) [414].

Право пасажирів відмовитися від повітряного перевезення і одержати назад плату за послуги закріплено у п. 15 ст. 100 ПК України [356]. Проте норма цієї

статті відсилає до порядку, встановленого авіаційними правилами України та правилами авіаперевізника. Авіаційні правила України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» визначають загальну процедуру повернення коштів у розд. XVIII. Так, повернення коштів за невикористаний квиток (його частину) здійснюється за місцем придбання квитка або в головному офісі перевізника (офісі з продажу перевезень перевізника) і в тій валюті, у якій квиток було оплачено. Повернення коштів перевізником в Україні здійснюється в національній валюті України. Квиток може бути пред'явлений перевізнику для повернення сплачених сум за частково або повністю не використане перевезення, якщо таке повернення дозволяється правилами застосування тарифів: до початку перевезення або протягом усього строку чинності квитка для перевезення, або протягом 30 днів після закінчення строку чинності квитка для перевезення (п. 1 гл. 8 розд. III Правил). Розмір сум коштів, що повертаються за невикористаний квиток (його частину), залежить від виду відмови від перевезення (добровільна чи примусова) та використаного тарифу і тарифних нормативів перевізника (п. 2 гл. 1 розд. XVIII) [3]. Тобто безпосередній механізм реалізації права на відмову від поїздки шляхом повернення квитка визначається правилами, визначеними конкретним авіаперевізником.

Проте і в локальних актах не завжди визначені правила повернення коштів залежно від строків здавання квитка. Наприклад, Правила повітряних перевезень пасажирів та багажу приватного акціонерного товариства «Авіакомпанія «Міжнародні Авіалінії України» (МАУ) у розд. XX «Повернення коштів за квиток» не відповідають на питання про строки повернення квитків залежно від конкретних тарифів [420]. Останні теж не опубліковані для загального ознайомлення. На сайті визначені умови повернення коштів лише в окремих випадках. Наприклад, якщо посольство відмовить Вам у видачі в'їзної візи, авіакомпанія МАУ поверне кошти за невикористаний авіаквиток. Гарантія повернення коштів діє за умови повернення квитків не пізніше ніж за 72 години до вильоту рейсу за розкладом (для рейсів з Азербайджану, Казахстану, Вірменії – не пізніше ніж за 24 години до вильоту рейсу за розкладом) [355]. Така

невизначеність розмірів повернення коштів залежно від строків повернення квитків при перевезенні повітряним транспортом може спричинити зловживання перевізника при поверненні коштів. Тому єдиним способом визначення прозорого механізму реалізації права на відмову від перевезення та повернення квитка і одержання коштів є визначення строків повернення пасажирові коштів на рівні ПК України, як це передбачено п. 6 ч. 1 ст. 911 ЦК України [252, с. 116].

Таким чином, законодавство України в сфері надання транспортних послуг, що закріплює право пасажира відмовитися від поїздки, повернути квиток і одержати назад повну або часткову вартість квитка, незважаючи на 15-річний строк ЦК України, так і не приведено до норм кодифікованого акта цивільного законодавства. Це проявляється в закріпленні механізму реалізації зазначеного права не на рівні транспортних кодексів (статутів), а в багаточисленних підзаконних нормативно-правових актах, які часто створюють колізії правового регулювання не лише з нормами ЦК України, а й між собою.

Останнім із закріплених у ЦК України прав пасажира є його право отримувати повну та своєчасну інформацію про час та місце відправлення транспортного засобу за вказаним у транспортному документі (квитку) маршрутом ( п. 7 ч. 1 ст. 911 ЦК України). Це право можна розглядати як інформаційне цивільне право. Як зазначає О. В. Кохановська, усвідомлення інформації, перш за все, як нематеріального, неекономічного, тісно пов'язаного з особою блага відкрило широкі можливості для ефективної охорони і захисту інформаційних прав усіма цивільно-правовими засобами. Саме завдяки застосуванню усього інструментарію цивільного права фізична особа має право вільно збирати, зберігати, використовувати і поширювати інформацію [204, с. 128]. В сучасній доктрині цивільного права приватно-правова природа інформаційних відносин найбільш повно знайшла своє втілення у доктринальному обґрунтуванні і пропозиціях по доповненню ЦК України новою Главою «Загальні положення про інформаційні права» [206].

Порядком оформлення пасажирських перевезень на транспорті, затвердженим Міністерством транспорту та зв'язку України від 23 квітня 2009 р.

№ 450, закріплено перелік візуальної інформації, яка має розміщуватись у пунктах продажу маршрут-квитанцій, зокрема: перелік та вартість послуг з оформлення перевезень пасажирів та їх багажу; розклад руху пасажирського транспорту, вартості проїзду пасажирів та перевезення їх багажу на маршрутах, на які здійснюється продаж маршрут-квитанцій; витяги із правил надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу відповідними видами транспорту у частині прав та обов'язків сторін; обов'язкове страхування пасажирів від нещасних випадків на транспорті; перелік категорій громадян, які мають право на безоплатний та пільговий проїзд пасажирським транспортом та на позачергове (першочергове) придбання проїзних (перевізних) документів; порядок повернення коштів за невикористані маршрут-квитанції та ін. Крім того, продавець зобов'язаний надати покупцям іншу інформацію, передбачену правилами надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу відповідними видами транспорту [378].

Механізм реалізації цього права чітко виписаний в нормативно-правових актах, що регулюють договірні відносини з надання транспортних послуг, в сфері автомобільного [401; 404; 428], залізничного [376; 414] та повітряного транспорту [3]. Наприклад, у сфері повітряного транспорту право пасажирів на інформування про надані транспортні послуги впливає із закріпленого в ч. 7 ст. 100 ПК України кореспондуючого йому обов'язку авіаперевізника під час організації повітряних перевезень вжити заходів для доведення до відома споживачів через інформаційно-рекламні засоби, у тому числі автоматизовані системи бронювання, інформації щодо повітряних ліній і розкладу польотів повітряних суден, тарифів на перевезення пасажирів, багажу, вантажу і пошти повітряним транспортом, а також про умови обслуговування пасажирів та обробки вантажу на землі перед польотом, після нього та на борту повітряного судна. Варто зазначити, що права та обов'язки пасажирів повітряного транспорту загалом визначаються через кореспондуючі їх права та обов'язки авіаперевізника (ст. 100 ПК України) [356].

Очевидно, особливості реалізації права пасажирів отримувати повну та своєчасну інформацію про час та місце відправлення транспортного засобу за вказаним у транспортному документі (квитку) маршрутом повинні бути нормативно визначеними і при здійсненні перевезення пасажирів річковим та морським транспортом.

ЄСПЛ у рішенні «Westbahn Management GmbH v ÖBB-Infrastruktur AG» в справі C-136/11 від 22 листопада 2012 р. наголосив на особливостях механізму реалізації права пасажирів на інформацію. Відповідно до резолютивної частини цього рішення «інформація про основні транспортні послуги, крім звичайного часу відправлення, повинна також включати відомості про час затримки або скасування поїздів, на які можна зробити пересадку, незалежно від того, яке залізничне підприємство надає ці послуги» [502].

Зазначене рішення ЄСПЛ прийнято з приводу тлумачення ст. 8 Регламенту (ЄС) Європейського Парламенту і Ради про права і обов'язки пасажирів залізничного транспорту від 23 жовтня 2007 р. № 1371/2007 [485], положення якого згідно з додатком XXXII до Угоди про асоціацію України повинні бути впроваджені в національне законодавство протягом 8 років з дати набрання нею чинності [129]. Цікаво, що відповідно до ст. 8 зазначеного Регламенту право пасажирів залізничного транспорту на інформацію про перевезення включає: інформацію, що надається перед поїздом (доступність, умови доступу і можливість користування на борту потяга обладнанням, розробленим для осіб з фізичними вадами і з обмеженими можливостями руху; доступність і умови перевезення велосипедів; доступність місць для курців і для некурців, місць першого і другого класу, а також спальних і плацкартних місць; будь-які дії, здатні зашкодити наданню послуг або вчасному наданню послуг та ін.) та інформацію, що надається протягом поїздки (послуги на борту потягу, наступні зупинки, затримки, основні пункти пересадки, інформацію про безпеку і надійність та ін.) [264, с. 36].

Законодавець у ч. 2 ст. 911 ЦК України підкреслює, що зазначений у частині 1 цієї статті перелік прав пасажирів не є вичерпним. Пасажир може мати також

інші права, встановлені цим кодексом, іншими законами, транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них. Прикладом спеціального права пасажирів, яке він має лише при реалізації договірних відносин певним видом транспорту, є право пасажирів таксі вимагати від водія здійснення перевезення без підсадки інших пасажирів та найкоротшим шляхом; визначати шлях прямування до пункту призначення (п. 156 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту) [404]. Для пасажирів залізничного транспорту спеціальним правом є право користування під час поїздки за окрему плату постільною білизною, матрацом, подушкою та ковдрою належної якості в усіх вагонах пасажирських та швидких поїздів (крім загальних вагонів) (п. 37.1 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України) [414].

Отже, проведений аналіз механізму реалізації прав пасажирів, закріплених в положення ЦК України та деталізованих в багаточисленних нормативно-правових актах, свідчить, що попри значну врегульованість прав пасажирів, рівень правового регулювання потребує істотного покращення. Це проявляється передусім в тому, що права пасажирів як споживачів транспортної послуги в більшості випадків закріплюються не на рівні транспортних кодексів та спеціалізованих законів, а на рівні підзаконних актів, які не відповідають положенням ЦК України, та актів транспортного законодавства, що періодично змінюються, окремі із них є дуже застарілими, що призводить до ще більших колізій у сфері регулювання прав пасажирів. Як слушно зазначається з цього приводу в юридичній літературі, на рівні спеціального транспортного законодавства вбачається закріплення ідеї, яка є родом з епохи радянських часів – ідеї забезпечення функціонування транспортної системи, її надійності та безпечності. Пасажир як основний суб'єкт відносин з перевезення виявляється тут «на другому плані», попри те, що ця система має функціонувати на його користь [519, с. 34].

Незважаючи на значну врегульованість прав та обов'язків пасажирів на законодавчому рівні, якщо договір перевезення пасажирів не є договором



приєднання, сторони можуть погодити певні права та обов'язки пасажера на власний розсуд. Такими правами можуть бути, наприклад, право пасажера на визначення маршруту перевезення, право на отримання додаткових послуг при здійсненні перевезення та інші.

Досвід низки зарубіжних країн свідчить про можливість запровадження до механізмів забезпечення охорони, реалізації та захисту прав пасажирів додаткових гарантій. Наприклад, Директивою ЄС (Council Directive 90/314/ЄЕС) передбачено забезпечення права повернення вартості білетів туроператорами; Директивою 90/314/ЄЕС передбачено функціонування Фонду гарантування прав туристів (Rejsegarantifonden в Данії); страхування на випадок дефолту регулярного перевізника (Schedule Airline Failure Insurance); у Великій Британії, Німеччині, Австрії, Швейцарії функціонує добровільне страхування пасажирів ризиків неспроможності авіакомпанії або їх неплатоспроможності (Schedule Airline Failure Insurance, SAFI) [2, с. 81].

В умовах євроінтеграційних процесів можна виокремити групу прав та обов'язків пасажера, визначених актами законодавства ЄС. Це означає, що норми, які регулюють права та обов'язки пасажирів, що визначені актами *Acquis communautaire*, протягом визначених додатками XXXII Угоди про асоціацію України строків стануть частиною національного законодавства. До таких прав пасажирів у сфері автомобільного транспорту згідно з Регламентом Європейського Парламенту та Ради (ЄС) про права пасажирів автобусного транспорту від 16 лютого 2011 р. № 181/2011 належать: 1) право на купівлю квитка та перевезення на недискримінаційних умовах; 2) право на отримання інформації на запит про транспортні послуги в альтернативних форматах, доступних для інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю, наприклад, у таких, як великий шрифт, проста мова, шрифт Брайля, електронні повідомлення, які можна отримати за допомогою адаптивних технологій, або аудіозаписи; 3) право на отримання компенсації та допомогу при аваріях; 4) право пасажирів на продовження поїздки, здійснення подорожі за зміненим маршрутом і відшкодування вартості проїзду при скасуванні або тривалій затримці рейсу;

5) право на отримання допомоги при скасуванні або затримці відправлення та інші [490].

Згідно з Регламентом (ЄС) Європейського Парламенту та Ради про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту від 23 жовтня 2007 р. № 1371/2007 до прав пасажирів, які повинні стати нормами національного законодавства, належать: 1) право на анулювання поїздки, якщо пасажир отримує інформацію про те, що прибуття поїзда на станцію призначення очікується із затримкою не менше 1 години; 2) право вимагати повернення до станції відправлення, якщо через запізнення неможливо дістатися кінцевого пункту поїздки; 3) право на харчування, напої та місце в готелі в разі тривалого очікування; 4) право на відшкодування за втрачений багаж (до 1300 або до 330 євро залежно від того, чи пасажир може або не може довести вартість речей); 5) право осіб з обмеженими фізичними можливостями на доступність до вокзалів, перонів, рухомого складу потягів та іншого обладнання осіб з фізичними вадами або з обмеженими можливостями руху; 6) право на інформацію та інші [485].

Окрім пасажирів, замовником транспортної послуги відповідно до чинного законодавства є відправник вантажу. ЦК України покладає на нього загальний обов'язок пред'явити у встановлений строк вантаж, який підлягає перевезенню, в належній тарі та (або) упаковці; вантаж має бути також замаркований відповідно до встановлених вимог. Перевізник має право відмовитися від прийняття вантажу, що поданий у тарі та (або) упаковці, які не відповідають встановленим вимогам, а також у разі відсутності або неналежного маркування вантажу (ч. 2, 3 ст. 917 ЦК України). Водночас відправник вантажу зобов'язаний надати перевізнику всю інформацію про вантаж, передати транспортні документи і документи, необхідні для виконання митних, валютних, санітарних, карантинних та інших формальностей. Як зазначається в рішенні Господарського суду Чернігівської області від 23 жовтня 2018 р. у справі № 927/686/18, саме товарно-транспортна накладна на переміщення вантажу з визначенням ціни вантажу та підписами відправника та перевізника є належним доказом виконання відправником обов'язку завантаження вантажу [499].

Обов'язки відправника можуть виконуватися ним особисто або покладатися на іншу особу. Це відповідає положенням ст. 528 ЦК України, відповідно до якої виконання обов'язку може бути покладено боржником на іншу особу, якщо з умов договору, актів цивільного законодавства та суті зобов'язання не випливає обов'язок боржника виконати зобов'язання особисто. Як зазначає В. А. Попов, можливість перекалення обов'язків на іншу особу при реалізації договорів перевезення вантажу склалась історично [372, с. 18, 94].

На відправника може покладатись обов'язок завантаження вантажу, яке має провадитись в строки, встановлені договором, якщо такі строки не встановлені актами транспортного законодавства (ч. 2 ст. 918 ЦК України). З цього приводу Г. В. Самойленко підкреслює, що строки навантаження мають суттєве значення для встановлення факту належного виконання зобов'язань [517, с. 112]. Відправник зобов'язаний розмістити вантаж таким чином, щоб забезпечити послідовне розвантаження всього вантажу кожному адресату, здійснювати навантаження відповідно до технічних умов. Наприклад, в додатках до Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 р. № 363, наведені схеми розміщення окремих видів вантажів при перевезенні їх автомобільним транспортом [409]. У сфері залізничного транспорту такі технічні вимоги визначені СЗ України [543] та прийнятими відповідно до нього Правилами приймання вантажів до перевезення та Правилами перевезення вантажів, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644 [446].

Обов'язок відправника завантажити вантаж знаходить механізм своєї реалізації залежно від виду транспорту та виду вантажу, який пред'являється для перевезення. Наприклад, згідно з Правилами перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні вантажовідправник зобов'язаний подавати для перевезення торти та тістечка з кремовим і фруктовим оздобленням з температурою від 0 до +6 °С (п. 25.3.3 ) [409]. Згідно з Правилами перевезення вантажів, які змерзаються, залізничним транспортом України відправник у разі пред'явлення

до перевезення такого вантажу повинен ужити заходів щодо зменшення вологості вантажів, які змерзаються, до безпечної для змерзання межі (п. 2) [411].

Перевезення певного виду вантажу може породжувати для відправника вантажу спеціальні обов'язки. Так, при перевезенні тварин, птиці (автомобільним транспортом) [409], а також швидкопсувних вантажів, які вимагають при перевезенні спеціального обслуговування (опалення, вентилявання, догляд за вантажем або тарою та ін.), живих рослин і квітів, небезпечних вантажів, музейних й антикварних цінностей та ін. (залізничним транспортом) [446] відправник зобов'язаний призначити супроводжуючих осіб (експедитор, супроводжуючий провідник). При перевезенні наливних вантажів залізничним транспортом відправник зобов'язаний забезпечити провідників необхідними засобами індивідуального захисту і спецодягом, аптечкою, первинними засобами пожежогасіння і дегазації, а також необхідними допоміжними матеріалами [412].

В. В. Вітрянський з цього приводу наголошує на важливості закріпленого в транспортному законодавстві спеціального обов'язку вантажовідправника перевірити перед завантаженням справність і придатність в комерційному значенні рухомого складу для перевезення даного вантажу. Адже судова практика з приводу спорів, пов'язаних з незбереженням вантажів під час автоперевезень, виходить з того, що якщо під час розгляду спору автотранспортне підприємство доведе, що втрата, недостача, псування або пошкодження вантажу сталися внаслідок непридатності рухомого складу, а вантажовідправником не здійснено огляду рухомого складу до навантаження, ризики покладаються на вантажовідправника [42, с. 368]. Така позиція є зрозумілою, адже згідно з чинним законодавством обов'язок перевірки комерційної придатності транспортного засобу покладений на відправника. Наприклад, відповідно до п. 25.10.7 Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні вантажовідправник перед наливом наливного вантажу зобов'язаний перевірити цистерну на чистоту і відсутність в ній запаху, щільність закриття люків, справність пристроїв для опломбування, а за необхідності провести промивку і пропарювання цистерни [409].

У законодавстві України виокремлено правовий статус відправника небезпечного вантажу (відповідно до ст. 7 Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів») [460]. До спеціальних прав відправника вантажу належать, наприклад, забезпечення у певних випадках фізичного захисту, охорони і супроводження небезпечного вантажу під час перевезення; забезпечення проведення спеціального навчання, підвищення кваліфікації осіб, які займаються відправленням небезпечних вантажів, та їх медичного огляду та ін. Варто зазначити, що наближення законодавства України до європейських стандартів зумовило прийняття Правил перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами України [413] відповідно до Директиви Європейського Парламенту та Ради щодо перевезення небезпечних вантажів внутрішніми шляхами від 24 вересня 2008 р. № 2008/68/ЄС [120]. Відповідно до зазначених правил на відправника покладається обов'язок не пізніше ніж за сім днів до ввезення в річковий порт (термінал) небезпечних вантажів узгодити їх увезення з річковим портом (терміналом) та суб'єктом господарювання, що здійснює вантажні операції (п. 7 гл. VI); відправник має надавати у транспортних пакетах небезпечні вантажі у пакуваннях, які за своїми розмірами та властивостями можуть бути сформовані в транспортні пакети (п. 9 гл. II) та ін. Як слушно зазначають С. О. Кузнєцов та В. М. Слатвінська, така імплементація є одним із кроків поступового наближення свого законодавства до права ЄС [220, с. 27].

До групи прав та обов'язків відправника вантажу, які у зв'язку з євроінтеграційними процесами повинні бути імплементовані в норми національного законодавства України, можна віднести права та обов'язки, визначені положеннями Директиви Європейського Парламенту і Ради щодо гармонізованих вимог і процедур безпечного завантаження і розвантаження балкерів від 4 грудня 2001 р. № 2001/96/ЄС [653] (положення Директиви мають бути впроваджені протягом 5 років з дати набрання чинності Угодою про асоціацію). Так, відповідно до п. 5.3.1 розд. II додатку II зазначеної Директиви відправник звільняється від обов'язку маркування вагонів, що перевозять

посилками. Водночас на відправника покладається обов'язок маркувати поштові вагони, що перевозять понад 3 тонни пошти.

До прав та обов'язків відправника вантажу, визначених на розсуд сторін, можуть належати: право на зміну пункту призначення вантажу; право на зміну одержувача без зміни пункту призначення; право прийняти вантаж після його доставки в пункт призначення, якщо відправник вказав себе в якості одержувача вантажу; право на зміну пункту призначення вантажу; обов'язок завантажити вантаж у певний строк та ін. [271, с. 168].

У сфері перевезення окремими видами транспорту згідно з нормами чинного законодавства правовий статус відправника вантажу може поєднуватися з правовим статусом одержувача. Так, в п. 1 Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом відправник та одержувач вантажу об'єднані одним поняттям «замовник», під яким запропоновано розуміти вантажовідправника або вантажоодержувача, який уклав з перевізником договір про перевезення вантажів. Не заперечуючи можливість співпадіння відправника та одержувача вантажу в одній особі, вважаємо, що таке визначення суперечить закріпленій в ст. 909 ЦК України конструкції договору перевезення вантажу, оскільки стороною договору перевезення є лише відправник вантажу. Тому вважаємо за доцільне внести відповідні зміни до п. 1 вказаних правил, закріпивши, що замовник – це відправник або одержувач вантажу за договором перевезення вантажу.

До відправника та одержувача вантажу морським транспортом згідно з Правилами надання послуг у морських портах України також застосовується спільне поняття – замовник портових послуг як особа, яка є користувачем послуг портового оператора або оператора терміналу з вантажних операцій та яка уклала з ним договір про надання послуг з вантажних операцій в морському порту [405]. Аналіз обов'язків, покладених на замовника (п. 4.2, п. 5.1, п. 13.1, п. 13.2 та ін. зазначених Правил) свідчить, що йдеться і про відправника, і про одержувача.

Відповідно до дефініції договору перевезення вантажу (ч. 1 ст. 909 ЦК України) загальним правом одержувача вантажу є право прийняти вантаж. І це відповідає конструкції договору перевезення вантажу як договору на користь

третьої особи. Відповідно до наступних норм гл. 64 ЦК України прийняття вантажу сформульовано як обов'язок. Так, згідно з ч. 2, 3 ст. 919 цього кодексу вантаж, не виданий одержувачеві на його вимогу протягом тридцяти днів після спливу строку його доставки, якщо більш тривалий строк не встановлений договором, транспортними кодексами (статутами), вважається втраченим. Одержувач вантажу *повинен* (курсив наш – І. Л.-К.) прийняти вантаж, що прибув після спливу зазначених вище строків, і повернути суму, виплачену йому перевізником за втрату вантажу, якщо інше не встановлено договором, транспортними кодексами (статутами). В нормах транспортного законодавства отримання вантажу одержувачем теж сформулювало як обов'язок прийняти і вивезти вантаж, адресований йому, із пункту призначення [405; 409; 418; 542; 543]. Одержувач вантажу може відмовитися від прийняття вантажу лише в тих випадках, коли якість вантажу, внаслідок пошкодження або псування його, змінилася настільки, що виключається можливість повного або часткового використання його за первісним призначенням, якщо це підтверджено відповідною експертизою (п. 96 СВВТ, ст. 72 САТ).

В юридичній літературі з приводу того, чи є одержання вантажу правом чи обов'язком за договором перевезення вантажу, висвітлюються різні точки зору. Так, більшість науковців лише констатують закріплення такого обов'язку, не аналізуючи його природу [86, с. 394]. Трапляється також точка зору, згідно з якою вчені обґрунтовують закріплення обов'язку одержувача прийняти вантаж [134, с. 71]. Так, на думку Г. П. Савічева, «вказаний обов'язок зумовлений тим, що його невиконання призводить до перевантаження складських приміщень транспортного підприємства і ускладнень з прийомом вантажу для інших одержувачів. Природно, що обов'язком одержувача є остаточний розрахунок за надані перевізником послуги» [87, с. 40–41]. Деякі вчені виражають категоричне непогодження з нормами транспортного законодавства, посилаючись на норми міжнародного приватного транспортного права, останні кодифікації цивільного права зарубіжних країн, де одержання вантажу є правом, що кореспондує обов'язку перевізника видати вантаж [605, с. 55]. Наприклад, Л. Я. Свистун,

досліджуючи перевезення автомобільним транспортом, вважає, що норми САТ, які встановлюють обов'язок вантажоодержувачів приймати від перевізників доставлені на їх адресу вантажі, у тому числі і не призначені (незамовлені) для даних одержувачів, варто визнати такими, що суперечать ЦК України і не підлягають застосуванню [528, с. 132]. Обґрунтованим видається пояснення зазначеної колізії правового регулювання, запропоноване В. В. Вітрянським. Науковець зазначає, що положення діючих сьогодні транспортних статутів і кодексів перенесені з радянського транспортного законодавства, коли при регулюванні відносин, пов'язаних з перевезеннями вантажів, «наріжним каменем» ставилися інтереси могутніх транспортних міністерств і відомств, які забезпечувалися найрізноманітнішими засобами, причому найчастіше за рахунок обмеження прав і законних інтересів організацій, які виступають в ролі вантажовідправників і вантажоодержувачів [42, с. 369].

На нашу думку, вирішити окреслену наукову дискусію можна, звертаючись до природи договору перевезення, який побудований за моделлю договору на користь третьої особи. Керуючись ч. 3, 4 ст. 636 ЦК України, одержання вантажу є правом одержувача як третьої особи, на користь якої виконується зобов'язання за договором перевезення. Одержувач вантажу стає учасником договірних відносин щодо перевезення з моменту погодження скористатись своїм правом на отримання вантажу. Проте за договором перевезення вантажу на одержувача як на третю сторону, яка не бере участі у погодженні умов договору, обов'язки покладатись не можуть. Як зазначається в юридичній літературі, обов'язок вантажоодержувача прийняти і вивезти вантаж може виникнути з моменту пред'явлення ним вимоги про видачу вантажу, що надійшла на його адресу [69, с. 10]. І цей обов'язок впливає не з домовленості сторін договору перевезення, а з норми закону.

В нормах кодифікованого акта цивільного законодавства закріплено правовий статус ще одного учасника досліджуваних договірних відносин – перевізника. Для усіх договорів перевезення, незалежно від їх виду чи сфери застосування, надзвичайно важливим є обов'язок перевізника перемістити



пасажира, багаж, вантаж, пошту у пункт призначення. Саме від його належного виконання залежить досягнення чи недосягнення мети договірних зобов'язань.

В нормах гл. 64 ЦК України окремої статті щодо визначення механізму реалізації перевізником зазначеного обов'язку не присвячено. Цей загальний для всіх суб'єктів, що надають транспортні послуги, обов'язок можна виокремити шляхом аналізу норм, зокрема дефініцій різновидів договору перевезення. Так, в договорі перевезення пасажирів «перевізник зобов'язаний перевезти другу сторону до пункту призначення» (ч. 1 ст. 910 ЦК України), а в договорі перевезення вантажу та багажу – «доставити довіреній їй другою стороною вантаж» або багаж «до пункту призначення» (ч. 1 ст. 909, 910 ЦК України). Проте для будь-якого замовника транспортної послуги важливо, щоб послуга надавалась якісно.

Зважаючи на важливість проблематики якості послуг, в юридичній літературі дуже багато уваги приділяється як поняттю якості, так і критеріям їх визначення. Як зазначає О. Зверева, в науковій доктрині пропонується близько трьохсот визначень поняття «якість» залежно від сфери та суб'єктів його застосування [150, с. 137]. На думку Т. Блащук, до поняття якості в праві України звертаються при виборі предметів чи послуг для задоволення різних потреб, оцінці результатів виконання різних виробничих операцій, а також коли хочуть охарактеризувати співвідношення властивостей, що виражають суть предмета, або співвідношення предметів між собою, або співвідношення між явищами, або між предметами та явищами [29, с. 11].

В нормах ЦК України критерії якості надання транспортних послуг за договорами перевезення, на відміну від договорів купівлі-продажу (ст. 673) та договорів підряду (ст. 857), не визначаються. Вимоги до якості послуг не закріплено і в загальних положеннях ЦК України про послуги (гл. 63). В контексті зазначеного слушною є точка зору І. Б. Утехіна та О. В. Мірошника, що категорія якості послуги важко піддається правовому регулюванню в силу не уречевленого її змісту [312, с. 79; 581, с. 58]. Однак, незважаючи на це, визначення якості послуг має бути.

Заслуговує на увагу позиція Н. В. Федорченко, яка, розглядаючи означену проблему, виділяє 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) [590, с. 302–303]. На нашу думку, для визначення якості транспортних послуг доцільно запропонувати четвертий підхід, згідно з яким якісною можна вважати таку транспорту послугу, яка не в певних випадках, а одночасно визначатиметься через перші два критерії. Наприклад, при перевезенні вантажу одночасно є важливими не лише доставка цього об'єкта у пункт призначення, що свідчить про досягнення корисного ефекту послуги, а й належне виконання перевізником окремих обов'язків для здійснення перевізного процесу, наприклад, подача транспортних засобів під завантаження у встановлений строк, завантаження вантажу, якщо цей обов'язок покладається на перевізника, цілісність та збереженість вантажу та інше.

Якість надання транспортних послуг пов'язують з різними критеріями. Так, за економічними показниками якість послуг оцінюється залежно від того, якою мірою вони задовольняють суспільство в таких послугах. Їх умовно поділяють на дві групи. В першу групу входять показники «інструментальної» якості, які оцінюють корисні властивості від надання транспортних послуг: безпека перевезень; зручність користування системою послуг (в замовленні послуг, в умовах перевезення пасажирів, щодо прийому і здачі вантажу, наявність додаткових послуг, можливість одержання достовірної інформації про тарифи, умови перевезення); схоронність багажу та вантажу, своєчасність відправлення та доставки в пункт призначення, швидкість перевезення тощо. В другу групу входять показники «функціональної» якості, що характеризують ввічливість

персоналу перевізника, його професіоналізм, компетентність, матеріальну оснащеність тощо [140, с. 174; 214, с. 49].

Правовий аспект поняття якості послуг, в тому числі транспортних, на відміну від економічного, філософського, технічного тощо, полягає у тому, що всі встановлені вимоги щодо якості повинні підлягати обов'язковому виконанню [590, с. 305]. 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 [531, с. 59]. Підтримуючи таку позицію, наведені вище вимоги до якості транспортних послуг за аналогією теж можна назвати ініціативними та обов'язковими. Відповідно, якісними можна назвати лише такі транспортні послуги, які відповідають поставленим ініціативним та обов'язковим вимогам.

В юридичній літературі є позиція, що одним із способів визначення якості послуг є реклама [581, с. 60]. На нашу думку, з такою точкою зору не можна погодитись. Адже реклама не є джерелом закріплення вимог щодо якості, які підлягають обов'язковому виконанню. У цьому, як зазначалось вище, проявляється правовий аспект якості послуг, в тому числі транспортних.

Згідно з вимогами Принципів європейського контрактного права «...якість визначається в договорі, але сторона, у крайньому разі, повинна дотримуватись середньої якості...» [426, с. 85]. З цього приводу Н. В. Федорченко слушно зауважує, що за відсутності в договорі умов про якість виконавець зобов'язаний надати послугу відповідно до вимог, що звичайно ставляться до такого роду послуг [590, с. 305]. 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,

важливим є встановлення вимог до якості послуг на законодавчому рівні. На сьогодні таких критеріїв якості надання транспортних послуг в нормативно-правових актах України не визначено. Проте міжнародний досвід свідчить про необхідність та дієвість їх закріплення на нормативному рівні. Відповідно до Угоди про асоціацію такі критерії мають бути визначеними для кожного виду транспорту. Так, відповідно до додатку III Регламенту (ЄС) Європейського Парламенту і Ради про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту мінімальними стандартами якості надання транспортних послуг на залізничному транспорті від 23 жовтня 2007 р. № 1371/2007 є: 1) вимоги до квитків та інформування; 2) точність надання послуг і основні принципи дій в разі порушення в наданні послуг; 3) чистота рухомого складу потягу і обладнання на вокзалах (якість повітря в вагонах, гігієна санітарного обладнання тощо); 4) вивчення рівня задоволеності клієнтів; 5) обробка скарг, компенсації і відшкодування збитків в разі недотримання норм якості надання послуг; б) допомога особам з фізичними вадами і з обмеженими можливостями руху. Зазначені міжнародні стандарти повинні бути імплементовані в національне законодавство України до 2025 р. [485].

Одним із критеріїв якості надання послуг відповідно до європейських стандартів є точність надання послуг. Очевидно, він передбачає дотримання перевізником обов'язку доставити вантаж, пасажирів, багаж, пошту до пункту призначення в строк, встановлений договором, актами транспортного законодавства або ж в розумний строк, як це передбачено ч. 1 ст. 919 ЦК України. Зважаючи, що питання важливості дотримання строків та їх роль як істотної умови договорів перевезення більш детально висвітлено в п. 3.3, звернемо увагу лише на окремі найбільш яскраві випадки судової практики щодо реалізації зазначеного обов'язку перевізника. Так, значного розголосу набула судова справа № 22-ц/796/9576/2013, за матеріалами якої фізична особа 1 звернулась до Солом'янського суду м. Києва з позовом до Державного підприємства «Українська залізнична швидкісна компанія» Державної адміністрації залізничного транспорту України «Укрзалізниця» про відшкодування

матеріальної та моральної шкоди. В судовому порядку було встановлено, що швидкісний електропоїзд «Інтерсіті+», який 13 жовтня 2012 р. слідував маршрутом Харків – Київ, через 30 хвилин після початку руху зупинився та надалі не зміг рухатися. Пасажирам, в тому числі фізичній особі 1, було запропоновано пересісти до іншого потягу нижчого класу, внаслідок чого він прибув до Києва на 4 години пізніше. Співробітники потягу (начальник потягу, провідники), а також співробітники київського вокзалу відмовилися не лише повернути пасажирам різницю вартості квитків, а й навіть засвідчити, що потяг запізнівся. Рішенням Солом'янського суду м. Києва від 22 травня 2013 р. фізичній особі 1 у задоволенні позову відмовлено. Натомість рішенням Апеляційного суду м. Києва від 17 вересня 2013 р. позовні вимоги задоволено частково, із відповідача на користь позивача було стягнуто різницю вартості квитків, проте у відшкодуванні моральної шкоди відмовлено [493].

Важливо додати, що на момент виникнення спору, а також під час його вирішення в судовому порядку законодавчо не було встановлено порядок відшкодування Укрзалізницею витрат пасажирам за запізнення потягів. Позитивне рішення суду було вкрай не вигідне Укрзалізниці, оскільки поламки потягів «Хюндай» в 2012 р. були масовими, а отже, задоволення позову навіть одного пасажира могло спричинити хвилю позовів інших незадоволених пасажирів, що й знайшло своє місце на практиці. Дане рішення Апеляційного суду м. Києва в засобах масової інформації віднесли до «судових справ, що змінюють Україну» [349, с. 24–25].

В європейських стандартах якості надання транспортних послуг значна увага приділяється основним принципам дій в разі порушення точності надання послуг. У зв'язку з цим в законодавство у сфері повітряного транспорту України були імплементовані норми, яким на перевізника було покладено обов'язок виплати компенсацій у разі відмови у перевезенні з вини перевізника, скасування рейсу, затримки рейсу, зміни класу обслуговування тощо (розд. XIII ПК України). Дані норми повторюють положення Регламенту (ЄС) Європейського Парламенту та Ради про запровадження загальних правил компенсації та допомоги пасажирам у

разі відмови у перевезенні та скасування чи тривалої затримки авіарейсів від 11 лютого 2004 р. № 261/2004 [486]. Вперше в законодавстві України – ПК України – закріплена компенсація у євро за порушення перевізником виконання своїх обов'язків. Наприклад, перевізник має виплатити компенсацію у розмірах 250, 400, 600 євро (залежно від дальності рейсів), якщо пасажирам відмовлено у перевезенні проти їхньої волі. Згідно з рішенням ЄСПЛ *Finnair Oyj v TImu Lassooy* (Фінляндія) у справі С-22/11 від 12 жовтня 2012 р. поняття «відмова у перевезенні» у значенні Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 261/2004 повинне тлумачитися як таке, що стосується не тільки випадків, коли відмова у перевезенні зумовлена овербукінгом, а й випадків, коли у перевезенні відмовлено з інших причин, наприклад операційних. Настання «надзвичайних обставин», через які авіаперевізник змінює графік рейсів після настання таких обставин, не може бути підставою для відмови у перевезенні такими пізнішими рейсами або для звільнення авіаперевізника від його зобов'язання виплатити компенсацію пасажиру, якому він відмовляє у перевезенні таким рейсом [341, с. 6–12].

Реалізації зазначеного обов'язку перевізника, але в сфері залізничного транспорту, присвячене рішення ЄСПЛ *ÖBB-Personenverkehr AG v Schienen-Control Kommission* (Австрія) у справі С-509/11 від 26 вересня 2013 р. Відповідно до резолютивної частини рішення залізничне підприємство не має права включати до загальних умов перевезення положення, згідно з яким це підприємство звільняється від обов'язку виплатити компенсацію в разі затримки, якщо ця затримка сталася через непереборні обставини або через одну з інших причин (тлумачення ст. 17 Регламенту ЄС № 1371/2007) [503].

Зважаючи на зазначене вище, пропонуємо запозичити із законодавства ЄС та закріпити на законодавчому рівні 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 в разі недотримання норм якості надання послуг тощо.

У договорах перевезення, що не належать до договорів приєднання, сторони можуть визначати права та обов'язки перевізника на власний розсуд. Наприклад, обов'язок подати під завантаження транспортний засіб встановленої марки та моделі, право визначити маршрут перевезення, обов'язок підготувати технічні пристосування для перевезення вантажу, право залучати до виконання договору третіх осіб, право визначити строк доставки вантажу тощо.

Таким чином, права та обов'язки суб'єктів договірних зобов'язань з надання транспортних послуг залежно від джерела їх закріплення можна класифікувати на такі групи: права та обов'язки, закріплені нормами законодавства України; права та обов'язки, визначені сторонами шляхом погодження умов договору перевезення; права та обов'язки, визначені положеннями регламентів та директив ЄС, які у зв'язку з набранням чинності Угоди про асоціацію повинні бути імплементовані в норми національного законодавства України.

### **Висновки до Розділу 3**

На підставі проведеного вище системного дослідження загальнотеоретичних питань, що стосуються поняття та правової природи договорів перевезення, їх суб'єктного складу, істотних умов та, відповідно, їх прав та обов'язків, досягнуто таких ключових теоретичних та прикладних висновків. До основних із них належать наступні.

1. Договори перевезення є групою як пойменованих, так і непойменованих договірних конструкцій, об'єднаних єдиною правовою природою, що проявляється у спрямованості правового результату, яким є переміщення певного об'єкта за допомогою транспортних засобів. Договори перевезення як група основних договорів з надання транспортних послуг характеризуються оплатністю

та двосторонністю, залежно від різновиду конкретного договору можуть бути як консенсуальними, так і реальними.

2. Запропоновано авторську дефініцію договору перевезення: «За договором перевезення одна сторона (перевізник) зобов'язується за завданням другої сторони (замовника) надати транспортну послугу, яка споживається в процесі здійснення діяльності щодо перевезення, а замовник зобов'язується оплатити виконавцеві зазначену послугу, якщо інше не встановлено договором». Обґрунтовано доцільність закріпити зазначену дефініцію у ч. 1 ст. 908 ЦК України.

3. Керуючись вимогами європейських стандартів, обґрунтовано, що термінологія та змістове навантаження понять, що використовується в нормативно-правових актах в сфері надання транспортних послуг, повинні бути єдиними як у межах одного акта, так і в усьому масиві нормативної бази у цій сфері, та відповідати положенням ЦК України як основного акту цивільного законодавства.

4. З'ясовано, що на сьогодні поза межами правового регулювання залишаються договірні відносини перевезення, які здійснюються епізодично, та (або) на безоплатній основі. Оскільки за своєю правовою природою такі договірні відносини також є відносинами перевезення, і при їх реалізації особа, що надає транспортні послуги, повинна забезпечувати безпеку споживача такої послуги, безпеку експлуатації транспортних засобів та охорону навколишнього природного середовища, вони повинні бути врегульовані положеннями глави 64 ЦК України, а до внесення відповідних змін – регулюватись зальними положення про послуги, визначеними у Главі 63 ЦК України. Тому пропонуємо внести зміни у ч. 1 ст. 916 ЦК України і доповнити її положенням про можливість здійснення перевезення на безоплатній основі за домовленістю сторін шляхом викладення в такій редакції: «За перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти стягується провізна плата у розмірі, що визначається за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено договором, законом або іншими нормативно-правовими актами.



Якщо розмір провізної плати в оплатному договорі перевезення не визначений, стягується розумна плата».

5. Запропоновано модельне поняття перевізника: «Перевізнком є фізична або юридична особа, яка уклала договір перевезення, має у власності або на інших законних підставах транспортні засоби і зобов'язується надати транспортну послугу відповідно до отриманої ліцензії, якщо здійснення такого виду перевезення вимагає її отримання». Сформульовано основні вимоги до перевізника як суб'єкта договірних зобов'язань з надання транспортних послуг: 1) це сторона договору перевезення, яка зобов'язується надати транспортну послугу на оплатних договірних засадах; 2) це особа, яка на підставі права власності чи інших законних підставах володіє транспортним засобом та здійснює його експлуатацію; 3) отримання ліцензії, якщо здійснення такого виду перевезення вимагає її отримання.

6. Обґрунтовано, що у випадку надання послуг з перевезення кількома послідовними перевізниками зазначена послуга вважається єдиним перевезенням, якщо з початку перевезення ці перевізники розглядали таку операцію як єдине перевезення і таке перевезення було оформлено єдиним транспортним документом. У разі здійснення єдиних перевезень кожний перевізник, який приймає до перевезення пасажирів, їх багаж чи вантаж, є стороною договору перевезення, оскільки такий договір стосується частини перевезення, що здійснюється під контролем певного перевізника.

7. Встановлено, що пасажир як суб'єкт договірних зобов'язань з надання транспортних послуг – це фізична особа, якій надаються транспортні послуги на підставі укладеного нею або третьою особою від її імені договору перевезення пасажирів. З'ясовано, що пасажир повинен відповідати наступним вимогам: 1) пасажиром є фізична особа. Особливістю є те, що фізична особа може бути пасажиром незалежно від обсягу цивільної дієздатності та віку; 2) це фізична особа, яка особисто уклала договір перевезення пасажирів або це зроблено третьою особою від її імені; 3) фізична особа особисто отримує послугу з переміщення за допомогою транспортного засобу.

8. Обґрунтовано, що до відправника як сторони договору перевезення вантажу ставляться наступні вимоги: 1) це будь-яка фізична чи юридична особа, що наділена відповідним обсягом цивільної правоздатності та дієздатності для вчинення правочинів; 2) це особа, що є власником чи володільцем вантажу на інших законних підставах; 3) вступає від власного імені в договірні відносини з перевезення вантажу з метою передати вантаж разом з перевізними документами перевізнику або доручає зробити це від її імені іншій особі; 4) відправник зобов'язується сплати за перевезення вантажу встановлену плату.

9. Одержувач вантажу є третьою особою, на користь якої укладається договір перевезення вантажу. Обґрунтовано, що до одержувача вантажу як учасника договірних відносин з надання транспортних послуг ставляться наступні вимоги: 1) одержувачем є будь-яка фізична чи юридична особа, обсяг цивільної правоздатності та цивільної дієздатності якої дозволяє здійснити отримання вантажу; 2) реквізити одержувача зазначаються у транспортному (перевізному) документі. Останнє є конститутивною ознакою, оскільки відсутність даних про одержувача у транспортному документі не дозволяє йому здійснити отримання вантажу.

10. Набула подальшого розвитку наукова позиція, що одержання вантажу є правом одержувача як третьої особи, на користь якої укладається договір перевезення вантажу. Відповідно, останній стає учасником договірних відносин з надання транспортних послуг з моменту погодження скористатись своїм правом. Обов'язок прийняти і вивезти вантаж виникає з моменту пред'явлення ним вимоги про видачу, і його джерелом є не домовленість сторін, а норма закону.

11. Обґрунтовано, що істотними умовами договорів перевезення, поряд з предметом, є ціна, строк / термін, пункт відправлення та пункт призначення, а також інші умови, щодо яких за заявою хоча б однієї із сторін досягнуто згоди. Предметом договорів перевезення є транспортна послуга, під якою потрібно розуміти вчинення дії або здійснення діяльності щодо переміщення пасажирів, багажу, вантажу за допомогою транспортного засобу. Запропоновано закріпити коло істотних договорів перевезення у статті 913<sup>2</sup> ЦК України.

12. Транспортна послуга характеризується загальними та особливими ознаками. До загальних ознак транспортних послуг належать: 1) споживання послуги в процесі її надання; 2) тісний зв'язок послуги з особою виконавця та процесом вчинення ним певних дій (здійснення діяльності); 3) відсутність уречевленого результату послуги; 4) нематеріальний характер послуги; 5) недовговічність послуги; 6) непостійність. Особливою ознакою транспортної послуги, яка дозволяє виокремлюють її з поміж усіх інших видів послуг, є безпосередньо сам корисний ефект, який отримує замовник транспортної послуги. Таким корисним ефектом є просторове переміщення пасажирів, багажу, вантажу у визначений сторонами договору перевезення пункт призначення. При цьому не будь-яке переміщення, а переміщення за допомогою транспортного засобу.

13. Враховуючи велику різноманітність послуг, які надаються в процесі здійснення перевезення, здійснено їх поділ на: основну транспортну послугу (переміщення певного об'єкта), допоміжні транспортні послуги (до них належать послуги, які опосередковують технологічний процес перевезення і без яких він не може відбуватись, наприклад, завантаження та розвантаження транспортних засобів, зберігання та зважування вантажу) та додаткові послуги, пов'язані з транспортними (мають самостійне цивільно-правове регулювання, проте вони є обов'язковими згідно з вказівкою закону, наприклад, страхування вантажів, пасажирів і багажу).

14. Запропоновано класифікацію прав та обов'язків суб'єктів договірних зобов'язань з надання транспортних послуг за такими критеріями: 1) залежно від сфери їх застосування: а) загальні (покладаються на зазначених суб'єктів при здійсненні перевезення усіма видами транспорту); б) спеціальні (закріплені в сфері перевезення тільки одним або декількома видами транспорту); 2) залежно від джерела їх закріплення: а) права та обов'язки, закріплені нормами законодавства України; б) права та обов'язки, визначені сторонами шляхом погодження умов договору перевезення; г) права та обов'язки, визначені положеннями регламентів та директив ЄС, які у зв'язку набранням чинності Угоди про асоціацію повинні бути імплементовані в норми національного законодавства України.

## РОЗДІЛ 4

### УКЛАДЕННЯ ТА ВИКОНАННЯ ДОГОВІРНИХ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ З НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ

#### **4.1. Порядок укладення договорів про надання транспортних послуг за законодавством України**

У цивільно-правовій доктрині порядок укладення договору розглядається як визначена правовими нормами юридико-логічна послідовність стадій встановлення цивільних прав і обов'язків, здійснених на основі погоджених дій осіб, звернених назустріч одна одній та виражених у різноманітних способах узгодження змісту договору [40, с. 4].

Важливе практичне значення для розуміння процедури укладення договорів про надання послуг (в нашому випадку – транспортних) має виділення порядку та способу укладення договору, де порядок – нормативно визначені взаємні дії сторін, спрямовані на встановлення договірних відносин та встановлення їх змісту, а спосіб – нормативно-врегульована організація досягнення домовленості учасниками переговорів [586, с. 218].

На сторінках юридичної літератури виокремлюють загальний, спеціальний та судовий порядок укладення договорів. Загальний порядок укладення договору проявляє себе у формуванні договору в порядку, передбаченому в ст. 641–646 ЦК України. Спеціальний порядок передбачає укладення договорів, які мають свої особливості, і залежить від способів укладення договору (аукціон, конкурс, біржовий спосіб). Судовий порядок укладення договору є окремою стадією, що регулюється спільно матеріальними і процесуальними нормами законодавства, з тією особливістю, що волевиявлення сторін затверджується судовим рішенням та вступає в дію з моменту вступу в законну силу самого рішення суду [25, с. 10–13; 40, с. 10].

Щодо способів укладення договорів, то в доктрині приватного права залежно від специфіки суб'єктного складу та пов'язаних з цим особливостей порядку

встановлення договірних відносин виділяються традиційний (неконкурентний) та нетрадиційний (конкурентний) способи укладення договорів. Традиційний спосіб укладення договорів давно відомий, дуже поширений і передбачає визначений суб'єктний склад майбутнього договору, що підтверджується адресованістю оферти конкретному суб'єкту. Специфіка нетрадиційного способу укладення договорів обумовлена існуванням механізму ринкової конкуренції при проведенні різного роду торгів (аукціонів, конкурсів), за результатами яких договір укладається з переможцем торгів [21, с. 126–127]. Варто зазначити, що в сучасних умовах розвитку договірних відносин зазначені два способи не охоплюють широку палітру можливостей укладення різних договірних конструкцій, в тому числі договорів про надання транспортних послуг. Так, договір перевезення транспортом загального користування є публічним договором, і до перевізника з метою укладення договору перевезення вантажу, пасажирів, багажу може звернутись будь-яка наперед невизначена особа. А це не охоплюється жодним із зазначених способів укладення договорів.

Загальний порядок укладення договорів про надання транспортних послуг визначений положеннями гл. 53 ЦК України «Укладення, зміна і розірвання договору». Якщо договір перевезення відповідає ознакам господарського договору, визначеним у ст. 179 ГК України, то сторони при його укладенні враховують загальний порядок укладення господарських договорів, передбачений ст. 181 ГК України. Відповідно до цього порядку договір, за загальним правилом, викладається у формі єдиного документа, підписаного сторонами. Допускається укладення господарських договорів у спрощений спосіб, тобто шляхом обміну листами, факсограмами, телеграмами, телефонограмами тощо, а також шляхом підтвердження прийняття до виконання замовлень, якщо законом не встановлено спеціальних вимог до форми та порядку укладення даного виду договорів (ч. 1 ст. 181 ГК України). Як слушно з цього приводу зазначає А. Б. Гриняк, особливістю господарських договорів є те, що при їх укладенні застосовуються певні техніко-юридичні процедури, тобто порядок висловлення пропозиції укласти договір (оферти) та прийняття її (акцепту) значною мірою

формалізований [104, с. 223]. У зв'язку з цим, розглядаючи перспективи модернізації договірних правовідносин у сфері господарювання, В. С. Мілаш акцентує увагу на дефініції поняття порядку укладення договору, зазначаючи, що це певна послідовність дій майбутніх сторін договору, виконання яких спрямоване на досягнення згоди щодо всіх істотних умов, а також встановлених чинним законодавством етапів (процедур), проходження яких є обов'язковою передумовою набуття договором юридичної сили (чинності) [314, с. 136].

Сторони договорів про надання транспортних послуг згідно з принципом свободи договору є вільними в укладенні договору (ст. 627 ЦК України). Проте, як зазначається в юридичній літературі, свобода договору не є безмежною. Головним правовим обмеженням є імперативні норми [313, с. 38]. Так, досліджуючи свободу договору як загальну засаду цивільного законодавства, В. О. Горєв зазначає, що у разі, якщо учасники цивільних відносин вирішили укласти поймаєний договір, то залежно від того економічного та юридичного результату, якого вони бажають досягти, вони можуть обирати тип договору, вид договору, а також підвид договору, якщо такий виділяється. При цьому від того, який тип (вид, підвид) договору вони вирішили укласти, залежить обсяг їх свободи у визначенні договірних умов при укладенні договору, виборі форми тощо. Це пов'язано з тим, що договори як у межах різних типів (видів) договорів, так і в межах одного типу (виду) договорів мають особливості (у суб'єктному складі, об'єкті тощо), які обумовлюють диференціацію їх цивільно-правового регулювання, у тому числі диференціацію обмежень свободи у виборі контрагента за такими договорами, визначенні їх умов, виборі форми тощо [77, с. 119]. Межею свободи сторін при укладенні договорів про надання транспортних послуг є: 1) вимоги норм ЦК України; 2) вимоги норм актів транспортного законодавства; 3) вимоги звичаїв ділового обороту; 4) вимоги принципів розумності та справедливості.

На етапі укладення цивільно-правового договору змістовний вираз прояву «свободи договору» формулюється таким чином – волевиявлення учасника правочину має бути вільним і відповідати його внутрішній волі. Нормативне

вираження цього прояву «свободи договору» на етапі укладення цивільно-правового договору закріплено в ст. 3, 203, 627, 628 ЦК України [309, с. 53]. На нашу думку, саме на етапі укладення договору про надання транспортних послуг реалізуються два інших елементи свободи договору – свобода сторін у виборі контрагента та свобода сторін у визначенні умов такого договору.

При формуванні моделі поймаєнаних договорів про надання транспортних послуг вплив імперативних норм цивільного законодавства більший, ніж при укладенні непоймаєнаних. Як слушно зазначає з цього приводу Н. В. Федорченко, особливої актуальності набуває питання про укладення договору про надання послуг, не визначених законодавчо (непоймаєнаних). У такому випадку вплив внутрішнього регулювання суспільних відносин переважає над їх зовнішнім регулюванням, але при цьому не може суперечити йому. Тобто вплив зовнішнього регулювання є мінімальним [586, с. 216], тоді як для окремих видів поймаєнаних договорів про надання транспортних послуг вплив нормативного регулювання може бути різним – від абсолютного до мінімального. Наприклад, при укладенні договорів перевезення пасажирів транспортом загального користування процедура укладення детально виписана Порядком оформлення пасажирських перевезень на транспорті, затвердженим Міністерством транспорту та зв'язку України від 23 квітня 2009 р. № 450 [387]. Тоді як при укладенні договору про нерегулярні пасажирські перевезення автобусом порядок укладення не регульовано ні нормами Закону України «Про автомобільний транспорт», ні нормами Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту. Натомість законом лише передбачено, що договір вважається укладеним з моменту його підписання сторонами (ч. 3 ст. 42 Закону України «Про автомобільний транспорт»). Тобто вплив зовнішнього регулювання є мінімальним. Сторони при укладенні такого договору про надання транспортних послуг, очевидно, повинні керуватись загальними положеннями кодифікованого акта цивільного законодавства.

ЦК України визначає такі стадії укладення будь-якого цивільно-правового договору, в тому числі договору про надання транспортних послуг: оферта –

пропозиція укласти договір, що має містити істотні умови договору і виражати намір особи, яка її зробила, вважати себе зобов'язаною у разі її прийняття; акцепт – повна та безумовна відповідь особи, якій адресована пропозиція укласти договір про надання транспортних послуг. На сторінках юридичної літератури М. М. Великанова підкреслює, що, окрім зазначених вище рис, оферта характеризується адресованістю одній або кільком конкретним особам. Тому різного роду об'яви, реклами, прайс-листи не можуть визнаватися офертою. Це лише пропозиції невизначеному колу осіб зробити оферту [54]. Зазначене підтверджується нормою ч. 2 ст. 641 ЦК України, відповідно до якої реклама та інші пропозиції, адресовані невизначеному колу осіб, є запрошенням робити пропозиції укласти договір, якщо інше не вказано в рекламі чи інших пропозиціях.

З цього приводу Р. А. Лідовець відзначає, що укладення договору завжди здійснюється в процесі переговорів, які у будь-якому випадку зазвичай проходять, як мінімум, дві стадії – оферти та акцепту [230, с. 73]. При проведенні переговорів потенційні сторони визначають умови договору, які є обов'язковими відповідно до актів цивільного законодавства, та погоджують умови, визначені на розсуд хоча б однієї зі сторін. І лише з досягненням сторонами згоди з усіх істотних умов договір про надання транспортних послуг вважається укладеним. ЦК України уточнює момент укладення договору у ч. 1 ст. 640: договір є укладеним з моменту одержання особою, яка направила пропозицію укласти договір, відповіді про прийняття цієї пропозиції. Щодо окремих договорів перевезення момент укладення нормативно визначений. Наприклад, договір про нерегулярні пасажирські перевезення автобусом укладається між замовником транспортних послуг та автомобільним перевізником і вважається укладеним з моменту його підписання сторонами (ч. 3 ст. 42 Закону України «Про автомобільний транспорт»).

У всіх вітчизняних дослідженнях дисертаційного рівня, присвячених перевезенню вантажу певним видом транспорту, порушується дискусійне питання про правову природу відносин, пов'язаних із заявкою на перевезення вантажу і



відповідними зобов'язаннями, породженими її прийняттям. Ця дискусія виникла ще в другій половині ХХ ст. та досі викликає науковий інтерес. Як слушно зауважує І. О. Безлюдько, у радянські часи було прийнято вважати, що саме зобов'язання з надання транспортних засобів і вантажу для перевезення виникає безпосередньо з плану перевезень [7, с. 244; 20, с. 18; 618, с. 76; 84, с. 266]. Але подібна схема суперечить сучасній ситуації, коли відносини між перевізником і відправником вантажу з подачі та прийняття заявки ґрунтуються на принципі приватноправових відносин, в основі яких лежить вільне волевиявлення, майнова самостійність і рівноправність сторін [19, с. 70]. В сучасних цивілістичних працях заявка на перевезення вантажу розглядається як «організаційна передумова» укладення договору [46, с. 34], як «підстава для зав'язки процесу перевезення вантажу» [134, с. 187], як «самостійне договірне зобов'язання» [177, с. 10], як «підстава виникнення зобов'язання» [61, с. 47; 528, с. 84], як «оферта» [19, с. 72; 517, с. 96] та інші.

Ми підтримуємо точку зору, що подача заявки відправником вантажу за своїм функціональним призначенням є офертою. Погоджуючись з заявкою, перевізник акцептує її та у визначений строк надає транспортні засоби під завантаження. А відправник, у свою чергу, пред'являє у встановлений строк вантаж. Підставою виникнення договірних відносин щодо надання транспортних послуг з перевезення вантажу є договір, який укладається між перевізником і відправником шляхом подачі заявки та її прийняття до виконання. Для виникнення таких договірних відносин потрібно класичне проходження двох стадій укладення договору про надання транспортних послуг – оферти та акцепту.

Порядок укладення договору про надання транспортних послуг може бути ускладнений додатковою стадією попереднього договору. Як зазначають Є. О. Харитонов та О. І. Харитонova, для розвинутого цивільного обороту достатньо характерною є ситуація, коли укладенню договору передують тривалі переговори. Оскільки такі переговори можуть бути пов'язані з витратами для однієї або обох сторін, сторони можуть бути зацікавлені у встановленні певних гарантій щодо укладення договору в результаті цих переговорів. Функцію такої

гарантії може виконувати попередній договір [595, с. 186]. Для окремих видів договірних відносин з надання транспортних послуг укладення попереднього договору є можливе. Сторони зобов'язуються укласти основний договір перевезення протягом певного строку в майбутньому на умовах, встановлених попереднім договором. Якщо договір перевезення відповідає ознакам господарського договору, то відповідно до ч. 1 ст. 182 ГК України основний договір повинен укластись не пізніше одного року з моменту укладення попереднього договору.

Попередній договір може застосовуватися не лише у сфері перевезення вантажів, а й у сфері перевезення пасажирів. І це закріплено на законодавчому рівні. Наприклад, згідно з ч. 14 ст. 35 Закону України «Про автомобільний транспорт» та ч. 3 п. 105 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту послуги з перевезення пасажирів легковими автомобілями на замовлення можуть надаватися тільки за попередньою домовленістю із замовником послуг і не можуть надаватися на стоянках таксі та на шляху прямування автомобіля громадянам, з якими не було попередньої домовленості про послугу [404; 428].

В контексті зазначеного варто наголосити на необхідності відмежування попереднього договору від протоколу про наміри, який є лише формою фіксації намірів сторін щодо наступного співробітництва і не тягне за собою виникнення зобов'язання щодо укладення майбутнього договору [595, с. 187]. Виходячи з аналізу ст. 635 ЦК України, можна стверджувати, що протокол про наміри відрізняється від попереднього договору про надання транспортних послуг відсутністю правових наслідків його невиконання. Адже потенційний контрагент, який необґрунтовано ухиляється від укладення основного договору про надання транспортних послуг, передбаченого попереднім договором, повинен відшкодувати іншій стороні збитки, завдані простроченням, якщо інше не встановлено попереднім договором або актами цивільного законодавства. Тоді як договір про наміри вступити в договірні відносини з надання транспортних послуг (протокол про наміри) не має зазначених правових наслідків.

На сторінках юридичної літератури зустрічається точка зору, що організаційною передумовою укладення договору перевезення вантажу є довгостроковий договір. Така позиція в радянський період була запропонована Г. П. Савічевим [516, с. 59–60] та отримала подальший розвиток у працях російських вчених сучасного періоду: В. Т. Смірнова [88, с. 377–378], В. Н. Гречухи [84, с. 165] та ін. Проте серед українських науковців така точка зору не отримала значної підтримки. Так, на думку Т. О. Колянковської, довгостроковий договір як організаційну передумову можна розглядати лише з позиції менеджменту. З точки зору права в наявності цивільно-правовий договір, що, власне, з достатньою визначеністю позначено законодавцем [177; с. 58]. Підтримуючи таку позицію, зазначимо, що, аналізуючи довгостроковий договір в контексті загальних норм кодифікованого акта цивільного законодавства про правочини та договір, можна стверджувати, що ЦК України не закріплює жодних передумов укладення договорів про надання транспортних послуг.

В сучасних умовах розвитку договірних відносин з надання транспортних послуг проведення переговорів у певному стадійному порядку відбувається не завжди. В Принципах Європейського контрактного права терміни «оферта» та «акцепт» взагалі не використовуються [667]. Тому, як зазначає О. С. Яворська, питання оферти й акцепту дедалі частіше стають предметом наукових досліджень і втрачають свою практичну значущість. Законодавче закріплення формування договірних відносин за приєднанням до запропонованих умов фактично виключає можливість виділення оферти й акцепту при укладенні договорів приєднання. Адже умови такого договору встановлені однією стороною у формулярах або інших стандартних формах. Інша сторона, приєднуючись до запропонованих умов, практично здійснює конкретні дії, спрямовані на виконання договору відповідно до запропонованих умов [632, с. 94]. Це яскраво прослідковується в договорах перевезення вантажу, пасажирів, багажу транспортом загального користування. Такі договірні відносини характеризуються виникненням на підставі публічної оферти – «пропозиції, яка звернена до невизначеного кола осіб, але містить усі істотні умови договору» [328, с. 168]. Шляхом її прийняття

досягається домовленість про весь договір [43, с. 197]. Наприклад, пасажир акцептує публічну оферту шляхом оплати за проїзд або а в разі запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду – шляхом реєстрації електронного квитка. Про це наголошують у своєму науковому дослідженні О. М. Нечипуренко та С. В. Резніченко, зазначаючи, що при перевезеннях таксомоторами, що слідує за певним маршрутом — маршрутне таксі, — договір перевезення укладається шляхом вираження перевізником публічної оферти на табличці транспортного засобу, із зазначенням фарбами чорного кольору на білому фоні інформації щодо перевезення в режимі маршрутного таксі за певним маршрутом і за певною ціною (провізним тарифом). Пасажир, здійснюючи посадку до транспортного засобу, оплачує вартість проїзду та отримує квиток, що підтверджує укладання договору перевезення пасажиром [335, с. 231–238]. Тобто момент акцептування публічної оферти збігається в часі з моментом початку виконання зобов'язання. Укладення таких договорів про надання транспортних послуг відбувається одноетапно, без проведення будь-яких переговорних процесів.

Таким чином, в процедурі укладення договорів про надання транспортних послуг, які є договорами приєднання, відсутнє взаємне погодження сторонами умов договору та взаємне волевиявлення сторін. Одна сторона – перевізник, який здійснює перевезення за зверненням будь-якої особи, – визначає свої умови, а інша сторона – замовник послуг (пасажир, відправник вантажу тощо) або приймає їх такими, як їй це запропоновано, без будь-яких переговорів, або не укладає такий договір. В умовах, коли перевезення певним видом транспорту здійснює монополіст (наприклад, ПАТ «Укрзалізниця»), у замовника транспортної послуги немає альтернативи укладення договору перевезення з іншим виконавцем таких послуг. Законодавством України формально передбачено, що договір приєднання може бути змінений або розірваний на вимогу сторони, яка приєдналася, якщо вона позбавляється прав, які звичайно мала, а також якщо договір виключає чи обмежує відповідальність іншої сторони за порушення зобов'язання або містить інші умови, явно обтяжливі для сторони, яка приєдналася. Сторона, яка

приєдналася, має довести, що вона, виходячи з власних інтересів, не прийняла б цих умов за наявності у неї можливості брати участь у визначенні умов договору (ч. 2 ст. 634 ЦК України). Проте довести в судовому порядку обтяжливість умов для сторони – споживача транспортних послуг, яка приєдналася, дуже важко. Прикладом цього є Постанова Львівського апеляційного суду від 18 лютого 2019 р. у справі № 461/606/18 [395].

В деяких європейських країнах з метою встановлення механізму усунення зловживання з боку більш сильної сторони при односторонньому визначенні нею умов договорів приєднання прийняті спеціальні законодавчі акти. Наприклад, у ФРН та Ізраїлі – Закон «Про стандартні умови договорів», у Данії – Закон «Про договори», у Франції – Закон «Про захист прав споживачів» (Кодекс споживача), у Великій Британії – Закон «Про недобросовісні умови договорів» та ін. [343]. В ЄС умови договорів приєднання визнаються як «недобросовісні умови у споживчих контрактах» і регулюються однойменною Директивою Європейського Парламенту та Ради від 5 квітня 1993 р. № 93/13/ЄС [119]. Відповідно до додатку XXXIX до гл. 20 «Захист прав споживачів» розд. V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди України про асоціацію з ЄС [131] протягом трьох років з дати набрання чинності Угоди положення Директиви мають бути запроваджені на території України. Шляхи запровадження повинні бути визначені в законодавстві України. В практиці окремих країн ЄС на суб'єкти, які надають послуги за договорами приєднання, покладається обов'язок погоджувати запропоновані ними умови з відповідними компетентними органами. Таку практику можна запровадити в Україні. Таким чином, будуть підсилені законодавчі гарантії для замовника транспортної послуги, який ще на етапі укладення договору безальтернативно лише приєднується до встановлених вимог.

На сторінках юридичної літератури акцентується увага, що окрім зазначених двох стадій, практика визначає інформаційну стадію, на якій збирається інформація про потенційного контрагента, аналізуються відгуки про нього, за судовими реєстрами вивчаються справи за його участю та інше [104, с. 224]. Така стадія не є обов'язковою і зазвичай має факультативний характер. Проте для

досліджуваних відносин з надання транспортних послуг така стадія набуває актуального значення. Це надає можливість замовнику транспортної послуги, отримавши інформацію, знайти належного виконавця (перевізника), а виконавцю переконатись у платоспроможності замовника.

Отже, аналіз правового регулювання договорів про надання транспортних послуг надає можливість сформулювати такі моделі їх укладення: 1) одностадійне укладення договору, яке полягає у приєднанні споживача транспортної послуги до запропонованих умов договору в цілому без проведення переговорів та можливості запропонувати свої умови; 2) класичне двостадійне укладення договору, де стадіями виступають оферта та акцепт; 3) тристадійне укладення договору характеризується виокремленням, крім двох зазначених вище стадій, стадії попереднього договору.

В юридичній літературі наголошується на закріпленні переддоговірної відповідальності в цивільному праві окремих європейських країн [586, с. 222]. Так, у Франції переддоговірна відповідальність пов'язується зі вступом у переговори їх учасників, які повинні поводитися чесно і сумлінно стосовно один одного. У французькій судовій практиці знайшла відображення позиція, що відповідальність може наставати внаслідок припинення без правомірних причин переговорів про укладення договорів, які досягли вирішальної стадії. Це свідчить про тенденцію в судовій практиці та доктрині поширити дію принципу добросовісності й чесності на сферу переддоговірних відносин [665, с. 68]. В судовій практиці Німеччини визнається право на відшкодування витрат, понесених стороною у зв'язку з укладенням договору, який надалі виявився юридично недосконалим, і ці витрати були відомі або мали бути відомі іншій стороні. Існує судова практика, коли державна організація була зобов'язана відшкодувати збитки, яких зазнав її контрагент внаслідок отриманих нею запевнень, що договір остаточно буде погоджено вищим органом згідно з законом, але цієї згоди з боку компетентних органів державна організація не домоглась [658, с. 79].

Пропозиція закріпити у гл. 53 ЦК України загальний юридичний обов'язок добросовісної поведінки у процесі переговорів при укладенні договору та цивільної відповідальності за його невиконання у вигляді обов'язку недобросовісного учасника переговорів компенсувати добросовісному учаснику понесені ним під час переговорів витрати, а також втрачену ним можливість укласти аналогічний договір з третьою особою була запропонована в юридичній літературі [40, с. 8] та знайшла свою підтримку в наукових працях сучасних цивілістів [586, с. 225; 122, с. 12; 64, с. 89]. В судовій практиці України в сфері розгляду спорів щодо договірних відносин з надання транспортних послуг не відзначається наявність випадків про застосування переддоговірної відповідальності. І це зрозуміло, оскільки законодавством не закріплено підстави її застосування. На нашу думку, обов'язок добросовісності на етапі укладення договору, в тому числі договору про надання транспортних послуг, впливає із загальних засад цивільного законодавства, закріплених ст. 3 ЦК України, поряд з принципом розумності та справедливості. І його дотримання є обов'язковим на всіх етапах розвитку договірних відносин, а не лише на етапі укладення. Тому додаткове закріплення в нормах ЦК обов'язку добросовісної поведінки для потенційної сторони договору не видається доцільним. Тоді як визначення підстав переддоговірної відповідальності відповідає сучасній динаміці розвитку цивільних відносин. Проте в такому випадку потенційна сторона договору повинна довести в судовому порядку відсутність намірів іншої сторони укласти договір та розмір упущеної вигоди при втраченій можливості укласти аналогічний договір з третьою особою.

Важливим питанням є форма укладення договорів про надання транспортних послуг. Згідно з ч. 1 ст. 639 ЦК України, якщо вимоги щодо форми договору не встановлені законом, договір може бути укладений у будь-якій формі. Загальними положеннями ЦК України про правочини встановлено, що правочин може вчинятися усно або в письмовій (електронній) формі. Сторони мають право обирати форму правочину, якщо інше не встановлено законом (ч. 1 ст. 205 ЦК України). ЦК України закріплює форму лише двох договорів про надання

транспортних послуг – договору перевезення вантажу (письмова форма згідно з ч. 2 ст. 909 ЦК України) та договору транспортного експедирування (письмова форма відповідно до ч. 1 ст. 930 ЦК України). Для інших договорів про надання транспортних послуг форма договору визначена транспортними кодексами, спеціальними законами чи іншими підзаконними нормативно-правовими актами в сфері певного виду транспорту.

Усна форма договорів про надання транспортних послуг закріплюється в законодавстві України в одиничних випадках. Наприклад, відповідно до ч. 2 ст. 229 КТМ України договір портового буксирування може бути укладено в усній формі [174]. І це цілком відповідає нормам ст. 206 ЦК України, оскільки він виконується сторонами в момент вчинення.

Договір про надання транспортних послуг, для якого законом не встановлена обов'язкова письмова форма, вважається вчиненим, якщо поведінка сторін засвідчує їхню волю до настання відповідних правових наслідків. Такі дії в юридичній науці називаються «конклюдентними» [191, с. 262]. Наприклад, договір перевезення пасажирів на таксі укладається з моменту вчинення пасажиром конклюдентної дії – посадки в таксі, а договір перевезення пасажирів автобусом на маршруті загального користування, якщо він користується правом пільгового проїзду, – з моменту посадки в автобус (ч. 2, 4 ст. 42 Закону України «Про автомобільний транспорт») [428].

Як слушно зауважує Р. А. Лідовець, спеціальні правила з приводу цього містяться в п. 2 ст. 642 ЦК України, який присвячений акцепту у формі конклюдентних дій [232, с. 78]. Так, якщо особа, яка одержала пропозицію укласти договір, у межах строку для відповіді вчинила дію відповідно до вказаних у пропозиції умов договору, яка засвідчує її бажання укласти договір, ця дія є прийняттям пропозиції, якщо інше не вказане в пропозиції укласти договір або не встановлено законом. Наприклад, передання багажу за договором перевезення багажу.

Письмова форма договору законодавчо закріплена для багатьох договорів про надання транспортних послуг, зокрема, для договору чартеру (фрахтування)



морських суден на певний час (ч. 2 ст. 204 КТМ України [174]), для договору про нерегулярні пасажирські перевезення автомобільним транспортом (ст. 1 Закону України «Про автомобільний транспорт» [428], п. 56 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту [404]), для договору перевезення вантажу автомобільним транспортом (ч. 1 ст. 50 Закону України «Про автомобільний транспорт» [428]), для договору морського перевезення вантажу (ст. 134 КТМ України [174]), для договору міжпортового буксирування (ст. 233), для договору транспортно-експедиторського експедирування (ч. 2 ст. 9 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» [474]) та ін. Якщо обов'язкова письмова форма для певного виду договору про надання транспортних послуг законодавством України не вимагається, а сторони домовилися про це, договір вважається укладеним з моменту надання йому цієї форми.

Положення ЦК України закріплюють особливість укладення договорів про надання транспортних послуг – укладення договорів перевезення пасажирів, багажу, вантажу підтверджується видачею спеціального транспортного документа. Так, для договору перевезення вантажу – це транспортна накладна (коносамент або інший документ, встановлений транспортними кодексами (статутами) (ч. 3 ст. 909 ЦК України), для договору перевезення пасажирів та багажу – це квиток та багажна квитанція, форми яких встановлюються відповідно до транспортних кодексів (статутів) (ч. 2 ст. 910 ЦК України). Про це наголошується в пактиці ЄСПЛ. Так, у рішенні *Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen NV v Gregory Demeu* від 21 вересня 2016 р. у справі С-261/15 зазначається, що «фізична особа, що здійснює поїздку на поїзді, проте не володіє квитком для реалізації цієї мети, не має договірних відносин з залізничним підприємством» [501].

З прийняттям наказу Міністерства транспорту та зв'язку України та Державної авіаційної адміністрації від 20 січня 2009 р. № 37 «Про впровадження електронних перевізних документів» такі документи можуть видаватись у електронній формі [436]. Відповідно до Правил оформлення перевізних документів, затверджених наказом Міністерства транспорту України від

21 листопада 2000 р. № 644 (у редакції наказу Міністерства інфраструктури України 08 червня 2011 р. № 138) електронний перевізний документ та його паперова версія мають однакову юридичну силу [408]. Це прослідковується в актах транспортного законодавства. Наприклад, відповідно до ч. 2, 3 ст. 98 ПК України кожний договір повітряного перевезення та його умови засвідчуються документом на перевезення, якими є: квиток (паперовий або електронний) – при перевезенні пасажирів; багажна квитанція (паперова або електронна) – при перевезенні речей як багажу пасажирів; транспортна накладна (авіаційна вантажна накладна) у паперовому або електронному вигляді – при перевезенні вантажу.

На відміну від норм ЦК України, окремі нормативно-правові акти, які регулюють договірні зобов'язання з надання транспортних послуг, прирівнюють договір про надання транспортних послуг до документів, які підтверджують укладення договору перевезення. Наприклад, відповідно до ч. 1 ст. 50 Закону України «Про автомобільний транспорт» договір про перевезення вантажу автомобільним транспортом укладається у письмовій формі (договір, накладна, квитанція тощо) [428]. Відповідно до п. 1.2 Правил оформлення перевізних документів накладна є обов'язковою двосторонньою письмовою формою угоди на перевезення вантажу, яка укладається між відправником та залізницею на користь третьої сторони – одержувача [408]. Найбільш яскраво ця колізія проявляється в нормах Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, відповідно до п. 1.7 яких проїзний документ – це договір на перевезення, а електронний проїзний (перевізний) документ є підтвердженням договору на перевезення пасажирів (багажу) [114].

Такий неоднозначний підхід законодавця створює ґрунт для наукових дискусій щодо того, чи є перевізні документи письмовою формою договору. Так, на думку В. Н. Гречухи, проїзний квиток, який видається пасажирові після оплати ним вартості проїзду, є письмовою формою договору перевезення [95, с. 139]. З точки зору В. В. Вітрянського, придбання пасажирами проїзних квитків, по суті, засвідчує укладення договору перевезення пасажирів [60, с. 137]. Найбільш чітко й однозначно з цього приводу висловив свою позицію В. В. Луць, на думку якого

доказом укладання договору є пасажирський квиток, проте квиток не можна вважати письмовою формою договору, оскільки на ньому немає підписів сторін [293, с. 296]. Остання із названих позицій, яка запропонована одним із розробників ЦК України В. В. Луцем, видається найбільш обґрунтованою. Адже договір про надання транспортних послуг вважається таким, що вчинений у письмовій формі, якщо він підписаний його сторонами або якщо його зміст зафіксований в одному або кількох документах (у тому числі електронних), у листах, телеграмах, якими обмінялися сторони, а транспортні документи видаються однією зі сторін договору про надання транспортних послуг. Тому пропонуємо запровадити єдиний законодавчий підхід, за яким документи, що посвідчують укладення договору, потрібно вважати не письмовою формою договору, а документами, що підтверджують його укладення. До речі, саме така позиція прослідковується в матеріалах судової практики вітчизняних судів [398; 495; 497].

Надзвичайно актуальним в сучасних умовах розвитку комп'ютерних та інформаційних технологій є укладення договорів про надання транспортних послуг із застосуванням електронних засобів зв'язку. Відповідно до загальних положень про правочини, якщо воля сторін виражена за допомогою телетайпного, електронного або іншого технічного засобу зв'язку, договір вважається таким, що вчинений у письмовій формі (ч. 1 ст. 207 ЦК України). Таке саме положення дублюється у загальних нормах ЦК України про порядок укладення договору. Зокрема, якщо сторони домовилися укласти договір за допомогою інформаційно-телекомунікаційних систем, він вважається укладеним у письмовій формі (ч. 2 ст. 639 ЦК України). Проте спеціальне законодавство у сфері інформаційних технологій визначає форму укладення такого договору як електронну. Зокрема, Закон України «Про електронну комерцію» від 3 вересня 2015 р. у ст. 1 закріплює поняття електронного договору як домовленості двох або більше сторін, спрямованої на встановлення, зміну або припинення цивільних прав і обов'язків та оформленої в електронній формі [440]. На практиці часто виникають проблеми, пов'язані з труднощами розуміння того, чим насправді є договір, укладений в

електронній формі, а також, чим такий договір відрізняється від договору, укладеного у письмовій формі, відсканованого та надісланого контрагенту за допомогою електронної пошти [324]. Проте всі відповіді закладені в змісті самого закону, який відповідно до ЦК України зазначає, що електронний договір, укладений шляхом обміну електронними повідомленнями, вважається таким, що за правовими наслідками прирівнюється до договору, укладеного у письмовій формі (п. 12 ст. 11 Закону України «Про електронну комерцію»). Тобто електронна форма договору про надання транспортних послуг прирівнюється до письмової форми.

Порядок укладення електронного договору про надання транспортних послуг повністю повторює порядок укладення договорів, визначений ЦК України. Відмінність полягає лише в особливостях підпису, який може проявлятися в таких формах: 1) електронний підпис або електронний цифровий підпис відповідно до Закону України «Про електронні довірчі послуги» [439]; 2) електронний підпис одноразовим ідентифікатором; 3) аналог власноручного підпису (факсимільного відтворення підпису за допомогою засобів механічного або іншого копіювання, іншого аналога власноручного підпису) за письмовою згодою сторін, у якій мають міститися зразки відповідних аналогів власноручних підписів (ст. 12 Закону України «Про електронну комерцію») [440].

Поширеним на сьогодні є укладення договору перевезення пасажирів з використанням так званих електронних платформ типу «Uber», «BlaBlaCar» та ін. Функціонування таких електронних платформ випереджає їх регулювання на законодавчому рівні. Сфера застосування Закону України «Про електронну комерцію» на вказані відносини не поширюється, оскільки він виключає можливість виступити учасником договірних відносин фізичній особі, яка не є суб'єктом підприємницької діяльності. А інших спеціалізованих нормативно-правових актів, які б регулювали укладення договорів з використанням інформаційно-телекомунікаційних систем, в Україні не прийнято.

За своїм призначенням електронні платформи є способом «передачі інформації в електронній формі», де пропозицію здійснити перевезення можна

розглядати як публічну оферту. Оскільки пасажери і перевізник самостійно узгоджують умови договору відповідно до внутрішнього волевиявлення, самостійно укладають договір перевезення, то їх слід визнавати єдиними сторонами договору перевезення. В юридичній літературі з цього приводу влучно зауважується, що в умовах користування платформою «VlaBlaCar» (публічна оферта) зазначається, що її користування не має на меті отримання прибутку і використовується користувачами для обміну електронними повідомленнями з метою організації спільних поїздок та розподілу витрат на поїздку між учасниками. При цьому прямо зазначається, що VlaBlaCar не є учасником правочинів із перевезень пасажирів [646]. Натомість, на думку Г. Самойленка, з діяльністю «електронного ресурсу» чи сервісу, який надається Uber B.V., ситуація виглядає дещо інакше, що дало підставу заборони функціонування «цифрового сервісу» в Іспанії та обмеження його функціонування в ЄС. Так, у грудні 2017 р. Суд ЄС визнав, що «Uber» не є комп'ютерним сервісом. Його правовий статус визнано як таксомоторну компанію, яка повинна дотримуватися загальних правил для транспортних фірм (водії, які здійснюють перевезення, повинні мати відповідні ліцензії та дозволи на здійснення пасажирських перевезень). В Україні ж користування сервісом «Uber» [688] здійснюється на підставі публічної оферти, в якій зазначається, що сервіс є «технологічною платформою», не пов'язаною з транспортною діяльністю [522, с. 33].

Договори про надання транспортних послуг можуть укладатись у спеціальному порядку. Особливістю такого порядку є визначення на нормативному рівні окремих етапів проведення процедури, їх строків та форми укладення договору. Зокрема, договори про надання транспортних послуг можуть укладатись, як це передбачено у ст. 650 ЦК України, шляхом проведення конкурсу.

Конкурси, як і аукціони, віднесено до конкурентних способів укладення договорів. На думку О. А. Беяневич, спосіб укладення договорів на конкурсах має певні особливості. По-перше, встановлення договірних відносин відбувається в умовах конкуренції. По-друге, правова регламентація порядку укладення

договорів здійснюється через спеціальні нормативні акти, які регулюють не окремі види господарсько-договірних зобов'язань, а організацію та проведення конкурсів [21, с. 105–106]. У договорах, обтяжених публічним компонентом, принцип свободи договору діє у звуженому вигляді, і межі його дії визначаються публічною, соціальною спрямованістю таких договорів, їх юридичною метою та об'єктом [23, с. 68].

Конкурсні процедури можуть застосовуватись лише при їх чіткому законодавчому регулюванні. Згідно з ч. 1 ст. 43 Закону України «Про автомобільний транспорт» виключно на конкурсних засадах здійснюється визначення автомобільного перевізника на автобусному маршруті загального користування [428]. Порядок проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 3 грудня 2008 р. № 1081 [380]. Згідно з зазначеним порядком організаторами такого конкурсу є органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування, які укладають з переможцем договір. Очевидно, йдеться про договір щодо організації перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування: міському, приміському та міжміському, які не виходять за межі території області (внутрішньообласні маршрути) та які виходять за межі території області (міжобласні маршрути). Як зазначається в рішенні Донецького окружного адміністративного суду у справі № 805/4091/18-а від 4 вересня 2018 р. перевізник допускається до участі у конкурсі саме за результатами перевірки його відомостей, і рішення про допуск (чи не допуск) перевізника до участі у конкурсі має бути прийнято до початку проведення конкурсу та розгляду конкурсних пропозицій [500].

Проведення такого роду конкурсів відповідає Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами від 23 жовтня 2007 р. [488], який вступив в дію на території України 3 грудня 2009 р., та дорожній карті його імплементації в транспортне законодавство України [132]. Регламент спрямований на забезпечення конкурентних тендерних механізмів для укладення

договорів на надання громадських послуг, які є відкритими для всіх перевізників на справедливій, прозорій та недискримінаційній основі. Даний акт побудований за «принципом», що компетентний орган повинен укласти контракт про надання громадських послуг з перевізником (оператором), якому цей орган надає виключне право та/ або компенсацію в обмін на виконання зобов'язань з надання громадських послуг. Саме такий механізм закладено в Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування.

Як засвідчив досвід застосування цього регламенту в ЄС, використання його процедур дало змогу забезпечити на належному рівні організацію пасажирських перевезень в регулярному сполученні і особливо на міських маршрутах [400].

Визначення кандидатури автомобільного перевізника для роботи на міжнародному автобусному маршруті загального користування згідно з ч. 4 ст. 43 Закону України «Про автомобільні перевезення» також повинно здійснюватися на конкурсних засадах у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України. Проте Порядок організації регулярних, нерегулярних і маятникових перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, затверджений наказом Міністерства транспорту України від 09 лютого 2004 р. № 75 [377], не визначає конкурсну процедуру укладення договору про організацію міжнародних перевезень, а закріплює дозвільний порядок отримання права (дозвіл) на здійснення регулярних міжнародних перевезень. Очевидно, такі положення не відповідають ні нормам Закону України «Про автомобільні перевезення», ні загальній тенденції приведення транспортного законодавства у відповідність до стандартів ЄС шляхом лібералізації та дерегуляції ринку пасажирських автомобільних перевезень. Тому зазначені нормативно-правові акти потребують приведення їх у відповідність до положень Регламенту (ЄС) № 1370/2007.

Спеціальний порядок укладення договорів про надання транспортних послуг використовується також при здійсненні закупівель таких послуг для забезпечення потреб держави та територіальної громади, про що свідчать п. 17, 18 ст. 1 Закону

України «Про публічні закупівлі» від 25 грудня 2015 р. [464]. Порядок укладення договорів про публічні закупівлі для потреб держави чи територіальної громади визначений відповідно до Директиви Європейського Парламенту та Ради про державні закупівлі від 26 лютого 2014 р. № 2014/24/ЄС та Директиви щодо здійснення закупівлі організаціями, що працюють у водному, енергетичному, транспортному та поштовому секторах від 26 лютого 2014 р. № 2014/25/ЄС, адаптація законодавства України до яких схвалена Стратегією реформування системи публічних закупівель (дорожня карта) від 24 лютого 2016 р. [547].

Тематика укладення договорів про надання транспортних послуг шляхом проведення публічних закупівель є малодослідженою у вітчизняній цивілістичній літературі, тому вважаємо за доцільне більш детально зупинитись на висвітленні даного питання. Так, закупівля для потреб держави та територіальної громади здійснюється з використанням електронної системи закупівель шляхом застосування однієї з таких процедур: відкриті торги; конкурентний діалог; переговорна процедура закупівлі. Транспортні послуги не можуть бути предметом конкурентного діалогу (згідно з абз. 2 ч. 1 ст. 33 Закону України «Про публічні закупівлі»). Переможець процедури закупівлі отримує право на вступ в договірні відносини з надання транспортних послуг, яке закріплюється в змісті договору про закупівлю.

Відкриті торги є основною процедурою публічних закупівель транспортних послуг і належать до конкурентних способів укладення договору. Під торгами в найширшому значенні в доктрині приватного права прийнято розуміти спосіб укладення договорів різного виду в умовах конкуренції, за допомогою яких відбувається встановлення договірних відносин між організаторами торгів (власником чи уповноваженою ним особою) і тим учасником, який запропонував найбільш вигідні для організатора торгів умови договору й у встановленому порядку визнаний переможцем [21, с. 138].

Під торгами (тендером) при укладенні договорів про надання транспортних послуг пропонуємо розуміти визначену на законодавчому рівні спеціальну процедуру, згідно з якою замовник шляхом розміщення оголошення запрошує



перевізників надавати тендерні пропозиції для здійснення конкурентного відбору учасників з метою визначення переможця торгів, який надаватиме транспортні послуги.

Відповідно до ч. 3 ст. 179 ГК України укладення господарського договору є обов'язковим для сторін, якщо він заснований на державному замовленні, виконання якого є обов'язком для суб'єкта господарювання у випадках, передбачених законом, або існує пряма вказівка закону щодо обов'язковості укладення договору для певних категорій суб'єктів господарювання чи органів державної влади або органів місцевого самоврядування. В контексті зазначеного доречним є цитування позиції В. В. Луця, відповідно до якої зобов'язання укласти договір не може виникнути безпосередньо із закону, з огляду на пряму вказівку правової норми, а тому підставою виникнення такого зобов'язання є конкретні юридичні факти [288, с. 11–12]. Для виникнення договірних відносин з надання транспортних послуг для потреб держави та територіальної громади потрібна система юридичних фактів – юридичний склад. На думку М. Д. Пленюк, юридичний склад – це система юридичних фактів і умов, передбачених нормами права, дотримання яких приведе до настання правових наслідків. Саме завдяки сукупності правових умов та юридичних фактів відбувається вплив на свідомість і волю осіб, наслідком яких, при певному волевиявленні, є виникнення цивільно-правових зобов'язань [352, с. 175]. Погоджуючись з такою позицією, вважаємо, що в даному випадку юридичними фактами, які входять до юридичного складу, що спричиняє виникнення договірних відносин з надання транспортних послуг, є проведення відкритих торгів та укладення договору про закупівлю.

Будь-які фактичні обставини сучасної правової реальності (факти) тією чи іншою мірою можуть впливати на настання або, навпаки, ненастання відповідних юридичних наслідків, однак не всі вони під час юридичної кваліфікації як елементи механізму правового регулювання мають значення саме юридичних фактів [638, с. 143]. Так, основними етапами проведення процедури відкритих торгів із закупівлі транспортних послуг є: оголошення про проведення процедури відкритих торгів (за своїм змістом таке оголошення є запрошенням робити

пропозиції укласти договір про надання транспортних послуг); подання тендерних пропозицій; розкриття тендерних пропозицій; оцінка тендерних пропозицій; визначення переможця та прийняття рішення про намір укласти договір (згідно зі ст. 20–32 Закону України «Про публічні закупівлі» [464]). Проте окремий етап торгів не спричиняє виникнення договірних відносин з надання транспортних послуг. Проведення торгів загалом є одним із юридичних фактів у юридичному складі, який є підставою для виникнення таких відносин шляхом укладення договору про закупівлю. Останній укладається не пізніше ніж через 20 днів з дня прийняття рішення про намір укласти такий договір та не раніше ніж через 10 днів з дати оприлюднення на веб-порталі повідомлення про намір.

Закупівля транспортних послуг для забезпечення потреб держави чи територіальної громади може здійснюватись у традиційний (неконкурентний) спосіб шляхом проведення переговорної процедури. Ця процедура використовується як виняток в окремих випадках, наприклад, за відсутності конкуренції на відповідному ринку. Етапами проведення переговорної процедури закупівлі є: звернення замовника з пропозицією; проведення переговорів; прийняття рішення про намір укласти договір; повідомлення про намір укласти договір, яке оприлюднюється на веб-порталі Уповноваженого органу протягом одного дня після прийняття рішення. За результатами застосування переговорної процедури укладається договір про закупівлю (ст. 35 Закону України «Про публічні закупівлі» [464]). В даному випадку замовлення на надання послуг за державні кошти має персоніфікований характер, адресується конкретним суб'єктам підприємницької діяльності, тобто є індивідуальним актом [586, с. 217]. Юридичними фактами в юридичному складі, на підставі якого виникають договірні відносини з надання транспортних послуг, є проведення переговорної процедури закупівлі та укладення за її результатами договору.

На відміну від попереднього закону про державні закупівлі, чинний закон не вимагає виключно письмового оформлення договорів про закупівлю. В ч. 1 ст. 36 нового Закону зроблено посилання на норми чинного ЦК України та ГК України. Оскільки ЦК України надає можливість укладення договорів в електронній формі,

укладення договорів про закупівлю в електронній формі також є прийнятним, якщо для цього є відповідні технічні та організаційно-правові передумови як у замовника, так і у переможця торгів, тобто у разі готовності до цього контрагентів [622].

На думку Н. В. Федорченко, окрім укладення договорів про надання послуг у загальному або спеціальному порядку, законодавством передбачено порядок укладення таких договорів з обмеженням свободи договору. Керуючись ч. 3 ст. 179 ГК України, дослідниця робить висновок, що це порядок укладення договору про надання послуг за рахунок державного бюджету [586, с. 216]. На нашу думку, укладення договору про надання послуг, в тому числі транспортних, для потреб держави чи територіальної громади, не є особливим третім порядком, виокремити який потрібно на доктринальному рівні поряд з загальним та спеціальним. З нашої точки зору, такий порядок можна віднести до спеціальних порядків укладення договорів.

Таким чином, порядок укладення договору про надання транспортних послуг визначається залежно від виду цього договору та імперативності врегулювання процедури його укладення на законодавчому рівні. Запропоновано виокремити такі моделі укладення договорів про надання транспортних послуг: 1) одностадійне укладення договору полягає у приєднанні споживача транспортної послуги до запропонованих умов договору в цілому без проведення переговорів та можливості запропонувати свої умови; 2) класичне двостадійне укладення договору, де стадіями виступають оферта та акцепт; 3) тристадійне укладення договору характеризується виокремленням, крім двох зазначених вище стадій, стадії попереднього договору. Для кожної моделі факультативною стадією може бути інформаційна стадія, де сторони вивчають інформацію про потенційного контрагента, можливість укладення договору, платоспроможність контрагента тощо.

## 4.2. Виконання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг

Переходячи до з'ясування особливостей виконання договірних зобов'язань з 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 з надання транспортних послуг. Належне виконання зобов'язань з надання транспортних послуг належить до загальних підстав, що припиняють дію договору (ст. 599 ЦК), юридичною метою якого в підсумку є споживання транспортної послуги та розрахунку за це. Природно, що у цьому разі має припинитися правовий зв'язок між перевізником та замовником. Водночас виконання зобов'язання має підтверджуватися документально, наприклад, передання вантажу повинне бути підтверджене транспортною накладною, а розрахунки за це – платіжними дорученнями з відмітками банку про їх здійснення. Тобто виконанню договірних зобов'язань з надання транспортних послуг притаманні свої особливості, що пов'язані з видом перевезення, споживачем послуги тощо.

Аналізуючи особливості виконання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг, доцільно схвалити цілком правильний підхід законодавця щодо закріплення в структурі ЦК України гл. 48 «Виконання зобов'язання», положення якої присвячені особливостям 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. З цього приводу Т. В. Боднар підкреслює розпорошеність норм інституту виконання договірних зобов'язань у ЦК, ГК України, в інших нормативно-правових актах, а також в міжнародних договорах (конвенціях), учасницею яких є Україна [31, с. 12–13]. З метою систематизації правових норм, присвячених виконанню договірних зобов'язань, в юридичній літературі запропоновано класифікувати законодавчі підходи на два рівні: 1) типологічний,

яким визначено загальні правила про виконання договорів певного типу; 2) спеціальний – стосовно окремих видів договорів та навіть підвидів [104, с. 278]. Беручи за основу таку класифікацію та враховуючи те, що виконання зобов'язань з надання транспортних послуг регулюється, окрім гл. 48, положеннями гл. 63, 64 ЦК України, а також багаторівневою системою нормативно-правових актів, де врегульовані особливості виконання зобов'язань за видами договорів перевезення, пропонуємо систематизувати правові норм, присвячені виконанню договірних зобов'язань з надання транспортних послуг, шляхом класифікації законодавчих підходів щодо цього на три рівні: 1) типологічний, яким визначено загальні правила про виконання договірних зобов'язань з надання послуг; 2) підтипологічний, яким визначено загальні правила про виконання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг; 3) спеціальний, яким визначено правила про виконання договірних зобов'язань щодо окремих видів договорів перевезення. Така класифікація максимально охоплює норми, які регулюють особливості виконання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг.

Важливою особливістю виконання досліджуваних зобов'язань з надання транспортних послуг, є постійний контроль держави та органів місцевого самоврядування за діяльністю перевізників, тобто притаманна таким відносинам публічна складова. Так, сектор транспортних послуг є особливою сферою державного регулювання, оскільки вона безпосередньо впливає на економічну безпеку держави. Тому, незважаючи на превалювання в досліджуваній нами сфері засадничих принципів свободи договору, підприємництва, справедливості, добросовісності та розумності, правове регулювання відносин з виконання зобов'язань з надання транспортних послуг супроводжуються наявністю й жорстких (імперативних) правил, що повністю відповідають закріпленим в ЦК України загальним засадам цивільного законодавства. У наведених випадках можна стверджувати, що дія принципів приватного права обмежується дією принципів публічного права, у відповідності до яких особа, яка наділена владою, має право односторонньо і безпосередньо, без будь-яких додаткових рішень інших інстанцій, визначати поведінку інших осіб [12, с. 587].

Аналізуючи принципи виконання зобов'язань з надання транспортних послуг, доцільно наголосити, що серед принципів цивільного права виділяють три групи принципів, що здійснюють свій вплив на виконання зобов'язання: 1) загально-цивілістичні принципи (галузево-правові або галузеві) – поширюють свою дію на всі види цивільних відносин; 2) принципи зобов'язального права (підгалузеві) – проявляються в зобов'язальних відносинах; 3) принципи виконання зобов'язань (інституційні або спеціальні) [36, с. 60]. Із таким підходом не погоджується І. Б. Утехін, зазначаючи про недоцільність розгляду загальних (характерних для цивільного права загалом) принципів як таких, що здійснюють свій вплив на виконання зобов'язань [582, с. 55]. З цього приводу доцільно підкреслити, що Т. В. Боднар цілком слушно виділяє загально-цивілістичні принципи, що здійснюють свій вплив на виконання зобов'язання, адже хоча й не всі загальні засади цивільного законодавства, що закріплені у ст. 3 ЦК України, якимось чином впливають на належне виконання сторонами умов договорів перевезення, однак вони також відіграють важливу роль саме як орієнтири для суб'єктів цивільного правовідношення, що, на думку Р. А. Майданика, надає можливість виявити дійсне місце і роль у ньому раціональних засад [297, с. 71]. Наприклад, такий загальний для договірної права принцип, як принцип свободи договору знаходить своє відображення у принципі належного виконання, оскільки сторони вільні у можливості коригування строків, способу, місця виконання тощо.

Відповідність поведінки (вчинення певних дій або утримання від дій) сторін умовам договору про надання транспортних послуг, в яких зафіксовані такі елементи виконання зобов'язання, як предмет, об'єкт, суб'єкти, місце, строк та спосіб, дає підстави оцінювати її (поведінку) як виконання зобов'язання належним чином. І навпаки, невідповідність поведінки контрагентів принаймні одному з параметрів, встановлених умовами договору, є доказом неналежного виконання. З цього приводу Г. О. Сverdлик цілком слушно наголошує на провідній ролі принципу належного виконання зобов'язання, що притаманний

лише цивільному праву [527, с. 103], проявом якого є принцип реального виконання, тобто виконання зобов'язання в натурі.

Характеризуючи особливості виконання договорів про надання транспортних послуг, доцільно зазначити, що за цими договорами надаються такого ґатунку послуги, гарантування досягнення результату яких є неможливим. Позитивний результат такого виду послуг вимагає виконання зустрічних дій як з боку перевізника, так і замовника. Більше того, сама по собі діяльність пов'язана із наданням транспортних послуг та розрахунків за неї є довготривалим процесом, пов'язаним із вчиненням відповідних дій його учасниками щодо надання транспортних засобів, вантажу для перевезення (ст. 917 ЦК), сплати провізної плати та інших платежів (ст. 916 ЦК), проведення вантажно-розвантажувальних робіт (ст. 918 ЦК), дотримання строків доставки (ст. 919 ЦК) тощо. Тобто основна увага суб'єктів виконання спрямована на реалізацію своїх прав та виконання взятих на себе обов'язків за договорами перевезення. Іншими словами, виконання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг – це регламентований законодавством порядок і процес вчинення їх учасниками послідовних, взаємопов'язаних та обумовлених договором дій, зміст якого залежить від сфери перевезень, об'єкта перевезень, обраного способу виконання, місця знаходження відправника та особи, уповноваженої на прийняття виконання, місця знаходження пасажирів, його багажу, вантажу тощо. Змістом виконання зобов'язань з надання транспортних послуг є юридичні та фактичні дії (у певних випадках – утримання від них), перш за все, сторін договору: повідомлення про відправку вантажу, оформлення товарно-транспортних накладних і платіжних документів, повідомлення одержувача вантажу про доставку вантажу тощо. Зазначене підтверджується цілком аргументованою тезою, що перевізник не зможе виконати свій обов'язок, що полягає у перевезенні вантажу, якщо відправник вантажу не надасть вантаж для перевезення у визначений строк, передбачений у договорі, а одержувач вантажу, у свою чергу, не зможе його одержати, якщо перевізник не поінформує його про прибуття вантажу [19, с. 110].

З цього приводу слушним є зроблений у юридичній літературі висновок, що важливу роль для належного виконання зобов'язань за договорами перевезення відіграє інформативна функція. Так, при неможливості передати вантаж одержувачу внаслідок причин, що не залежать від перевізника, останній повинен повідомити про це замовника, який зобов'язаний надати йому інформацію про іншого одержувача в обумовлені договором строки. Однак у разі неможливості доставки вантажу до нового місця призначення перевізник повертає вантаж замовнику, тобто наслідок у формі цивільно-правової відповідальності в цьому випадку не застосовуватиметься [107, с. 35].

Погоджуючись із такою позицією, зазначимо, що кожна із сторін договору перевезення повинна надати іншій стороні необхідну інформацію для належного виконання зобов'язань з надання транспортних послуг. Так, замовник повинен надати інформацію про особливості об'єкта перевезення (особливості багажу, вантажу, спеціальні потреби у разі перевезення пасажирів з обмеженими фізичними можливостями тощо), натомість виконавець послуги повинен проінформувати замовника про особливості надання послуги даним видом транспорту. Адже, як влучно зазначає О. В. Кохановська, «обмін інформацією, а не правами на інформацію, відіграє провідну роль у всіх процесах...» [205, с. 99]. Тим паче, що ми живемо в інформаційному суспільстві, що вже настало [207, с. 188].

Зважаючи на наведене, вважаємо, що визначення сутності виконання зобов'язань з надання транспортних послуг саме як сукупності вчинюваних сторонами дій, спрямованих на належне надання такої послуги та її оплати, є принциповим для правильного розуміння договірної динаміки. Зазначене підтверджується висновком, що виконання зобов'язання як процес реалізації сторонами своїх прав і обов'язків за договором полягає і проявляється у вчиненні сторонами дій на виконання договірних обов'язків (визначених змістом зобов'язання) і тільки за умови належного виконання кожного із таких обов'язків можна говорити про належність здійсненого ними виконання в цілому і припинення зобов'язання належним виконанням [110, с. 20]. Тобто для



припинення зобов'язань з надання транспортних послуг необхідним є вчинення ряду дій, які в своїй сукупності складають зміст зобов'язання та у разі їх належного виконання є правоприпиняючим юридичним фактом, з настанням якого законодавець пов'язує закінчення зобов'язально-правового зв'язку між замовником транспортної послуги та її виконавцем. З цього приводу в юридичній літературі цілком слушно наголошується, що у зобов'язаннях зі складним змістом неналежне виконання одного обов'язку не повинно тягнути за собою припинення інших обов'язків [571, с. 25–26].

В механізмі виконання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг складовими є: 1) умови виконання; 2) елементи виконання; 3) принципи належності та реальності виконання.

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.

Водночас, зважаючи, що діяльність перевізника є дозвільною, то виконання зобов'язань з надання транспортних послуг додатково гарантується вимогами дотримання її умов (публічно-правове забезпечення виконання зобов'язань). З цього приводу в юридичній літературі цілком доречно пропонується доповнити ст. 526 ЦК України спеціальним застереженням: «Якщо дії боржника підлягають ліцензуванню, то виконання його зобов'язань повинне виконуватися із дотриманням ліцензійних умов» [332, с. 160]. Як видається, таке застереження має

досить принципове значення для виконання перевізником зобов'язань особисто та можливості заміни сторони у зобов'язанні.

Отже, зважаючи на те, що цивільно-правовий договір як дієвий регулятор приватноправових відносин [223, с. 404] зайняв самостійне місце в механізмі правового регулювання [99, с. 121], можемо стверджувати, що йому цілком доречно надано значення першочергової умови виконання зобов'язання (ст. 628 ЦК). На думку З. В. Ромовської, у сфері договірних відносин закон перестає вважатися істиною в останній інстанції [510, с. 42]. Разом із тим з цього приводу в юридичній літературі наголошується, що положення законодавства як друга умова виконання зобов'язань залишаються одним з основних регуляторів поведінки суб'єктів договірної зобов'язання [328, с. 22]. Адже суб'єкти договірних зобов'язань з надання транспортних послуг не завжди вільні у виборі можливостей застосування права, особливо коли реалізується імперативно виражений юридичний обов'язок чи заборона. Прикладом може слугувати положення ч. 3 ст. 922 ЦК України, в якій закріплено обов'язок перевізника відшкодувати пасажирові завдані збитки, пов'язані із запізненням транспортного засобу в пункт пересадки [279, с. 33].

Тобто зобов'язання з надання транспортних послуг упорядковуються як на законодавчому, так і договірному рівнях. Разом із тим досліджувана нами сфера транспортних правовідносин пов'язана з експлуатацією джерел підвищеної небезпеки відповідно й більшим повинен бути ступінь нормативного регулювання. Зважаючи на це, договори перевезення повинні відповідати обов'язковим для сторін правилам, які закріплені у відповідних транспортних кодексах, положеннях, статутах тощо, про що йшлося у попередніх розділах дослідження. На цьому ж наголошує і законодавець, закріпивши у абз. 2 ч. 3 ст. 6 ЦК України правило про неможливість відступу від імперативних положень закону (імперативних норм закону над договором). Не є винятком і відносини з належного виконання зобов'язань з надання транспортних послуг. Як нами уже зазначалось, в окремих випадках держава встановлює імперативні норми, маючи на меті забезпечення необхідної динаміки цивільного обороту, встановлюючи

такі моделі поведінки, які дозволяли б нівелювати ризики ненадання чи неналежного надання транспортної послуги замовнику, що у випадку належного їх надання призводить до задоволення як приватних, так і публічних (сплата податків, держмита тощо) інтересів.

Так, зобов'язання щодо сплати податків, державного мита при міжнародних перевезеннях тощо є закріпленим законодавчо обов'язком платника податків сплатити законно встановлений, правильно обчислений, в певному розмірі, з дотриманням встановленого порядку і строку податок чи мито (іншими словами, задовольнити державний інтерес). Наведена група відносин відноситься до міжнародних публічних, які регулюються міжнародними конвенціями і угодами, а також нормами національного адміністративного та фінансового права [93, с. 19]. Крім того, досліджувана нами сфера транспортних правовідносин пов'язана з переміщенням пасажирів, вантажу, багажу тощо не лише в межах внутрішнього сполучення, а й в межах міжнародних сполучень, що напряду залежать від можливості вільного пересування іноземних перевізників територіями суверенних держав, використання Світового океану, міжнародного повітряного простору, міжнародних річок і каналів. Зважаючи на це, принцип свободи договору може обмежуватись положеннями міжнародних транспортних договорів, транспортних регламентів, конвенцій [308, с. 104]. Наприклад, основним документом, який регламентує комерційні умови міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, є Конвенція про договір міжнародних дорожніх перевезень вантажів від 19 травня 1956 р., положення якої застосовується до всіх договорів автомобільного перевезення вантажів, у випадку, коли місце прийняття до перевезення вантажу і місце його передання знаходяться на території двох різних країн, з яких, принаймні, одна є учасницею цієї Конвенції.

Наступною умовою виконання зобов'язань з надання транспортних послуг є звичай як правило поведінки людей, що склалося в процесі їхнього співжиття, ввійшло до звички, побуту і свідомості певної групи чи всього суспільства. Як слушно з цього приводу зазначається в юридичній літературі, звичаї були і залишаються однією з форм регулювання суспільних відносин у суспільстві [142,

с. 40–41]. Звичаями прийнято розуміти єдині (одноманітні), такі, що постійно дотримуються і широко відомі, правила поведінки, за якими учасниками визнається юридичний характер обов'язків [310, с. 32]. Разом з тим в сучасних умовах не слід применшувати роль звичаїв як позаюридичних джерел правового регулювання відносин з надання транспортних послуг, адже звичай, як і нормативно-правовий акт, є способом зовнішнього вираження і закріплення правових норм [609, с. 38]. Прикладом зазначеного є особливості регулювання морських перевезень, де морські звичаї відіграють надзвичайно важливу роль саме як регулятора зазначених правовідносин з перевезення. Наприклад, якщо в сфері морських перевезень в лінійному судноплаванні основними регуляторами є конвенційні положення, то в перевезеннях в трамповому судноплаванні регулювання відносин відбувається за допомогою звичаїв [227, с. 442].

З цього приводу доцільно зазначити, що у французькій цивільно-правовій доктрині в окремих випадках спостерігається визнання правового звичаю нарівні із законом. Так, відповідно до ст. 1135 Французького цивільного кодексу угоди зобов'язують не лише до того, що в них виражено, а й до всіх наслідків, виконання яких відповідно до характеру цього зобов'язання вимагають справедливості, звичай або закон [648]. Натомість, за загальним правилом, встановленим у праві Швейцарії, застосування звичаїв можливе за наявності прогалин у законодавчому регулюванні [673].

Різний підхід до звичаю як регулятора цивільних правовідносин відображено й у вітчизняному законодавстві. Так, доцільно підтримати висловлену на сторінках юридичної періодики критику відображеного у ст. 7 ЦК України підходу щодо відсутності хоча б спроби законодавця визначити загальні правила застосування правових звичаїв [105, с. 100]. І. А. Діковська з цього приводу зазначає, що умовою застосування звичаїв ділового обороту до питань виконання зобов'язання є відсутність відповідного регулювання у договорі, ЦК, інших актах цивільного законодавства. Водночас із інших статей ЦК (наприклад, ст. 527, 529, 531, 532, 538, 539, 613, 652, 687, 846) випливає пріоритетність застосування звичаїв порівняно із нормами ЦК України. Натомість зі ст. 627 ЦК України

впливає, що звичаї ділового обороту є обмежувачем свободи договору, а зі ст. 630 ЦК України – що за певних умов звичаєм ділового обороту вважаються типові умови договору [122, с. 114]. С. О. Погрібний під обмеженнями на застосування звичаїв для регулювання цивільних відносин визначає лише випадки: а) урегульованості відповідних відносин актами цивільного законодавства чи договором; б) суперечності звичаю актові цивільного законодавства чи договору, що хоч безпосередньо і не регулює відповідні цивільні відносини, проте встановлює обмеження на застосування звичаїв до їх регулювання [359, с. 214–215]. І з такою точкою зору варто погодитись.

Таким чином, за відсутності імперативних норм, що визначають особливості виконання договору перевезення, договірних умов та диспозитивних правил, що діють у тому випадку, коли сторони своєю домовленістю не встановлять інший порядок або взагалі не виключать дію норми, до відносин сторін з виконання зобов'язань про надання транспортних послуг можуть застосовуватися звичаї ділового обороту. З цього приводу С. Коул зазначав, що, окрім угоди сторін, умови виконання договірних зобов'язань перевізником, відповідальності перевізника за незбереження вантажу до завантаження та після вивантаження можуть визначатися місцевим законодавством або звичаями [649, с. 82]. Зважаючи на наведене, можемо констатувати, що на сучасному етапі правового регулювання відносин з виконання зобов'язань про надання транспортних послуг відбувається звуження сфери дії звичаєвого права на користь закону та договору, що надає можливість стверджувати про його додатковий характер, оскільки можливість його застосування напряду залежить від наявності законодавчих норм або ж умов договору. Тобто критерієм застосування такої умови виконання зобов'язань з надання транспортних послуг, як звичай, є відсутність відповідних договірних умов чи вимог актів законодавства.

Крім правових звичаїв, регулювання виконання зобов'язань з надання транспортних послуг може здійснюватись відповідно до інших вимог, що звичайно ставляться. Законодавець доволі часто робить посилання на такі вимоги як в ЦК України (ч. 4 ст. 632, ч. 2 ст. 673), так і в інших кодифікованих актах

(прикладом посилання на інші вимоги, що звичайно ставляться, є норми КТМ України – звичайно прийняті строки доставки вантажу (ст. 160), звичайний спосіб приймання вантажу (ст. 166), правила, що існують в даному порту (ст. 381) тощо). З цього приводу слушною є думка С. О. Погрібного, що категорія вимог, що звичайно ставляться, не має статусу звичаю ділового обороту, не є джерелом права, такі вимоги визначаються в кожному конкретному випадку до спірної ситуації та можуть мати характер відносин, що існують на практиці лише між двома суб'єктами. Під вимогами, що звичайно ставляться, вчений пропонує розуміти вимоги, що виникають із звичайної поведінки, на відміну від звичаю, коли йдеться про звичаєве право [359, с. 215].

Переходячи до аналізу елементів виконання зобов'язань з надання транспортних послуг, доцільно зазначити, що в юридичній літературі усталеним є підхід, за яким до останніх відносять: 1) суб'єктів виконання зобов'язання; 2) предмет виконання зобов'язання; 3) спосіб виконання; 4) місце виконання зобов'язання; 5) строк (термін) виконання зобов'язання [32, с. 108–109]. Такі вимоги звичайно закріплюються в диспозитивних нормах законодавства, що надає можливість сторонам обрати оптимальний для них варіант виконання [235, с. 12–18]. Як слушно наголошує Гарсія Гаррідо, елементи виконання можна вивести із самої суті виконання зобов'язання [71, с. 487]. Такі вимоги в юридичній літературі пропонується іменувати «модусом виконання зобов'язань» [525, с. 10]. Згідно з Юридичною енциклопедією зазначений термін здебільшого використовується у дипломатичній практиці для позначення того, яким чином та в якому порядку мають бути виконані ті чи інші зобов'язання або дії [337, с. 748]. При екстраполяції цих положень на договірні зобов'язання з надання транспортних послуг модус виконання договорів перевезення спрямований на забезпечення загального порядку виконання зобов'язань в цій сфері.

Зважаючи, що розгляд елементів виконання договірних зобов'язань загалом та зобов'язань з надання транспортних послуг зокрема неодноразово здійснювався у вітчизняній цивілістиці, відповідно в межах цього підрозділу зупинимося лише на деяких суттєвих моментах, що у контексті подальшого

дослідження нададуть змогу виокремити правові наслідки невиконання чи неналежного виконання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг.

Отже, важливим елементом належного виконання договорів про надання транспортних послуг є виконання їх умов належними сторонами. Так, у ч. 1 ст. 902 ЦК України закріплено загальне до всіх договорів про надання послуг правило про надання виконавцем послуг особисто. Тобто виконавець за договором зобов'язаний надати послугу особисто, не покладаючи цього обов'язку на іншого суб'єкта цивільних правовідносин. Якщо це юридична особа, то зобов'язання з її боку має бути виконано представником останньої, який перебуває із нею в трудових відносинах. Якщо ж виконавцем за договором є фізична особа, то вона надає послугу особистою працею [613, с. 828]. Водночас ч. 2 цієї самої статті передбачено виняток із загального правила, який є доволі актуальним для особливостей виконання досліджуваних нами договорів та відображається у закріпленій можливості покласти виконання умов договору на іншу особу, при погодженні цього між сторонами, з обов'язковою відповідальністю за дії чи бездіяльність таких третіх осіб у повному обсязі на виконавця за договором [671, с. 10].

Особисте виконання обов'язку боржником і особисте прийняття виконання кредитором визнані загальним правилом виконання зобов'язання, згідно з яким кожна зі сторін у зобов'язанні має право вимагати доказів того, що обов'язок виконується належним боржником або виконання приймається належним кредитором чи уповноваженою на це особою (ст. 527 ЦК). Щоправда, на практиці винятки із цього загального правила щодо особистого виконання зобов'язання і особистого його прийняття сторонами мають місце у разі передоручення виконання і переадресування прийняття (теорія складних зобов'язань). При покладанні виконання на третю особу відбувається фактична заміна боржника, проте сама третя особа не стає стороною в зобов'язанні, оскільки вона виконує стосовно кредитора тільки фактичні дії, наприклад, відвантажує продукцію, оплачує послугу, надає послугу тощо [179, с. 54].

Так, у договорі перевезення може бути закріплене право перевізника покласти виконання договірних умов на іншу особу з обов'язковою відповідальністю перевізника за дії таких осіб. У зазначеній ситуації, хоча договір укладений з конкретним перевізником, зобов'язання або його частина виконуються іншою особою, що має право на надання таких послуг, але за основним договором вважається, що транспортна послуга надана безпосередньо перевізником, з яким укладено договір. Зазначений підхід цілком відповідає положенню ч. 1 ст. 528 ЦК України, адже при передорученні виконання стороною в зобов'язанні все одно залишатиметься перевізник, який, за загальним правилом, і відповідає за порушення зобов'язання іншою особою (ст. 618 ЦК). Те ж саме стосується й випадків надання транспортної послуги третім особам. У цьому випадку виконання зобов'язання визначеній замовником третій особі вважається належним виконанням. Наприклад, у практиці перевезень вантажів непоодинокими є випадки зміни одержувача вантажу, про що в обов'язковому порядку інформується перевізник, що ще раз свідчить про важливість інформаційної функції при наданні таких послуг. Як зазначає з цього приводу О. В. Кохановська, таке право на інформацію не має майнового еквівалента, тобто не може визнаватися майновим [203, с. 19–25]. Водночас зазначимо, що виконання третій особі слід відрізнити від договору на користь третіх осіб, оскільки юридична конструкція договорів про виконання третім особам, як і договорів на користь третіх осіб, також визначається через поведінку зобов'язаної сторони, однак із тією відмінністю, що за договором про виконання третій особі остання не володіє правом вимоги. Якщо за договором, укладеним на користь третьої особи, до вираження наміру третьою особою скористатися наданим їй правом існує період невизначеності з огляду на те, що його виконання, за загальним правилом, повинно здійснюватися з волі третьої особи, то, відповідно, виконання договору з умовою про виконання третій особі здійснюється уже з волі сторони, яка його уклала, оскільки у третьої особи в силу специфіки цього договору не виникає права вимоги [226, с. 36, 38]. Тобто щодо кожного конкретного випадку, коли в зобов'язанні прослідковується участь третіх осіб,



слід ретельно проаналізувати структуру правовідношення і характер його змісту, на основі чого можна дійти висновку, чи є так звана третя особа сторонньою для зобов'язання або його учасником.

Показовою в даному випадку є справа за позовом ПАТ «Українська залізниця» в особі регіональної філії «Придніпровська залізниця» до Управління праці та соціального захисту населення виконкому Криворізької міської ради про стягнення збитків за пільгове перевезення пасажирів за 2015 р. В ході розгляду справи в касаційному порядку Вищим господарським судом України встановлено, що в січні 2015 р. Управлінням праці та соціального захисту населення виконкому Криворізької міської ради (платник) та ПАТ «Українська залізниця» (постачальник) укладено договір про відшкодування наданих пільг населенню, предметом якого є відносини сторін щодо відшкодування пільг, пов'язаних з наданням послуг з перевезення пасажирів, які мають право на ці пільги згідно з діючим законодавством України.

Згідно зі ст. 7 Закону України «Про залізничний транспорт» відносини залізниць з місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування базуються на податковій і договірній основах. На виконання умов Договору позивач з січня 2015 р. по 31 грудня 2015 р. здійснив перевезення пільгової категорії пасажирів у приміському сполученні на суму 4 376 648, 66 грн., що підтверджується обліковими формами про недоотримані кошти за перевезення залізничним транспортом окремих категорій громадян, витрати на перевезення яких відшкодовуються з державного та місцевого бюджетів. На основі чого колегія суддів Вищого господарського суду України у Постанові від 31 жовтня 2017 р. дійшла висновку про примусове стягнення зазначених коштів за надані послуги [390]. Тобто із наведених матеріалів справи вбачається, що обов'язки з оплати транспортних послуг покладені не на пасажирів, а на третю особу. При цьому пасажир не набуває жодних прав вимоги стосовно боржника, що принципово відрізняє описану ситуацію від договірних зобов'язань, укладених на користь третьої особи.

Наведене підтверджується закріпленими в законодавстві підходами щодо можливості участі третіх осіб у виконанні зобов'язання (ст. 511 ЦК), відповідно до якої зобов'язання не створює обов'язку для третьої особи. Стороною в зобов'язанні залишається боржник, який, за загальним правилом, відповідає за порушення зобов'язання іншою особою (ст. 618 ЦК). Т. В. Боднар з цього приводу цілком слушно зазначає, що суб'єктами виконання зобов'язання є сторони зобов'язання, а також інші особи, участь яких у зобов'язанні (шляхом його виконання і прийняття виконання) обумовлена договором, законом або впливає із суті зобов'язання чи звичаїв ділового обороту, з метою забезпечення адекватного правового закріплення їх ролі у виконанні зобов'язання [35, с. 28–31].

Таким чином, виконавцями за договорами про надання транспортних послуг є: а) сторони договору (перевізник та замовник в особі пасажирів, відправника тощо); б) інші особи, які можуть виконувати договірні умови на боці перевізника, за умови дотримання ними вимог законодавства до здійснення такого виду діяльності; в) інші особи у зобов'язанні, які можуть виконувати договірні умови на боці замовника (одержувач вантажу, гарант, поручитель тощо). Останні (категорія «б» та «в»), будучи виконавцями умов договору перевезення, не є його сторонами. Зважаючи на це, цілком слушним є висновок Т. В. Боднар, що поняття «суб'єкти зобов'язання» і «суб'єкти виконання» не завжди збігаються [35, с. 28].

Щодо такого елемента належного виконання, як виконання зобов'язання шляхом передання належного предмета, доцільно наголосити, що в договорах перевезення предметом зобов'язання є транспортна послуга, а предметом виконання – дії перевізника, пасажирів, відправника вантажу, одержувача вантажу та ін. Тобто виконання зобов'язання, що відображається у вчиненні відповідних дій перевізником, пасажиром, відправником вантажу, є надзвичайно важливим етапом, від якого залежить виконання договору, адже предметом цих договорів є основна дія (сукупність дій), яку необхідно вчинити задля досягнення мети договору. Від належного виконання умов зобов'язання щодо предмета залежить досягнення мети зобов'язання, визначеної при його установах [570, с. 193]. Належне виконання умов зобов'язань з надання транспортних послуг щодо

предмета відображається у наданні послуги з використанням погодженого виду транспорту, з дотриманням відповідних правил перевезення пасажирів, упакування чи маркування вантажів тощо. Тобто надання транспортних послуг пов'язане із дотриманням як технічних вимог, так і обов'язків, що передбачені договором, актами законодавства, звичаями ділового обороту.

Спосіб виконання як наступний елемент належного виконання зобов'язань з надання транспортних послуг знаходиться у прямій залежності від предмета виконання. Як і предмет виконання, спосіб виконання має бути належним, тобто відповідати умовам договору, вимогам ЦК України та іншим актам цивільного законодавства, а за відсутності таких умов та вимог – звичаям ділового обороту або іншим вимогам, що зазвичай ставляться [125, с. 242]. Як зазначає з цього приводу І. Б. Утехін, спосіб виконання є логічним завершенням процесу реалізації договірної правовідносини, бо надає відповідь на питання, як виконуються дії, що впливають з обов'язків сторін [582, с. 98]. Загалом під способом виконання зобов'язань в юридичній літературі пропонується розуміти характер дій, що повинні бути вчинені для виконання зобов'язання, порядку вчинення боржником дій з виконання зобов'язання. Саме через характер дій (порядок, процедуру, послідовність їх вчинення) розкривається спосіб виконання зобов'язання [89, с. 588]. Під способом виконання часто розуміють і нормативні положення щодо виконання боржником свого обов'язку частинами (ст. 529 ЦК України, ч. 4 ст. 193 ГК України), що, за загальним правилом, надає кредиторіві право не приймати таке виконання [110, с. 27].

Спосіб виконання залежить від специфіки окремих зобов'язань. Наприклад, при перевезеннях пасажирів належність способу виконання проявляється у наявності чи відсутності пересадок, а при перевезенні вантажів – чи здійснюється перевезення одним (пряме сполучення) чи кількома видами транспорту (пряме змішане сполучення). Водночас і замовник повинен виконати взяті за договором зобов'язання в належний спосіб шляхом прийняття послуги та її оплати. Оплата транспортних послуг може здійснюватись повністю чи частинами.

В договорах перевезення яскраво прослідковуються такі способи виконання зобов'язань як вчинення боржником одноразової дії (діяльності) або системних дій (діяльності). Так, для більшості договорів перевезення характерним є здійснення одноразової діяльності щодо переміщення певного об'єкта, з реалізацією якої зобов'язання виконуються, наприклад, переміщення пасажирів, багажу, вантажу за допомогою транспортного засобу у пункт призначення. Проте для окремих договорів перевезення вантажу, а саме – довгострокового договору – притаманне виконання зобов'язання шляхом вчинення багаторазових систематичних дій (діяльності), що відрізняє його від інших договорів перевезення.

Окремо увагу доцільно акцентувати на випадках зупинення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг за довгостроковими договорами. Так, довгострокові договори перевезення укладаються з метою закріплення тих умов договору, щодо яких відсутня необхідність їх постійного узгодження. Однак на практиці непоодинокими є випадки, коли перевізник не може виконати своїх зобов'язань з підстав, за які жодна зі сторін не відповідає. Така неможливість може бути наслідком дії непереборної сили, що призвело до аварій та знищення вантажу тощо. З цього приводу законодавець передбачив положення, за яким зобов'язання припиняється у зв'язку з неможливістю його виконання (ст. 607 ЦК України). Для відновлення зобов'язань потрібно укласти новий договір. Однак у довгострокових договорах перевезення припинення зобов'язань не відбувається. Після усунення перешкод виконання поновлюється. Тобто настання таких обставин, що створюють неможливість надання транспортної послуги за довгостроковими договорами протягом певного часу, зупиняє виконання на час дії зазначених обставин або усунення їх наслідків, якщо це не суперечить суті зобов'язання. Якщо ж неможливість виконання виникла внаслідок порушення перевізником зобов'язань, то воно не припиняється, а трансформується в додаткові обов'язки (відшкодувати заподіяні збитки, сплатити штраф тощо).

Правовому регулюванню місця виконання зобов'язання присвячена ст. 532 ЦК України, де визначення цього елемента виконання віднесено на розсуд сторін

у договорі. Місцем виконання зобов'язання вважається місце, в якому мають бути вчинені дії боржника, яких має право вимагати від нього кредитор, а також обов'язково дії кредитора щодо прийняття належного виконання. Зазвичай місцем виконання договору перевезення є пункт призначення, що зазначається в транспортних документах. Місце виконання договору перевезення має важливе значення для вирішення спорів про належне виконання перевізником свого обов'язку та безпосередньо пов'язане із видом транспорту. Наприклад, при здійсненні повітряних перевезень місцем виконання зобов'язань є аеропорти. Те саме стосується місця виконання зобов'язань з надання транспортних послуг Укрзалізницею, вокзали якої і є місцем виконання зобов'язань за договором перевезення. Законодавцем передбачено також імперативне правило визначення місця виконання зобов'язання, якщо воно не встановлено в договорі перевезення. Так, відповідно до абз. 4 ч. 1 ст. 532 ЦК України, якщо місце виконання зобов'язання не встановлено у договорі, виконання за зобов'язанням про передання товару (майна), що виникає на підставі договору перевезення, провадиться за місцем здавання товару (майна) перевізникові.

Щодо строку виконання обов'язків за договорами перевезення, то варто зазначити, що, як правило, він встановлюється за домовленістю сторін або ж може закріплюватись в спеціальних нормативно-правових актах (транспортних кодексах, статутах або правилах перевезень). Хоча окремі строки закріплені в нормах кодифікованого акта цивільного законодавства. Наприклад, згідно з ч. 2 ст. 919 ЦК України вантаж повинен бути виданий одержувачеві на його вимогу протягом тридцяти днів після спливу строку його доставки, якщо більш тривалий строк не встановлений договором, транспортними кодексами (статутами). В іншому випадку він вважається втраченим.

Загалом же особливістю виконання досліджуваних нами правовідносин є наявність спеціальних вимог про строки (терміни) надання транспортних послуг у різнорівневих нормативно-правових актах. Відступ від таких положень забороняється, якщо: а) існує пряма законодавча заборона довільного визначення строків надання транспортної послуги у договорах перевезення; б) обов'язковість

для сторін положень транспортних кодексів, статутів або правил перевезень впливає з їх змісту; в) обов'язковість для сторін положень транспортних кодексів, статутів або правил перевезень впливає із суті відносин між сторонами. З цього приводу заслуговує на увагу висловлена в юридичній літературі пропозиція редагування положень ст. 905 ЦК України шляхом її викладу таким чином: «Строк договору про надання послуг встановлюється за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено різнорівневими нормативно-правовими актами». Необхідність такого редагування ст. 905 ЦК України Н. В. Федорченко пояснюється незрозумілим виокремлення в диспозиції статті закону та інших нормативно-правових актів, оскільки фактично йдеться про різнорівневі нормативно-правові акти [587, с. 282]. Зазначене повністю відповідає вимогам ст. 530 ЦК України, якщо у зобов'язанні встановлено строк (термін) його виконання, то воно підлягає виконанню у цей строк (термін). Так, перевізник зобов'язаний надати транспортні засоби під завантаження у строк, встановлений договором. Відправник повинен пред'явити у встановлений строк вантаж, який підлягає перевезенню (ст. 917 ЦК). Як слушно зауважував В. П. Грибанов, настання чи сплив того або іншого строку завжди тягнуть за собою певні юридичні наслідки, пов'язані з виникненням чи припиненням цивільних прав та обов'язків [96, с. 248]. Значення строку / терміну як елемента належного виконання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг слід розглядати через його функції, оскільки дотримання умов щодо погодженого строку надання послуги є підставою визнання виконання зобов'язання у цій частині належним.

Отже, під механізмом виконання обов'язків у договірних зобов'язаннях з надання транспортних послуг пропонуємо розуміти сукупність умов виконання, елементів виконання та критерії належності виконання таких зобов'язань, де умовами виконання є сукупність встановлених правил (стандартів) поведінки – договірних умов, положень законодавства, звичаїв ділового обороту, інших вимог, які зазвичай ставляться, а також загальних засад (принципів) цивільного законодавства, дотримання яких є необхідним для встановлення факту належного виконання договірних зобов'язань. Елементами (модусом) виконання

зобов'язань з надання транспортних послуг є: а) суб'єкти виконання (замовник, виконавець транспортних послуг); б) предмет виконання (дії (діяльність) щодо надання транспортних послуг); в) спосіб виконання (зумовлений специфікою самої послуги та особливостями її надання); г) строк / термін виконання (зумовлений видом об'єкта перевезення, видом транспорту, пунктом призначення тощо); г) місце виконання (як правило, пов'язане із доставкою пасажирів, багажу, вантажу у пункт призначення) [247, с. 133].

#### **4.3. Способи забезпечення виконання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг**

Продовжуючи дослідження питань належного виконання зобов'язань з надання транспортних послуг, доцільно зазначити, що цьому сприяють багато цивільно-правових інститутів, застосування яких надає можливість стимулювати боржника до виконання покладених на нього обов'язків. Відповідно, у досліджуваних нами зобов'язальних правовідносинах способи забезпечення спрямовані на гарантування належного виконання своїх зобов'язань як виконавцем транспортних послуг, так і замовником. З цього приводу варто зазначити, що інститут забезпечення виконання зобов'язань, виконуючи роль додаткових гарантій та стимулювання належного виконання учасниками своїх обов'язків, є принципово важливим для відносин з надання транспортних послуг. Адже вся сукупність забезпечувальних заходів економіко-правового характеру, що застосовуються сторонами договорів перевезення, спрямовані на стимулювання належного надання транспортної послуги та розрахунків за це і створення для кредитора додаткових гарантій того, що у випадку порушення договірних умов його майнові інтереси отримають повноцінний правовий захист.

Зважаючи на специфіку відносин з надання транспортних послуг, цілком очевидно, що при наданні таких послуг як замовник, так і виконавець транспортних послуг стикається з низкою ризиків, серед яких: 1) чи буде пасажир/вантаж доставлені вчасно до пункту призначення; 2) чи буде

пасажир/вантаж доставлені взагалі; 3) чи можливим буде відшкодування завданих пасажиру чи відправнику вантажу збитків у разі невиконання зобов'язання перевізником; 4) чи будуть виконані фінансові зобов'язання пасажир/відправника вантажу тощо. Так, аналізуючи особливості виконання зобов'язань з надання транспортних послуг, у попередніх підрозділах зазначалось, що за цими договорами надаються такого ґатунку послуги, гарантування досягнення результату яких не завжди є можливим.

На сьогодні в практиці зобов'язальних правовідносин з надання транспортних послуг поширеними є такі поійменовані способи забезпечення, як: неустойка, порука, гарантія, застава, притримання, завдаток. Водночас, як слушно зазначає В. І. Кудрявцев, гнучкий характер положень чинного законодавства, зокрема ст. 546 ЦК України, вказує на можливість застосування учасниками зобов'язальних правовідносин забезпечувальних засобів, не передбачених положеннями законодавства. При цьому важливо зазначити, що усі ці засоби, незалежно від того, передбачені вони актами цивільного законодавства чи ні, об'єднані такими спільними ознаками, як однакове функціональне призначення, майновий зміст, а також додатковий щодо договірному зобов'язання характер [216, с. 60–61]. Як видається, такими способами забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг могли б бути: страхування, фідучіарна застава тощо.

В контексті досліджуваної проблематики заслуговує на увагу позиція В. В. Вітрянського, що мета забезпечувальних заходів полягає не тільки у стимулюванні належного виконання зобов'язання, а й у зменшенні негативних наслідків, що виникли у зв'язку з його порушенням, іншими словами – у захисті майнового інтересу кредитора [43, с. 238]. З цього приводу можемо наголосити на доцільності виділення статичного періоду існування способів забезпечення виконання досліджуваних нами зобов'язань, що починається з моменту узгодження сторонами способу забезпечення виконання взятих на себе обов'язків та його закріплення в договорі перевезення. В цей час обраний контрагентами спосіб забезпечення виконує стимулюючу функцію до належного виконання ними



своїх обов'язків. Натомість динамічний період настає з моменту порушення зобов'язань контрагентом і триває до відновлення порушених прав кредитора. В цьому випадку дія способів забезпечення належного виконання умов договору перевезення спрямована на усунення негативних майнових наслідків порушення договірних умов.

Отже, під способами забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг пропонуємо 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.

Зважаючи на вищенаведене, серед способів забезпечення виконання зобов'язань за досліджуваними договорами можна виділяти: а) способи, у встановленні та реалізації яких беруть участь лише перевізник та пасажир/відправник вантажу (неустойка, заклад, притримання, завдаток); б) способи, у встановленні та реалізації яких беруть участь крім перевізника та пасажир/відправника вантажу також особи, які не є сторонами договорів перевезення (порука, гарантія).

На практиці найбільш поширеним способом забезпечення виконання зобов'язань за договорами про надання транспортних послуг є неустойка, причому як у формі штрафу (за втрату вантажу), так і у формі пені (за порушення строків доставки). У практиці забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг неустойка застосовується, як правило, разом з іншими способами забезпечення виконання зобов'язань, що підвищує ступінь надійності усіх способів забезпечення виконання зобов'язань. Як слушно зазначає з цього приводу І. Й. Пучковська, за наявності такого «дуету» кредитор розраховує отримати неустойку завдяки зверненню стягнення на заставлене майно (ч. 2

ст. 589 ЦК України) або виконанню обов'язку поручителем за договором поруки (ч. 2 ст. 553 ЦК України), тобто завдяки реалізації видів забезпечення виконання зобов'язання [481, с. 192]. Водночас широке застосування неустойки з метою забезпечення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг можна пояснити її зручністю у застосуванні, адже остання є універсальним засобом спрощеної компенсації понесених збитків, пов'язаних із невиконанням або неналежним виконанням умов договору перевезення. Прикладом зазначеного є ст. 168 КТМ України, в якій передбачено законну неустойку за несвоєчасне вивезення одержувачами вантажів з морських портів України, що відображається у покладенні на останніх обов'язку оплати послуг за зберігання цих вантажів у портах у трикратному розмірі. Інше правило передбачено ст. 175 КТМ України, за яким на вантажовідправника або вантажоодержувача за прострочений фрахт покладається обов'язок сплатити пеню відповідно до умов договору морського перевезення вантажу (договірна неустойка) або за ставками, встановленими центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту. Натомість штраф за контрсталійний час суден стягується в безспірному (безакцептному) порядку після подання відправнику або одержувачу вантажу розрахунку сталійного часу і суми штрафу (ст. 183 КТМ України). Отже, як вбачається із відображених у транспортному законодавстві підходів, основна правова функція, яку виконує неустойка, полягає у зміцненні зобов'язальних правовідносин шляхом забезпечення інтересів кредитора у зобов'язанні, тобто належному йому праву вимоги. Штраф як різновид неустойки визначається або у відсотковому відношенні до суми зобов'язання, або у твердій сумі, відтак його розмір, як правило, відомий в момент виникнення забезпеченого штрафом зобов'язання. Водночас пеня – це триваюча, зростаюча неустойка, загальний кінцевий розмір якої заздалегідь невідомий, тому в якості пені можна застосовувати лише родові речі, кількість яких до передачі також буде змінюватися залежно від часу прострочення [125, с. 560].

Виходячи із поширеного критерію поділу неустойки на законну та договірну, доцільно наголосити на практичній цінності у зобов'язаннях з надання

транспортних послуг саме договірної неустойки, яка характеризується тим, що контрагенти договорів перевезення, вступаючи у договірні відносини, вправі самостійно визначати як сам факт встановлення неустойки за невиконання або неналежне виконання умов договору, так і її розмір. Навіть розмір законної неустойки, закріпленої в транспортному законодавстві, не є імперативним, оскільки законодавець у ст. 551 ЦК України передбачив, що розмір неустойки, встановлений законом, може бути збільшений у договорі, а також сторони можуть домовитись про зменшення розміру неустойки, встановленого актом цивільного законодавства. З цього приводу доцільно наголосити, що відповідно до ст. 3 Закону України «Про відповідальність за несвоєчасне виконання грошових зобов'язань» від 22 листопада 1996 р. розмір пені за несвоєчасне виконання грошових зобов'язань не може перевищувати подвійної облікової ставки Національного банку України, що діяла у період, за який сплачується пеня [432]. Як видається, такий підхід спрямований на уникнення значного завищення розміру договірної неустойки.

З приводу того, що може бути предметом неустойки у досліджуваних нами зобов'язаннях з надання транспортних послуг, доцільно до її предмета віднести грошову суму та рухоме майно. Відразу ж зазначимо про неможливість забезпечення належного виконання зобов'язань з надання транспортних послуг шляхом передання як предмета неустойки нерухомого майна [216, с. 142]. Водночас у формі штрафу за порушення умов договору перевезення доречно стягувати будь-які рухомі речі, не вилучені та не обмежені в цивільному обороті, що можуть бути наділені як родовими, так й індивідуальними ознаками. Наприклад, штраф за договором перевезення вантажу може бути встановлений у вигляді передання у власність кредитора частини вантажу тощо.

Таким чином, для неустойки як найбільш поширеного способу забезпечення виконання зобов'язань за договорами про надання транспортних послуг притаманні такі ознаки: а) спрямування на попередження порушення умов договорів перевезення; б) пусковим механізмом її застосування є порушення передбачених договором зобов'язань сторін; в) можливість компенсації втрат

кредитором; г) притаманність і попереджувальної, і виховної функції; г) відсутність у неустойки такої ознаки, як наявність додаткової гарантії виконання зобов'язання (забезпечувального джерела).

Аналізуючи поруку як можливий спосіб забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг, доцільно наголосити на можливості залучення до надання транспортної послуги третьої особи – поручителя. Такого висновку доходимо, зважаючи на закріплену у ч. 1 ст. 553 ЦК України дефініцію поруки, особливістю якої є покладення на поручителя обов'язку майнового характеру. Саме цим в юридичній літературі пояснюється необхідність виникнення зазначеного зобов'язального правовідношення на підставі договору, в якому виражається воля особи на прийняття поруки [325, с. 169]. Тобто при укладенні договору поруки кредитор в особі поручителя фактично отримує додаткового боржника, до якого може пред'явити вимогу в обсязі всіх невиконаних боржником зобов'язань [611, с. 237]. Водночас у зобов'язаннях з надання транспортних послуг така можливість обов'язково повинна узгоджуватись із замовником, адже, наприклад, для пасажирів має значення, який перевізник надає транспортні послуги.

Важливе значення цього правового інституту при забезпеченні виконання договорів про надання транспортних послуг на сьогодні не викликає сумніву, оскільки не всі можливі способи забезпечення можуть бути дієвими при забезпеченні вчасної та якісної доставки пасажирів/вантажу в пункт призначення. Тобто забезпечення інтересів пасажирів/відправника вантажу, якому гарантується якісне та вчасне надання транспортної послуги, шляхом залучення поручителя, який, володіючи необхідними дозволами та навиками, зобов'язується доставити пасажирів чи/або вантаж в пункт призначення, якщо цього не зможе здійснити боржник (перевізник) за основним зобов'язанням. Вищевикладене надає можливість зробити висновок про комплексний характер зобов'язань поручителя, що проявляється в тому, що поручитель поручається перед пасажиром чи відправником вантажу за виконання перевізником свого обов'язку, і у разі його порушення сам здійснює виконання, а також відповідає перед кредитором за

порушення зобов'язання боржником. В такому випадку замовник в особі поручителя фактично отримує додаткового перевізника, до якого може пред'явити вимогу в обсязі всіх невиконаних основним боржником обов'язків за договором, а перевізник – додаткові гарантії виконання грошових зобов'язань замовником чи/або поручителем. 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.

Крім того, поручитель у досліджуваних нами договірних зобов'язаннях може поручитись за належне виконання грошових зобов'язань замовником транспортної послуги (пасажиром чи відправником вантажу). Йдеться про обов'язок останніх щодо сплати провізної плати, комісійного та страхового збору, багажного тарифу тощо. Більше того, у випадку прострочення виконання грошових зобов'язань замовником порукою забезпечується й обов'язок сплатити відсотки за прострочення виконання зобов'язань та відшкодувати пов'язані з цим збитки, що можуть відобразитись в упущеній вигоді. Таким чином, сплата грошової суми у зв'язку з порушенням замовником транспортної послуги грошового зобов'язання є обов'язком поручителя, порушення якого тягне за собою для останнього відповідні правові наслідки, що полягають у притягненні його до цивільної відповідальності. Те ж саме стосується й перевізника. Наприклад, до мір цивільно-правової відповідальності поручителя законодавець відносить обов'язок відшкодування шкоди у випадку, коли багаж пасажирів чи вантаж повернути виявиться неможливим (компенсаційна порука). Водночас у договорі цілком можливо передбачити умову про доставку поручителем перевізника втраченого вантажу, за умови, коли вантаж характеризується родовими ознаками (так звана замінювальна порука).

Таким чином, використання поруки у зобов'язаннях з надання транспортних послуг найбільш доцільно відображається у широкому підході до розуміння відповідальності поручителя, оскільки інтерес кредитора у таких договорах полягає у якісній та вчасній доставці пасажирів чи/або вантажу до пункту

призначення досвідченим перевізником (порука-виконання), а не в одержанні відшкодування та неустойки за вузьким підходом чи наявності у поручителя права вибору щодо надання послуги в натурі або сплаті грошових сум, які повністю покривали б кредитору всі збитки, викликані невиконанням.

До поручителя, який належним чином виконав зобов'язання, забезпечене порукою, переходять усі права кредитора в цьому зобов'язанні. В юридичній літературі такий порядок заміни кредитора в зобов'язаннях розглядається як суброгація [101, с. 296]. На нашу думку, зазначений висновок може бути підтверджений виходячи з того, що умови, визначені договором перевезення, за основного перевізника виконує третя особа, до якої і переходить право вимагати належного виконання зобов'язання на свою користь. Відповідно, зобов'язання між замовником і первісним перевізником припиняються, а право вимагати плату за надану послугу переходить до такої третьої особи. Така третя особа набуває того обсягу прав, що належали первісному кредитору.

Специфічною особливістю виконання зобов'язання із поруки є можливість передбачення кількох осіб на боці поручителя. Так, договором поруки можуть бути визначені конкретні обов'язки кожного із поручителя. Наприклад, один поручитель зобов'язується провести розвантажувально-навантажувальні роботи, інший – надати відповідну техніку для цього, третій – надати транспорт для перевезення, а четвертий – на підставі наявної в нього ліцензії здійснити саме перевезення. Тобто основний боржник у зобов'язаннях за договором перевезення разом з поручителями відповідають перед кредитором як солідарні боржники, якщо в договорі не закріплена вказівка про їх додаткову (субсидіарну) відповідальність.

Підсумовуючи аналіз цього способу забезпечення виконання зобов'язань, доцільно наголосити, що поруці притаманна договірна природа, що відображається в укладенні окремого договору або ж шляхом закріплення відповідного положення про поруку в договорах перевезення, де зазначається вид поруки, обсяг відповідальності поручителя, можливість множинності поручителів, солідарний характер відповідальності поручителя і боржника у

випадку невиконання останнім його обов'язку тощо. Інтерес поручителя, що забезпечує виконання зобов'язань сторонами договору перевезення, може полягати в одержанні додаткового доходу таким способом, адже законодавець у ч. 1 ст. 558 ЦК України безпосередньо передбачив право поручителя на оплату таких послуг.

Специфічним способом забезпечення виконання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг є гарантія, особливість якої 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. На боці гаранта, виходячи зі змісту ч. 1 ст. 560 ЦК України, при забезпеченні виконання зобов'язань з надання транспортних послуг можуть виступати банк, інша фінансова установа чи страхова організація. У ст. 4 Закону України «Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг» від 12 липня 2001 р. одним із видів фінансових послуг є надання гарантій та поруки [476]. Якщо ж гарантію видала юридична особа, яка чинним законодавством не віднесена до фінансових установ, така гарантія є недійсною (нікчемною) на підставі ч. 2 ст. 215 ЦК України. Якщо ж сторони договору перевезення, скориставшись відкритим переліком видів забезпечення виконання зобов'язань, встановлять забезпечення з назвою «гарантія», яке передбачатиме відповідальність за порушення грошового зобов'язання боржником особи, що не є фінансовою установою, то відповідно до загальних положень про забезпечення виконання зобов'язань таке забезпечення має бути акцесорним, отже, відповідатиме юридичній природі поруки як особисте акцесорне забезпечення і забезпечить виконання зобов'язання у свій спосіб [610, с. 71].

Забезпечувальний характер цього способу забезпечення проявляється у тому, що в разі порушення замовником зобов'язань із оплати наданої послуги гарант зобов'язаний сплатити грошову суму відповідно до умов гарантії перевізнику. Слід зазначити, що гарант виконує грошове зобов'язання замовника (принципала) перед перевізником (бенефіціаром) повністю або в певній сумі, зазначеній в

гарантії, відповідно до умов договору гарантії. Водночас у разі порушення гарантом свого обов'язку його відповідальність перед кредитором не обмежується сумою, на яку видано гарантію, якщо інше не встановлено домовленістю між гарантом та принципалом. Проте, незалежно від того, який механізм застосування санкцій до гаранта буде встановлений гарантією, кредитор має право вимагати сплати йому грошової суми з урахуванням встановленого індексу інфляції за весь час прострочення, а також трьох процентів річних від простроченої суми, якщо інший розмір процентів не встановлений законом (ч. 2 ст. 625 ЦК України) [325, с. 182]. Тобто підставою для виконання гарантом своїх обов'язків є прострочення замовником виплат за надані транспортні послуги та пред'явлення вимоги перевізником до гаранта про сплату передбаченої договором гарантії грошової суми. З цього приводу доцільно зазначити, що у такій вимозі перевізник повинен обґрунтувати гаранту, в чому відображається таке порушення замовником умов договору перевезення та, що не менш важливо, така вимога повинна бути пред'явлена у визначений сторонами договору гарантії строк. Зокрема, одержавши вимогу, гарант має негайно повідомити про це боржника і передати йому копії вимоги разом з доданими до неї документами. Якщо строк розгляду вимоги і документів в гарантії не встановлено, то гарант зобов'язаний вчинити ці дії у розумний строк. Гарант вправі відмовитися від задоволення вимоги кредитора, якщо: а) вимога або додані до неї документи не відповідають умовам гарантії; б) вимога або додані до неї документи подані гаранту після закінчення строку дії гарантії (ст. 565 ЦК України).

Специфіка гарантії відображається і у неможливості передання повноважень за нею іншій особі. Наприклад, у випадку залучення додаткового перевізника, який зобов'язується надати послугу замість основного, законодавець у ч. 5 ст. 563 ЦК України закріпив заборону передання права вимоги до гаранта додатково залученому перевізнику, якщо інше не буде передбачено безпосередньо у гарантії. Тобто якщо банк або інша фінансова установа погодиться на можливість виконання вимоги за гарантією іншим особам, в такому випадку додатково залучений перевізник, що виконає договірні зобов'язання з надання транспортних



послуг за основного перевізника, зможе пред'явити вимоги до гаранта про сплату передбаченої договором гарантії грошової суми. З цього приводу доцільно навести положення ст. 3 Уніфікованих правил Міжнародної торговельної палати для гарантій за першою вимогою, де передбачено, що всі вказівки з видачі гарантій та доповнень до них, а також тексти самих гарантій і доповнень мають бути ясними, точними і виключати спірні моменти [580].

Підсумовуючи, доцільно наголосити на ефективній природі цього способу забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг завдяки спрямованості на захист інтересів перевізника у разі порушення грошових зобов'язань замовником, що передбачає і майновий інтерес гаранта за видачу гарантії.

Наступним поширеним видом забезпечення виконання досліджуваних нами договірних зобов'язань є завдаток, під яким розуміється грошова сума або рухоме майно, що видається кредиторіві боржником у рахунок належних з нього за договором платежів, на підтвердження зобов'язання і на забезпечення його виконання (ч. 1 ст. 570 ЦК України). З приводу забезпечувальної сили завдатку як способу забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг вважаємо спірною позицію І. Й. Пучковської про недостатній забезпечувальний ефект завдатку. На думку дослідниці, забезпечити виконання зобов'язання так, як це роблять інші види забезпечення, завдаток неспроможний. Передана як завдаток грошова сума або інше рухоме майно не створює забезпечувального джерела, за рахунок якого при порушенні боржником обов'язку кредитор зможе задовольнити свою вимогу в повному обсязі [482, с. 35]. При порушенні договору кредитором, який отримав завдаток і тому має повернути його та суму у розмірі завдатку або його вартості, виконання цього обов'язку кредитора нічим не забезпечене [481, с. 198]. З цього приводу доцільно зазначити, що цікавою особливістю цього способу забезпечення, як зазначає А. Б. Гриняк, є можливість забезпечення як зобов'язань боржника (втрачає завдаток при порушенні зобов'язання), так і кредитора (має повернути завдаток та додатково сплатити суму у розмірі завдатку або його вартості у разі порушення зобов'язання) [104, с. 260–261]. Поряд із

можливістю втрати завдатку або повернення його подвійного розміру потерпіла сторона має право на застосування до винної у порушенні зобов'язання сторони одночасно кількох заходів відповідальності, таких як відшкодування збитків (ст. 22 ЦК України), стягнення неустойки (ст. 550 ЦК України), інфляційних нарахувань та трьох відсотків річних (ст. 625 ЦК України). Проте загальний обсяг нарахованих до стягнення санкцій може бути надмірним порівняно з очікуваними збитками для потерпілої сторони, а тому доцільним є законодавче закріплення правила про можливість зменшення розміру завдатку, сукупного розміру вищезгаданих санкцій або ж розміру кожної з них [37, с. 15]. Тобто у досліджуваних нами зобов'язаннях з надання транспортних послуг сплата замовником суми завдатку одночасно стимулює як належне їх виконання перевізником (під загрозою повернення подвійної суми завдатку), так і замовником щодо вчасного надання вантажу для перевезення (під загрозою у випадку такого прострочення втрати суми завдатку).

Водночас, за загальним правилом, якщо передана перевізникові сума на забезпечення виконання зобов'язань не буде чітко поійменована як завдаток, зазначені відносини кваліфікуватимуться як авансові (ч. 2 ст. 570 ЦК), наслідком чого є втрата нею забезпечувальної функції, оскільки така сума підлягає поверненню замовнику, якщо перевізник не виконає взятих за договором зобов'язань. Зважаючи на це, припускаємо обов'язковість існування договору перевезення, на належне забезпечення виконання умов якого спрямовані положення про завдаток. На підтвердження обов'язковості існування основного зобов'язання, на забезпечення виконання якого спрямований завдаток, свідчить положення ч. 1 ст. 570 ЦК України, на основі якої можна зробити висновок, що в договорі перевезення можуть передбачатися умови про встановлення завдатку або умови про укладення сторонами договору завдатку. Тобто завдатком забезпечуються лише існуючі зобов'язання замовника та виконавця транспортних послуг, належне виконання яких та спосіб їх забезпечення може передбачатись або безпосередньо в договорі перевезення, або окремим договором завдатку.

Серед інших поименованих способів забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг, що ефективно стимулюють боржника до належного виконання взятих зобов'язань, а в разі їх порушення надійно захищають інтереси кредитора, доцільно виокремити заставу, надійність якої обумовлює її майновий характер. Недарма в юридичній літературі «речова сторона» застави справедливо виділяється дослідниками як основна при визначенні її мети – звести до мінімуму ризик заставодержателя як кредитора [27, с. 21]. Крім того, відзначається, що у зобов'язаннях з надання послуг перевага цього способу забезпечення полягає в тому, що: а) ним забезпечується збереження заставленого майна на момент розрахунку боржника з кредитором; б) забезпечується можливість кредитора-заставодержателя задовольнити свої вимоги переважно перед іншими кредиторами; в) кредитор має можливість відшкодувати всі збитки, які виникли з вини боржника; г) перехід права власності на предмет застави до третьої особи не припиняє заставних зобов'язань [586, с. 262].

Отже, аналізуючи такий найбільш поширений вид застави у зобов'язаннях з надання транспортних послуг, як застava рухомого майна, що здійснюється шляхом передачі його заставодержателю (заклад), доцільно наголосити, що предметом закладу може бути рухоме майно, не вилучене з цивільного обороту, на яке може бути звернене стягнення, опис якого у договорі закладу повинен давати змогу чітко ідентифікувати його з метою поширення стягнення на таке майно [144, с. 5]. Наприклад, у міжнародних повітряних перевезеннях передбачено правило про загальний опис такого майна без вказівок на суму, адже головною метою Кейптаунського реєстру є попередження третіх осіб про наявність інтересу кредитора в авіаційному об'єкті, а не про суму його вимог, які відображаються у сумі основного боргу, штрафних санкціях за порушення зобов'язань перевізником та збитків, пов'язаних з пред'явленням вимог до боржника і зверненням стягнення на предмет обтяження, його утримання і збереження [616, с. 233].

Поряд із класичним закладом в юридичній літературі виділяють так звану тверду заставу, яка передбачає, що за згодою заставодержателя та заставодавця предмет застави залишається у заставодавця під замком та печаткою заставодержателя або індивідуально визначена річ залишається у заставодавця з накладанням знаків, що свідчать про заставу. До твердої застави застосовуються норми про заклад, якщо це не суперечить суті відносин між сторонами [481, с. 270]. Так, для забезпечення вимог щодо відшкодування витрат, зроблених перевізником за рахунок вантажу, внесення плати за простій судна в порту вивантаження, а також сплати фрахту і плати за простій у порту навантаження, перевізник має право застави на вантаж, що перевозиться. Перевізник має право в порядку, передбаченому законодавством, продати вантаж, що є предметом застави, попередньо повідомивши про це відправника або фрахтувальника, а також одержувача (ст. 164 КТМ України). Зазначене право «законної застави» припиняється у випадках: а) видачі вантажу одержувачу; б) задоволення забезпечених заставою вимог перевізника; в) прийняття перевізником іншого належного забезпечення. Застава рухомого майна може бути зареєстрована за заявою заставодержателя або заставодавця в Державному реєстрі застав рухомого майна. Слід зазначити, що до наведених випадків застосування «законної застави» на вантаж застосовуються положення ЦК України щодо застави, яка виникає на підставі договору, якщо інше не встановлено законом.

Крім вантажу, поширеним предметом застави є транспортні засоби. Наприклад, перевізник може забезпечити виконання взятих на себе зобов'язань шляхом передання у заставу транспортних засобів. Можливість користування такими засобами може бути передбачено виключно договором закладу. Щодо рухомого майна, яке є предметом застави, то ст. 24 Закону України «Про забезпечення вимог кредиторів та реєстрацію обтяжень» передбачає можливість звернення стягнення або на підставі рішення суду, або в позасудовому порядку [441]. Прикладом може бути постанова Рівненського апеляційного господарського суду у справі № 902/1230/14 [397].

Як зазначається в юридичній літературі, саме для урівноваження прав та обов'язків кредитора та боржника при реалізації засобів захисту прав кредитора Кейптаунською конвенцією встановлено два запобіжники: письмова згода боржника на їхню реалізацію, у тому числі у позасудовому порядку, та право суду диктувати кредитору умови виконання таких засобів, якщо сторони забезпечувальним правочином не закріпили відмову від цього права [647, с. 234]. Слід зауважити, що саме позасудовий спосіб звернення стягнення на предмет застави, на відміну від судового способу, надає можливість заставодержателю отримати оперативне та реальне задоволення своєї вимоги, а позиція судів зводиться до того, що судове звернення стягнення можливе лише у випадку, коли способи позасудового звернення стягнення на предмет застави не призвели до позитивного результату для кредитора [530, с. 181–182]. Особливість позасудового звернення стягнення на предмет забезпечувального рухомого майна (вантажу, транспорту тощо), пов'язаного із порушенням заставодавцем взятих на себе за договором перевезення зобов'язань, відображається у: а) можливості переходу права власності на рухоме майно, що передано у заклад, до заставодержателя; б) можливості розпорядження заставодержателем предметом закладу шляхом укладення договорів купівлі-продажу.

На думку Ж. Куніберті, така домовленість має містити не тільки власне погодження з перерахуванням дозволених Кейптаунських засобів захисту кредитора, а й встановлювати їх цілі [656, 79–94]. У свою чергу, А. Венецьано зазначає про достатність загальної згоди боржника [679]. Загалом домовленість про позасудове задоволення вимог заставодержателя може бути відображена у формі: а) окремого договору про виконання умов договору застави із прив'язкою до умов договору перевезення; б) застереження в договорі застави про задоволення вимог заставодержателя із прив'язкою до умов договору перевезення; в) розділу, що міститься в договорі перевезення, який разом з іншими умовами застави оформлений у вигляді одного документа. З чого можемо зробити висновок, що домовленість про задоволення вимог заставодержателя в позасудовому порядку може бути досягнута як разом із домовленістю про

передання речі в заставу, так і у будь-який час до набрання законної сили рішенням суду про звернення стягнення на предмет застави. Щоправда, з цього приводу слушним є висловлене в юридичній літературі застереження, що у такому випадку укладення такого договору є вже проблематичним, оскільки боржник порушив забезпечене зобов'язання і, як правило, інтересу до добровільного задоволення вимог заставодержателя у нього немає [481, с. 317].

Крім закладу вантажу у досліджуваних нами зобов'язаннях цілком можливим є передання у заставу (іпотеку) таких об'єктів нерухомості за законом, як повітряні та морські судна, судна внутрішнього плавання, права на які через їх значну вартість підлягають державній реєстрації з огляду саме на режим їх обороту [607, с. 111]. Наприклад, поширеними є випадки отримання у володіння заставлений літак, корабель тощо з подальшою можливістю їх продажу, передання в оренду, лізинг тощо з метою отримання доходів від управління та використання цього специфічного об'єкта нерухомості. Тобто іпотекою, як і заставою взагалі, може бути забезпечене виконання будь-якого зобов'язання, в тому числі і зобов'язань з надання транспортних послуг.

Як зазначає з цього приводу С. О. Слободянюк, державна реєстрація суден та космічних об'єктів визначає склад нерухомості на підставі закону, а державна реєстрація прав встановлює приналежність зазначеної нерухомості певному суб'єкту [534, с. 77]. Слід відмітити, що перелік суден, які підлягають державній реєстрації, визначається спеціальними актами чинного законодавства, а саме: КТМ України, ПК України, СВВТ СРСР тощо. Тобто, оскільки на рухомі за природою речі поширюється режим нерухомості, то до таких речей можуть застосовуватись правові норми, що стосуються іпотеки, особливість застави яких відображається у можливості користування ними перевізником-іпотекодавцем.

Відповідно до таких відносин з передання в іпотеку повітряних та морських суден, суден внутрішнього плавання тощо поширюються загальні правила застави щодо: 1) підстав її виникнення (договір, закон, рішення суду); 2) забезпечення виконання виключно дійсного зобов'язання з перевезення або задоволення вимоги, яка може виникнути в майбутньому, на підставі договору, що набрав

чинності; 3) похідного характеру від договору перевезення; 4) прав та обов'язків сторін (у тому числі майнового поручителя); 5) можливостей перезастави таких специфічних об'єктів нерухомості (ст. 588 ЦК України); 6) задоволення забезпечення вимог за рахунок предмета іпотеки; 7) обсягу вимог іпотекодержателя, які задовольняються за рахунок заставленого майна; 8) можливості володіти та користуватися предметом іпотеки тощо. Виходячи з цього, робимо висновок, що боржник або будь-яка заінтересована особа має право на продаж такого специфічного об'єкта, як повітряні та морські судна, судна внутрішнього плавання тощо або винесення судового рішення про перехід права власності на них до заставодержателя погасити повністю суму заборгованості. З цього приводу слушним є застереження, що якщо таке погашення здійснене заінтересованою особою, до неї за правом суброгації переходять права заставодержателя на всю погашену нею суму. Покупець такого специфічного об'єкта нерухомості або кредитор, який отримав право власності на об'єкт згідно з рішенням суду, набувають його вільним від обтяжень, щодо яких обтяження заставодержателя має пріоритет [615, с. 76].

Отже, інститут застави є одним із надійних та доволі дієвих способів забезпечення виконання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг, пов'язаних із запобіганням порушень боржником взятих зобов'язань. Пояснити надійність цього способу можна тим, що застава забезпечує наявність і збереження майна, переданого у заставу, на той момент, коли боржнику доведеться розраховуватися з кредитором, а реальна небезпека втрати майна в натурі (а предметом застави є, як правило, особливо цінне, швидколіквідне майно) є сильним стимулом для боржника виконати свої зобов'язання належним чином.

Важливим способом забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг є притримання. Сутність цього способу забезпечення полягає в тому, що кредитор, який правомірно володіє річчю, що підлягає передачі боржникові або особі, вказаній боржником, у разі невиконання ним у строк зобов'язання щодо оплати цієї речі або відшкодування кредиторів пов'язаних з нею витрат та інших збитків має право притримати її у себе до

виконання боржником зобов'язання (ч. 1 ст. 594 ЦК України). Разом із загальними нормами про притримання (§ 7 гл. 49 ЦК України) законодавець закріпив і спеціальні норми, що надають можливість кредитору притримати річ для забезпечення виконання зобов'язань за окремими договорами перевезення.

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. Зазначене положення отримало свою деталізацію у низці норм різнорівневих нормативно-правових актів, що регулюють транспортні правовідносини. Наприклад, у ст. 163 КТМ України закріплено право морського перевізника притримати переданий йому для перевезення вантаж, а саме: перевізник може не видавати вантаж до внесення плати за простій судна в порту вивантаження, а також сплатити фрахт і плату за простій у порту навантаження, якщо це передбачено в коносаменті або іншому документі, на підставі якого перевозився вантаж, або надання забезпечення. Право притримання вантажу перевізник зберігає у випадку здачі його на склад, що не належить одержувачу, за умови повідомлення власника складу про таке право. Після видачі вантажу одержувачу перевізник втрачає право вимоги від відправника чи фрахтувальника платежів, не внесених одержувачем, за винятком випадків, коли перевізник не зміг здійснити право притримання вантажу з незалежних від нього причин. З цього приводу доцільно підтримати висловлену в юридичній літературі тезу, що для застосування притримання обов'язково повинен бути укладений договір, в силу якого одна сторона зобов'язана вчинити певні дії на користь іншої сторони, а інша, в свою чергу, прийняти і оплатити їх, або компенсувати пов'язані з цим витрати та інші збитки [306, с. 50].

Предметом притримання як способу забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг можуть бути виключно речі як фізичні субстанції,



що підлягають передачі перевізнику або зазначеній ним особі. Водночас у транспортному законодавстві відсутні будь-які обмеження права притримання залежно від виду речей, що знаходяться у перевізника, що свідчить на користь висновку про можливість притримування будь-яких речей, що не вилучені з цивільного обороту. Проте речі, обмежені в цивільному обороті, можуть бути предметом притримання лише за умови, що кредитор відповідає критеріям, що висуваються законом до володільця подібної речі (наприклад, притримання зброї має наслідком отримання дозволу на її зберігання тощо), та за умови, що він заволодів притримуваною річчю на законних підставах [216, с. 131]. Тобто предметом притримання за досліджуваними нами договорами перевезення не можуть бути речі, що обмежені в цивільному обороті (зброя, наркотичні засоби тощо).

Щодо вимог кредитора, які останній може задовольнити за рахунок притримуваної речі, то законодавець (ч. 1–2 ст. 594 ЦК України) їх виокремив наступним чином: 1) зобов'язання щодо оплати притримуваної речі, відшкодування кредиторіві пов'язаних з нею витрат та інших збитків. У спеціальних нормах законодавець визначає певного кредитора та вказує, для забезпечення якого саме обов'язку боржника кредитор має право скористатися правом притримання. Наприклад, за договором перевезення перевізник має право притримати переданий йому для перевезення вантаж для забезпечення внесення провізної плати та інших платежів (ч. 4 ст. 916 ЦК України); 2) інші вимоги кредитора, що не пов'язані з оплатою за надання транспортних послуг. Як слушно з цього приводу зазначає І. Й. Пучковська, скоріше за все, під «іншими вимогами» кредитора слід розуміти грошові вимоги, які виникають з інших договорів, укладених між тими самими сторонами, строк виконання яких вже настав, а не з того, за яким боржник передав річ кредиторіві [483, с. 86].

Підсумовуючи, доцільно зазначити, що притримання є дієвим речово-правовим способом забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг, що гарантує задоволення інтересів перевізника, тому при застосуванні права притримання виникає нове забезпечувальне правовідношення, яке повністю

відповідає ознакам способів забезпечення виконання зобов'язань. Зазначений спосіб забезпечення є одним із способів самозахисту у випадках, коли притримання виконує стимулюючу функцію, а також виходить за межі інституту самозахисту у разі звернення стягнення на предмет притримання.

Крім вище аналізованих поїменованих способів забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг можливим є використання інших способів забезпечення, які передбачені договором, що можуть збільшити ймовірність належного виконання договірних зобов'язань [535, с. 475]. Як слушно з цього приводу зазначає Н. С. Кузнєцова, сучасні тенденції розвитку законодавства щодо способів забезпечення виконання зобов'язання передбачають значне розширення кола таких правових засобів, якими може скористатися кредитор з метою встановити додаткові гарантії, спрямовані на забезпечення виконання зобов'язання [152, с. 59]. До таких способів забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг можна віднести страхування, фідучіарну заставу тощо, які спрямовані на забезпечення належного виконання умов договору та можуть виражатися як в покладанні додаткових фінансових зобов'язань, так і в резервуванні наперед визначеного майна, за рахунок якого можуть бути задоволені інтереси кредитора. Так, одними з найбільш поширених ризиків, з якими стикаються суб'єкти досліджуваних нами зобов'язань, є ризики, пов'язані з втратою прибутку, а також з втратою чи пошкодженням майна. Слушною з цього приводу є теза Н. В. Федорченко, що одним з основних завдань при проведенні заходів щодо забезпечення виконання договорів про надання послуг є мінімізація втрат у їхній діяльності [586, с. 268].

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. Страхування комерційних ризиків, виходячи зі змісту Закону України «Про страхування», – це договірне зобов'язання, за яким одна сторона має право отримати грошову суму при настанні у визначений строк страхового випадку та

несе обов'язок виплатити страхові платежі, а інша сторона зобов'язана сплатити вказану в договорі суму [470]. Підставою для настання страхового випадку за договорами страхування є невиконання або неналежне виконання перевізником умов договору. Тобто страховий випадок є підставою настання договірної відповідальності за порушення умов договору перевезення. Так, ст. 7 Закону України «Про страхування» різновидами обов'язкового страхування передбачається страхування відповідальності морського перевізника та виконавця робіт, пов'язаних із обслуговуванням морського транспорту, щодо відшкодування збитків, завданих пасажиром, багажу, пошті, вантажу, іншим користувачам морського транспорту та третім особам; страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків при перевезенні небезпечних вантажів та ін. Тобто договір страхування відповідальності перевізника за втрату чи пошкодження вантажу укладається між страховиком і перевізником. За договором страхування страховик зобов'язується у разі втрати чи пошкодження вантажу компенсувати відправнику вантажу його вартість. Натомість перевізник зобов'язується сплачувати страховику страхові платежі та виконувати інші умови договору.

Зважаючи на наведене, можемо підкреслити, що страхуванню як способу забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг притаманні такі функції: 1) стимулююча – відображається у можливості застосування до боржника суброгації (до страховика, який виплатив страхове відшкодування, у межах фактичних затрат переходить право вимоги, яке страхувальник або інша особа, що одержала страхове відшкодування, має до особи, відповідальної за завдані збитки); 2) гарантійна – відображається у можливості кредитора звернутися, після звернення до боржника з вимогою про задоволення своїх майнових інтересів, до страховика (після задоволення страховиком інтересів кредитора боржник вважається таким, що виконав свої зобов'язання повністю); 3) превентивна – відображається у попередженні можливих збитків та зменшенні їх наслідків від порушення умов договору (страховики та страхувальники об'єктивно зацікавлені у попередженні настання страхових

випадків). Таким чином, страхуванню притаманні такі специфічні функції, що свідчить на користь визнання страхування кредитором ризику невиконання боржником зобов'язання чи страхування боржником своєї відповідальності способом забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг.

Особливістю цього способу забезпечення є те, що страховий захист спрямований на майбутнє несення цивільно-правової відповідальності за порушення договірних умов. Так, порушення договору перевезення призводить до настання договірної відповідальності і саме на забезпечення його належного виконання спрямований договір страхування. Інакше кажучи, лише з моменту порушення контрагентом умов договору «запускається» додатковий механізм захисту прав та інтересів кредитора шляхом виконання страховиком фінансових зобов'язань боржника. З цього приводу в юридичній літературі наголошується на схожості договору страхування як способу забезпечення виконання зобов'язань із таким поименованим способом, як застава [216, с. 184].

Водночас на сьогодні в Україні договори страхування відповідальності за порушення умов договору перевезення значного поширення не набули. Зазначене І. Й. Пучковська пояснює тим, що для страхових компаній такий вид страхування значно ризикованіший порівняно з іншими видами майнового страхування, адже ризик страховика пов'язаний із неплатоспроможністю страхувальника з багатьох причин, і страхові компанії намагаються цей ризик зменшити, укладаючи договори страхування відповідальності на таких умовах, які б надали можливість відмовити у відшкодуванні страхового відшкодування або суттєво зменшити його [481, с. 401].

Дієвим для забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг може бути такий непоименований 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 [148, с. 59]). Тобто вже на момент укладення договору перевезення, наприклад, у власність замовника передається транспортний засіб перевізника з одночасним закріпленням у

фідуціарному договорі положення щодо обов'язку його повернення за умови належного виконання умов договору перевезення перевізником. За таких умов перевізник зацікавлений у належному виконанні взятих зобов'язань, адже ризик втратити, наприклад, автомобіля стимулюватиме перевізника уважно ставитися до виконання своїх обов'язків. Така радикальність фідуції надає змогу поширити цей спосіб забезпечення у відносинах з надання транспортних послуг (особливо в сфері перевезень вантажу), адже перевізник виступає тут професійним учасником ринку, який більшою мірою порівняно із замовником підготовлений до ризиків, пов'язаних із порушенням умов договору перевезення. Враховуючи це, вважаємо, що фідуція є доволі дієвим непойменованим способом забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг, що має право на існування, передбачаючи для захисту прав кредитора забезпечувальне джерело у вигляді певного майна, на яке кредитору перейшло право власності.

Отже, підсумовуючи дієві способи забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг, доцільно зазначити, що проаналізовані нами у цьому підрозділі як поійменовані, так і непойменовані способи забезпечення свідчать на користь висновку про невичерпність їх переліку. Зазначене підтверджується багатством та різнобарвністю внутрішнього змісту кожного зі способів забезпечення, забезпечувальний характер яких відображається у покладанні на боржника додаткових обтяжень на випадок невиконання або неналежного виконання зобов'язання, або в залученні до виконання зобов'язання поряд з боржником третіх осіб, або в резервуванні майна, за рахунок якого може бути здійснено виконання зобов'язання. 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.

## Висновки до розділу 4

На підставі проведеного дослідження порядку та стадій укладення договорів про надання транспортних послуг, особливостей виконання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг та способів забезпечення їх виконання, зроблено такі основні висновки.

1. Порядок укладення договору про надання транспортних послуг визначається залежно від виду цього договору та імперативності врегулювання процедури його укладення на законодавчому рівні. Виокремлено такі моделі укладення договорів про надання транспортних послуг: 1) класичне двостадійне укладення договору, де стадіями виступають оферта та акцепт; 2) трістадійне укладення договору, яке характеризується виокремленням, крім двох зазначених вище стадій, стадії попереднього договору; 3) одностадійне укладення договору, яке полягає у приєднанні споживача транспортної послуги до запропонованих умов договору в цілому без проведення переговорів та можливості запропонувати свої умови. Запропоновано підсилити законодавчі гарантії для споживача транспортної послуги, який ще на етапі укладення договору безальтернативно приєднується до односторонньо визначених умов договору в цілому, шляхом погодження таких умов виконавцем послуг з компетентними органами.

2. В сучасних умовах розвитку договірних відносин традиційний (неконкурентний) та нетрадиційний (конкурентний) способи укладання договорів не охоплюють широку палітру можливостей укладення різних договірних конструкцій, в тому числі договорів про надання транспортних послуг. Так, договір перевезення транспортом загального користування є публічним договором, і до перевізника з метою укладення договору перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти може звернутись будь-яка наперед невизначена особа. А це не охоплюється жодним із зазначених способів укладення договорів.

3. Обґрунтовано, що при укладенні окремих договорів про надання транспортних послуг, а саме – договору перевезення вантажу та договору перевезення пасажирів та багажу, характерним є видача спеціального

транспортного документа (квиток, багажна квитанція, транспортна накладна), який не є письмовою формою таких договорів, проте підтверджує їх укладення.

4. Обґрунтовано, що укладення договору перевезення пасажирів за допомогою електронно-інформаційних платформ відбувається шляхом акцептування публічної оферти, яка розміщується на електронно-інформаційному ресурсі. На сьогодні такі відносини не отримали свого спеціального правового регулювання, проте їх доцільно розглядати як договірні зобов'язання з надання транспортних послуг та при їх реалізації керуватись загальними положеннями ЦК про договір загалом та про договори перевезення зокрема.

5. Встановлено, що специфіка зобов'язань з надання транспортних послуг відображається в особистому наданні послуги перевізником та особистому її прийнятті замовником. Винятки із цього загального правила є в разі передоручення виконання, коли замість перевізника транспорту послугу надає інший суб'єкт, який має право на надання таких послуг. У цьому випадку, незважаючи на те, що договір укладений з визначеним перевізником, а виконання здійснюється іншою особою, за основним договором вважається, що транспортна послуга надана безпосередньо перевізником, з яким укладено договір. Те ж саме стосується й випадків надання транспортної послуги третім особам. У такому разі виконання зобов'язання переадресованій замовником третій особі вважається належним виконанням.

6. Обґрунтовано принципову роль звичаїв у регламентації умов перевезень, які визначають відносно вузьку, втім практично важливу сферу відносин з надання транспортних послуг. При відсутності імперативних норм, що визначають особливості виконання договору перевезення, договірних умов та диспозитивних правил, що діють у тому випадку, коли сторони своєю домовленістю не встановляють інший порядок або взагалі не виключають дію норми, до відносин сторін з виконання зобов'язань про надання транспортних послуг можуть застосовуватися звичаї ділового обороту. І хоча поняття звичаїв ділового обороту є переважно оціночною категорією і не притаманне праву як таке, але в транспортній сфері застосування вказаних звичаїв є доволі поширеним явищем.

7. Елементами (модусом) виконання зобов'язань з надання транспортних послуг є: а) суб'єкти виконання (замовник, виконавець транспортних послуг); б) предмет виконання (дії (діяльність) щодо надання транспортних послуг); в) спосіб виконання (зумовлений специфікою самої послуги та особливостями її надання); г) строк / термін виконання (зумовлений видом об'єкта перевезення, видом транспорту, пунктом призначення тощо); г) місце виконання (як правило, пов'язане із доставкою пасажирів, багажу, вантажу у пункт призначення).

8. Обґрунтовано доцільність систематизації правових норм, присвячених виконанню договірних зобов'язань з надання транспортних послуг на три рівні: 1) типологічний, яким визначено загальні правила про виконання договірних зобов'язань з надання послуг; 2) підтипологічний, яким визначено загальні правила про виконання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг; 3) спеціальний, яким визначено правила про виконання договірних зобов'язань щодо окремих видів договорів перевезення.

9. Встановлено, що важливу роль для належного виконання зобов'язань за договорами перевезення відіграє інформативна функція, що відображається в покладенні на сторін обов'язку передати в установленому порядку необхідну інформацію про особливості об'єкта перевезення чи надання транспортної послуги.

10. Під способами забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг запропоновано 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.

11. Запропоновано серед способів забезпечення виконання зобов'язань за договорами про надання транспортних послуг виділяти: а) способи, у



встановленні та реалізації яких беруть участь лише перевізник та пасажир/відправник вантажу (неустойка, заклад, притримання, завдаток); б) способи, у встановленні та реалізації яких беруть участь, крім перевізника та пасажир/відправника вантажу, також особи, які не є сторонами договорів перевезення (порука, гарантія, страхування тощо).

12. Набула подальшого розвитку точка зору про доцільність виокремлення статичного (починається з моменту узгодження сторонами способу забезпечення виконання взятих на себе обов'язків та його закріплення в договорі перевезення) та динамічного (наступає з моменту порушення зобов'язань контрагентом і триває до відновлення порушених прав кредитора) періодів існування способів забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг.

13. Широке застосування неустойки з метою забезпечення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг обґрунтовано її зручністю у застосуванні, адже остання є універсальним засобом спрощеної компенсації понесених збитків, пов'язаних із невиконанням або неналежним виконанням умов договору перевезення, основна функція якої полягає у зміцненні зобов'язальних правовідносин шляхом забезпечення інтересів кредитора у зобов'язанні. Для неустойки як найбільш поширеного способу забезпечення виконання зобов'язань за договорами про надання транспортних послуг притаманні такі ознаки: 1) спрямування на попередження порушення умов договорів перевезення; 2) пусковим механізмом її застосування є порушення передбачених договором зобов'язань сторін; 3) можливість компенсації втрат кредитором; 4) притаманність і попереджувальної, і виховної функції; 5) відсутність у неустойки такої ознаки, як наявність додаткової гарантії виконання зобов'язання (забезпечувального джерела).

14. Використання поруки у зобов'язаннях з надання транспортних послуг найбільш доцільно відображається у широкому підході до розуміння відповідальності поручителя, оскільки інтерес кредитора у таких договорах полягає у якісній та вчасній доставці пасажир чи/або вантажу до пункту призначення досвідченим перевізником (порука-виконання), а не в одержанні

відшкодування та неустойки за вузьким підходом чи наявності у поручителя права вибору щодо надання послуги в натурі або сплаті грошових сум, які повністю покривали б кредитору всі збитки, викликані невиконанням.

15. Обґрунтовано доцільність чіткого визначення строку дії гарантії, адже непоодинокими є випадки, коли встановлюється такий строк дії гарантії, що спливає водночас із настанням строку виконання договору. В цьому випадку виконання зобов'язання, по суті, залишається незабезпеченим. Таким чином гарант вправі відмовитися від задоволення вимоги кредитора, якщо: а) вимога або додані до неї документи не відповідають умовам гарантії; б) вимога або додані до неї документи подані гаранту після закінчення строку дії гарантії (ст. 565 ЦК).

16. Встановлено обов'язковість існування договору перевезення, на належне забезпечення виконання умов якого спрямовані положення про завдаток. На підтвердження обов'язковості існування основного зобов'язання, на забезпечення виконання якого спрямований завдаток, свідчить положення ч. 1 ст. 570 ЦК України, зі змісту якої випливає, що завдатком забезпечуються лише існуючі зобов'язання замовника та перевізника, належне виконання яких та спосіб їх забезпечення може передбачатись або безпосередньо в договорі перевезення, або окремим договором завдатку.

17. До відносин з передання в іпотеку рухомих за природою речей (повітряних та морських суден, суден внутрішнього плавання тощо) поширюються загальні правила застави щодо: 1) підстав її виникнення (договір, закон, рішення суду); 2) забезпечення виконання виключно дійсного зобов'язання з перевезення або задоволення вимоги, яка може виникнути в майбутньому, на підставі договору, що набрав чинності; 3) похідного характеру від договору перевезення; 4) прав та обов'язків сторін (у тому числі майнового поручителя); 5) можливостей перезастави таких специфічних об'єктів нерухомості (ст. 588 ЦК); 6) задоволення забезпечення вимог за рахунок предмета іпотеки; 7) обсягу вимог іпотекодержателя, які задовольняються за рахунок заставленого майна; 8) можливості володіти та користуватися предметом іпотеки тощо.

18. Притримання є дієвим речово-правовим способом забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг, що гарантує задоволення інтересів перевізника, тому при застосуванні права притримання виникає нове забезпечувальне правовідношення, яке повністю відповідає ознакам способів забезпечення виконання зобов'язань. Зазначений спосіб забезпечення є одним із способів самозахисту у випадках, коли притримання виконує стимулюючу функцію, а також виходить за межі інституту самозахисту у разі звернення стягнення на предмет притримання.

19. Страхуванню як непойменованому способу забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг притаманні наступні функції: 1) стимулююча – відображається у можливості застосування до боржника суброгації (до страховика, який виплатив страхове відшкодування, у межах фактичних затрат переходить право вимоги, яке страхувальник або інша особа, що одержала страхове відшкодування, має до особи, відповідальної за завдані збитки); 2) гарантійна – відображається у можливості кредитора звернутися після звернення до боржника з вимогою про задоволення своїх майнових інтересів до страховика; 3) превентивна – відображається у попередженні можливих збитків та зменшенні їх наслідків від порушення умов договору.

20. 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»). Тобто, вже на момент укладення договору перевезення, наприклад, у власність замовника передається транспортний засіб перевізника з одночасним закріпленням у фідучіарному договорі положення щодо обов'язку його повернення за умови належного виконання умов договору перевезення перевізником. За таких умов перевізник зацікавлений у належному виконанні взятих зобов'язань, адже ризик втратити майна стимулюватиме перевізника уважно ставитися до виконання своїх обов'язків.

## РОЗДІЛ 5

### ПОРУШЕННЯ ДОГОВІРНИХ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ З НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ ТА ЇХ ПРАВОВІ НАСЛІДКИ

#### **5.1. Поняття та види порушень договірних зобов'язань з надання транспортних послуг**

Розглядаючи у попередньому розділі питання укладення договорів про надання транспортних послуг, особливості їх виконання та забезпечення, акцентуємо увагу на позитивній динаміці договірного правовідношення, адже однією з основних функцій будь-якої галузі права є стимулювання корисних і стримування шкідливих для регульованої сфери суспільних відносин дій їх учасників. Так, правове дослідження виконання договорів про надання транспортних послуг охоплює не лише гарантії виконання зобов'язань сторонами, а й передбачає виокремлення наслідків їх порушення, оскільки в практиці перевезень поширеними є випадки невиконання чи неналежного виконання сторонами взятих на себе зобов'язань, які в цивілістиці іменуються порушенням договірного зобов'язання, сутність якого відображається у протиправності поведінки боржника як обов'язкової ознаці порушення, що є підставою настання цивільно-правової відповідальності. З цього приводу доцільно зазначити, що як і будь-яке правовідношення цивільно-правова відповідальність є взаємозв'язком суб'єктивних цивільних прав і юридичних обов'язків її учасників. Відповідно, підставою (юридичним фактом) настання цивільно-правової відповідальності є порушення таких суб'єктивних прав, що породжує правовідносини між правопорушником і потерпілим і формує певні вимоги потерпілого та обов'язки правопорушника для нівелювання шкоди, завданої протиправними діями [304, с. 20]. Тобто таке правовідношення трансформується в охоронне, в межах якого може здійснюватися відновлення або захист порушених прав шляхом застосування заходів цивільно-правової відповідальності [221, с. 36–37]. Безумовно, що правові наслідки порушення аналізованих нами договорів

перевезення в силу їх призначення, характеристики та прояву предмета є різними, але вони характеризуються щодо кожного з договорів притаманними лише їм ознаками. Наведене підтверджується висловленою Н. С. Кузнецовою тезою, що реанімація приватноправових засад у цивільному праві на сучасному етапі зумовила відновлення й принцип свободи договору, невід'ємною складовою якого є можливість не лише встановлювати в договорі основні права та обов'язки сторін і умови їх реалізації, а й передбачати підстави й обсяг цивільно-правової відповідальності за їх порушення [221, с. 35].

Аналізуючи питання місця порушення зобов'язань з надання транспортних послуг у системі юридичних фактів, доцільно зазначити, що таке порушення як дія або бездіяльність боржника (чи третьої особи, що погодилась надати такого гатунку послугу), вчинена з порушенням умов, визначених змістом зобов'язання, є обставиною, яка безпосередньо впливає на трансформацію договірною правовідношення. Як слушно зазначає з цього приводу О. С. Гришко, порушення обов'язку в договірному правовідношенні належить до найбільш значущих обставин, що впливають на права і обов'язки сторін [110, с. 55], у зв'язку з чим з'ясування його місця у системі юридичних фактів є необхідним. На думку І. С. Кантафарової, юридичний факт порушення цивільних прав є правовим засобом, за допомогою якого здійснюється індивідуалізація загальних приписів охоронних норм цивільного права, тобто загальна модель поведінки трансформується в індивідуальну модель [165, с. 15]. Таким юридичним фактом, що є підставою цивільно-правової відповідальності сторін договорів перевезення, є цивільне правопорушення, що характеризується особливим складом, елементами якого є: протиправна дія (бездіяльність) особи, шкідливий результат цієї дії (бездіяльності) і причинний зв'язок між дією (бездіяльністю) і шкодою – як об'єктивні елементи складу, і вина правопорушника – як суб'єктивний елемент складу [302, с. 23]. Саме тому вчинення сторонами договору перевезення будь-яких дій, які є лише здійсненням їх суб'єктивного права та не порушують встановлених законом чи договором правил, не буде вважатися цивільним правопорушенням [108, с. 30].

Цікавим з теоретичної та практичної точок зору є питання про можливість віднесення порушення зобов'язань з надання транспортних послуг до односторонніх правочинів, наприклад, у випадках, коли перевізником конкретні дії (односторонні правочини) не виконуються взагалі (наприклад, не надано транспорт під навантаження) або виконуються неналежним чином (наприклад, надано транспорт під навантаження із порушенням умови про тоннажність). Адже як правочин, так і правопорушення є юридичними діями, що спрямовані на конкретні правові наслідки. Водночас, як зазначав свого часу Г. К. Матвеев, саме правопорушенню притаманна така конститутивна ознака як протиправність, адже при з'ясуванні складу цивільного правопорушення йдеться не про будь-які, а лише про протиправні дії [304, с. 32]. Тому більшість дослідників наголошують на правомірності дій як обов'язковій ознаці правочину [339, с. 69].

На думку Д. Д. Грімма, відмінним критерієм юридичних правочинів на противагу іншим діям визнається специфічна спрямованість волі діючої особи: воля в цьому випадку безпосередньо спрямована на виникнення чи припинення юридичних відносин. Разом з тим така воля має характер конститутивного елемента правочину, за зовнішнім вираженням якої визнається лише декларативне значення [97, с. 3]. Тому правочин як юридичний факт залишається правочином як дія, спеціально спрямована на досягнення певного правового результату [154, с. 79]. Відсутність в конкретному правочині елемента правомірності означає, що дія, яка за формою виникає як правочин, є не правочином, а правопорушенням. На основі цього Ф. С. Хейфець пропонує визначати недійсні правочини як неделіктні правопорушення [602, с. 15].

З цього приводу варто навести міркування О. О. Кота, який, аналізуючи дискусію щодо можливості визнання недійсного правочину правопорушенням, вказує, що віднесення недійсного правочину до такого різновиду юридичних фактів, як цивільне правопорушення, не є достатньо обґрунтованим і потребує більш глибокого осмислення. На думку дослідника, не дає підстав стверджувати, що будь-який недійсний правочин є правопорушенням, та обставина, що з усіх елементів правопорушення, які обґрунтовуються в юридичній літературі,

недійсному правочину властива лише протиправність. Не знаходять підтвердження своєї наявності такі елементи правопорушення, як суспільна небезпечність (нанесення шкоди), причинний зв'язок між протиправністю поведінки і нанесеною шкодою та вина [201, с. 107].

Таким чином, односторонніми правочинами, спрямованими на належне виконання зобов'язань з надання транспортних послуг, є лише ті дії, що повністю відповідають змісту правочину і не є проявом невиконання чи неналежного виконання стороною свого обов'язку за договором (порушенням договірною зобов'язання). Тобто при порушенні стороною умов договору перевезення не доцільно стверджувати про вчинення правочину, оскільки правомірні дії боржника чи інших суб'єктів виконання мають місце лише при належному виконанні договірною зобов'язання. Тому будь-яке порушення (як невиконання, так і неналежне виконання) договірних зобов'язань з надання транспортних послуг є видом цивільного правопорушення та належить до неправомірних юридичних фактів.

Порушення договірною зобов'язання з надання транспортних послуг передбачає відхилення боржника, а у певних випадках – третьої особи, на яку боржником покладено виконання зобов'язання, або кредитора, при вчиненні ним дій (чи утриманні від їх вчинення) від наперед передбачених правил виконання зобов'язання. Тобто специфічною ознакою правопорушень у сфері надання транспортних послуг є те, що воно може наступати як внаслідок порушення норм закону, так і внаслідок невиконання або неналежного виконання контрагентами умов договору. Хоча договірні положення не є нормами права, однак в цивільному праві відповідальність за невиконання або неналежне виконання договірною зобов'язання настає нарівні з відповідальністю за порушення законодавчих норм. Адже порушення зобов'язання має місце у разі невчинення боржником відповідних дій (одностороннього правочину), спрямованих на надання транспортної послуги та відповідно розрахунків за це. З цього приводу доцільно наголосити, що можливість притягнення боржника до цивільно-правової відповідальності за порушення умов договорів перевезення надає можливість

розглядати договірну відповідальність як найважливішу особливість цивільно-правової відповідальності, адже в більшості галузей права відповідальність не може наступати на основі домовленості сторін.

Таким чином, 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. Оскільки об'єктом порушення зобов'язання з надання транспортних послуг є обов'язок (обов'язки) контрагентів, що становлять його зміст, то у випадку їх невиконання йдеться про протиправну бездіяльність, а у разі неналежного виконання – про протиправну дію, яка виражається в недотриманні умов щодо належного виконання [594, с. 508]. Щоправда, зазначена теза піддана критиці в юридичній літературі, зважаючи, що таке категоричне ототожнення невиконання виключно з пасивною поведінкою (бездіяльністю), а неналежного виконання – з дією (активною поведінкою) не відповідає діалектичному співвідношенню цих видів та форм порушення зобов'язання [110, с. 37]. Дійсно, в доктрині приватного права цілком доречно виділяються обов'язки активного і пасивного змісту. Відповідно, порушення договірних обов'язків переважно полягає у бездіяльності контрагента (неподання транспорту, несплата коштів, прострочення доставки пасажирів чи вантажу тощо), однак у разі, коли предметом зобов'язання є утримання від вчинення певних дій (подання позову до суду за наявності арбітражного застереження, відповідно до якого спір, пов'язаний з торговельним мореплавством, повинен розглядатися Морською арбітражною комісією при Торговельно-промисловій палаті України), його невиконання фактично є активним, оскільки виявляється саме у вчиненні заборонених договором дій. Зазначене про протиправні дії належить, як наголошував Г. К. Матвеев, і до бездіяльності, оскільки і дію, і бездіяльність характеризує одна і та сама правова сутність – шкідливі наслідки [303, с. 24].

Звідси впливає така ознака порушення договірних зобов'язань як протиправність, що відображається у порушенні законодавчих норм та договірних правил замовником транспортних послуг чи виконавцем. Тобто протиправність



порушення договірної зобов'язання слід визнавати його конститутивною ознакою. Це потрібно робити і у випадках, коли воно сталося не тільки у зв'язку з протиправними діями суб'єкта виконання, а й через зовнішні обставини, які боржник не міг передбачити (випадок) або які знаходилися поза межами його вольового впливу (непереборна сила) [110, с. 40]. У цьому випадку така конститутивна ознака належить не до дій (бездіяльності) боржника, а до самого порушення суб'єктивних цивільних прав [43, с. 714]. Наприклад, перевізник доставив вантаж з простроченням, однак причиною такого прострочення були непередбачувані обставини, які в майбутньому виключатимуть настання цивільно-правової відповідальності перевізника. Разом з тим суб'єктивне право одержувача вантажу на отримання вантажу належної якості вважатиметься порушеним незалежно від того, умисно чи з необережності перевізник порушив умови договору. Таким чином, протиправними доцільно визнавати дії (бездіяльність) перевізника, які порушують права і обов'язки контрагента (пасажирів, відправника чи одержувача вантажу), закріплені насамперед у договорі перевезення або ж у положеннях цивільного законодавства.

Отже, порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг є самостійною правовою категорією і полягає у вчиненні зобов'язаною стороною дій (чи утриманні від їх вчинення), що призвели до відхилення сторін від модусу виконання договірної зобов'язання за будь-яким з його елементів. Відповідно, порушення сторонами умов договору перевезення носить виключно об'єктивний характер, оскільки не залежить від причин порушення та наявності фактичних негативних наслідків. Таким чином, єдиною 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.

Виокремлюючи види можливих порушень зобов'язань з надання транспортних послуг, насамперед зазначимо, що розмежування фактичних проявів порушення зобов'язань за досліджуваними договорами здійснюватимемо за такими критеріями, як: а) характер поведінки боржника; б) суб'єкт, з

поведінкою якого пов'язується порушення (перевізник, пасажир, одержувач вантажу, відправник вантажу та ін.); в) модус виконання умов договорів перевезення (предмет, спосіб, місце виконання, строк тощо); г) істотності порушення зобов'язання.

За критерієм характеру поведінки боржника порушення зобов'язань з 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. Іншими словами, неналежне виконання – це часткове виконання, виконання не в строк, не в належному місці, порушення окремих умов зобов'язання. Повне невиконання – це невиконання всього предмета зобов'язання [228, с. 102]. Зважаючи на це, невиконання зобов'язання як перевізником, так і замовником доцільно характеризувати за критерієм характеру їх поведінки як невчинення боржником жодної з дій, що складають предмет зобов'язання, або вчинення певної дії, від якої боржник зобов'язаний був утриматися відповідно до умов договору.

Щодо таких дій, які надають змогу стверджувати про часткове виконання зобов'язання, то неналежне виконання контрагентами умов договорів перевезення характеризується вчиненням таких дій на виконання умов договору, що призводять не до досягнення очікуваного результату, а навпаки – до відхилення від умов виконання за будь-яким з його елементів. Причому неналежне виконання договірної зобов'язання стосується будь-якого елемента виконання договору, зокрема, і кількісних, і якісних його характеристик, які передбачені в законодавстві чи визначені на індивідуальному рівні [108, с. 40]. Зазначене підтверджується матеріалами судової практики [293].

Щодо суб'єктного критерію, за яким здійснюється поділ порушень зобов'язань з надання транспортних послуг, то передусім доцільно наголосити, що для можливості визнання замовника та виконавця транспортних послуг суб'єктами договірної правопорушення останні повинні бути наділені

відповідною правосуб'єктністю. Крім того, суб'єкти договірною правопорушення мають бути індивідуалізовані. Так, для фізичних осіб такими індивідуалізуючими ознаками є ім'я, місце проживання, акти цивільного стану, для юридичних осіб – фірмове найменування, місце реєстрації, юридична адреса тощо, для держави – територія, на яку поширюється державна влада, прапор, герб, гімн тощо.

Певні особливості притаманні правопорушенням, допущеним у випадку залучення третіх осіб до виконання зобов'язань за досліджуваними договорами. Як зазначається з цього приводу в юридичній літературі, порушником у договірних зобов'язаннях з 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 [586, с. 275]. Так, додатково залучений перевізник, що погодився перевезти частину або й весь вантаж, виходячи зі змісту ст. 902 ЦК України, не замінює основного перевізника і не стає додатковим боржником. Замовник, за загальним правилом, не вступає з такою третьою особою у зобов'язальні правовідносини, а тому зобов'язаною особою перед ним залишається основний перевізник, який в повному обсязі відповідає перед замовником за порушення умов договору залученою ним третьою особою.

Прикладом можуть слугувати закріплені у Авіаційних правилах України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» положення, норми яких поширюються на перевезення, які здійснюються згідно з комерційними угодами між перевізниками (відомі як угоди про «спільне використання кодів» (codesharing), перевезення за угодою «інтерлайн» (interline)), навіть якщо у квитку визначений інший перевізник, ніж той, що фактично здійснює перевезення. Якщо існує будь-яка така комерційна угода, то перевізник (його агент з продажу) має надати пасажирові під час здійснення бронювання перевезення інформацію про те, який перевізник є договірним, а який фактично здійснює перевезення. Під час реєстрації пасажирові на рейс ця інформація

надається фактичним перевізником або його уповноваженим агентом з обслуговування в аеропорту відправлення. Перевізник не відповідає за послуги з перевезення (перенесення) багажу, надані третіми особами, з якими перевізник не уклав комерційних угод [3].

Водночас на практиці поширеними є випадки, коли послуга з перевезення надається кількома послідовними перевізниками. В такому випадку зазначена послуга вважається єдиним перевезенням, якщо з початку перевезення ці перевізники розглядали таку операцію як єдине перевезення і таке перевезення було оформлене єдиним транспортним документом. У разі здійснення єдиних перевезень кожний перевізник, який приймає до перевезення пасажирів, їх багаж чи вантаж є стороною договору перевезення, оскільки такий договір стосується частини перевезення, що здійснюється під контролем певного перевізника. Перевізник, що видав квиток, або перший перевізник, зазначений у квитку чи в складеному квитку, не відповідає за недоліки у перевезенні, що сталися на ділянці (ділянках) перевезення іншого (інших) перевізника (перевізників), у тому числі й у частині затримки в перевезенні пасажирів чи багажу. У разі знищення, втрати, пошкодження, затримки в перевезенні замовник має право подати позов до першого чи останнього перевізника, а також до перевізника, який виконував перевезення, під час якого сталися знищення, втрата, пошкодження, затримка в перевезенні. Якщо неможливо визначити перевізника, який здійснював перевезення, під час якого сталися знищення, втрата, пошкодження, затримка в перевезенні, то відповідальність за такі порушення покладається на таких перевізників солідарно у межах вини кожного з них [3].

Прикладом може слугувати розглянута Великою Палатою Верховного Суду справа про захист прав споживачів, сплату компенсацій і відшкодування шкоди. В ході розгляду справ встановлено, що у червні 2014 р. позивачі звернулися до суду з вказаним позовом, мотивуючи його тим, що понесли значні матеріальні витрати внаслідок затримки ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» відправлення рейсу «Київ – Дубай», пов'язаної з нею неможливості подальшого стикування з рейсом «Пекін – Дубай» та анулювання авіакомпанією «Emirates Airline» бронювання на наступні

сегменти маршруту і на зворотний рейс. Відмовляючи у задоволенні заяви ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» про скасування рішення Апеляційного суду міста Києва від 6 липня 2016 р., Велика Палата Верховного Суду дійшла висновку про залишення його в силі як такого, що задовольняє вимоги пасажирів про стягнення компенсації за відмову перевізника в перевезенні пасажирів, виходячи з того, що саме з вини перевізника ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» пасажирів втратили можливість стикування з рейсом перевізника «Emirates Airline», який анулював їм бронювання на зворотний рейс, про що ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» пасажирів не повідомило. Тому виключається солідарна відповідальність за компенсацію за відмову у перевезенні [385].

Отже, суб'єктами правопорушень у сфері надання транспортних послуг може бути будь-який учасник цивільних відносин, адже, як було встановлено у попередніх розділах дисертаційного дослідження, як на боці перевізника, так і замовника можуть виступати фізичні особи (на боці перевізника обов'язкового зі статусом підприємця), юридичні особи (на боці перевізника – підприємницькі 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 частиною їх цивільної правосуб'єктності.

За критерієм модусу виконання умов договорів перевезення доцільно виділити правопорушення, пов'язані з порушення умов договору щодо предмета, способу, місця виконання, строку виконання тощо. Так за критерієм модусу виконання можна виділити правопорушення, пов'язані з: 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.

Найбільш поширеним порушенням у сфері надання транспортних послуг є прострочення виконання договірних зобов'язань, свідченням чого є значна кількість спорів про стягнення штрафних санкцій за прострочення виконання зобов'язань як перевізником, так й замовником транспортних послуг. Прикладом останнього може бути така судова справа. Велика Палата Верховного Суду дійшла висновку про скасування Постанови Дніпропетровського апеляційного господарського суду від 15 листопада 2017 р. у справі № 904/5743/16 та залишення в силі рішення Господарського суду Дніпропетровської області від 03 липня 2017 р. у цій справі. Як вбачається зі змісту аналізованої постанови, Велика Палата Верховного Суду підтримала викладену у рішенні суду першої інстанції позицію, за якою перебіг позовної давності за вимогами залізниці до вантажоодержувача про стягнення збору за зберігання вантажу починається від дня настання події, що стала підставою для подання позову (у спірних правовідносинах – неприйняття вагонів вантажовласником), а не з дня підписання відповідачем накопичувальних карток із зауваженнями. Визначаючи початок перебігу позовної давності, суд апеляційної інстанції залишив поза увагою той факт, що затримка вагонів на станції призначення є єдиною подією, яка фіксується як порушення одноразово та, водночас, триває певний проміжок часу, і щодо якої як єдиної події й розпочинається перебіг позовної давності. При настанні події, що є підставою для подання позову, складається акт загальної форми, який підписується представниками станції і вантажовласника (до яких у тому числі належать вантажовідправники та вантажоодержувачі) та в якому вказується час (у годинах та хвилинах) початку та закінчення затримки вагонів і їх номери. Саме на підставі цієї події позивач нарахував збір за зберігання

вантажу відповідно до накопичувальної картки. Отже, суд першої інстанції відповідно до положень чинного законодавства та на підставі належних доказів правильно визначив настання події порушення та початок перебігу позовної давності у спірних відносинах та зобов'язав замовника оплатити надані перевізником послуги зі зберігання вантажу, а також відповідні витрати зі сплати судового збору [384].

Характеризуючи таке порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг як недотримання вимог про строк виконання зобов'язання (ст. 923 ЦК України), варто зазначити, що в юридичній літературі прострочення боржником виконання обов'язку розглядається як неналежне виконання зобов'язання (зокрема, коли боржник виконав свій обов'язок зі спливом строку, передбаченого договором), а також як невиконання зобов'язання (у разі, якщо боржник взагалі не вчинив будь-яких дій з виконання свого обов'язку) [610, с. 70], а саме, прострочення розуміється як невиконання зобов'язання в обумовлений строк [290, с. 85].

Суд, оцінюючи прострочення виконання зобов'язань виконавця або замовника транспортної послуги, порівнює встановлені законом чи договором послідовність і строки виконання сторонами своїх обов'язків і фактичну наявність (або відсутність) такого виконання у визначений термін. Саме тому, керуючись як загальними, так і спеціальними положеннями законодавства про строки та терміни виконання зобов'язань, суду в процесі розгляду справи слід встановити, чи є перевізник таким, що прострочив виконання зобов'язання, якщо він не приступив до надання послуги або не надав її у передбачений договором чи законом строк. Прострочення перевізника не настає, якщо ненадання транспортного засобу або невикористання наданого транспортного засобу сталося з вини замовника або ж взагалі у разі припинення (обмеження) перевезення у певних напрямках, встановленого у випадках і порядку, передбачених транспортними кодексами (статутами) (ч. 2 ст. 921 ЦК України). Наприклад, замовник надав вантаж, що поданий у тарі та (або) упаковці, які не відповідають

встановленим вимогам, а також у разі відсутності або неналежного маркування вантажу (ч. 3 ст. 917 ЦК України).

Щодо можливих випадків прострочення виконання взятих на себе зобов'язань замовником слід наголосити, що замовник вважатиметься таким, що прострочив виконання умов договору, якщо він відмовився у встановлений термін прийняти вантаж або ж не здійснив передбачених договором, законодавством чи звичаями ділового обороту дій, без яких виконання обов'язку перевізника є неможливим (наприклад, не вказав місце доставки вантажу). Прикладом прострочення замовником взятих на себе зобов'язань може бути справа за позовом ДП «Донецька залізниця» до ВАТ «Маріупольський металургійний комбінат ім. Ілліча» про стягнення з відповідача на користь позивача штрафу за невиконання плану перевезень по залізницях призначення за лютий 2007 р. в розмірі 1435,20 грн. У ході розгляду справи колегією суддів Вищого господарського суду України встановлено факт прострочення відповідачем виконання плану перевезень по залізницях призначення [392]. В іншій справі колегія суддів Вищого господарського суду України наголосила, що закінчення строку дії укладених сторонами договорів не звільняє відповідача від обов'язку оплати наданої йому послуги [391].

Таким чином, виходячи із висловленої М. К. Сулейменовим тези, що прострочення є складним поняттям, оскільки включає в себе, поряд із несвоєчасним виконанням також і невиконання та неналежне виконання обов'язків, що призводить до несвоєчасного виконання зобов'язання, то прострочення є, перш за все, юридичним фактом, але на відміну від таких порушень договору, як порушення умови про якість, воно є триваючим юридичним фактом [550, с. 10]. Вищенаведене міркування вченого викликало жваві дискусії з цього приводу, суть яких зводилася до віднесення прострочення виконання до невиконання (В. В. Луць [292, с. 269]; І. С. Кандафорова [165, с. 78]), неналежного виконання (Є. О. Харитонов [594, с. 508]; А. Г. Карапетов [166, с. 196]) чи до невиконання та неналежного виконання (В. А. Хохлов [606, с. 105]; О. С. Гришко [110, с. 97]).



На нашу думку, прострочення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг за критерієм обсягу вчинених сторонами дій доцільно розглядати в межах двох основних видів порушення – невиконання (повне невиконання контрагентом взятих на себе зобов'язань) та неналежного виконання (на момент настання строку відсутнє належне виконання договірною зобов'язання). Враховуючи це, доцільно підтримати позицію тих дослідників, які відносять прострочення виконання до підвиду порушення договірною зобов'язання [110, с. 98].

Разом з тим викликає непогодження висловлена в одному з підручників з цивільного права думка про можливість перетворення неналежного виконання у невиконання, у разі, якщо за договором перевезення вантажу перевізник не видає вантаж на вимогу одержувача протягом тридцяти днів після спливу строку його доставки (ч. 2 ст. 919 ЦК України) [610, с. 70]. На нашу думку, закріплене у ч. 2 ст. 919 ЦК України правило, що вантаж після спливу тридцятиденного строку вважається втраченим, є самостійним спеціальним правовим наслідком і не означає, що невиконання як об'єктивний юридичний факт перетворюється у неналежне виконання чи навпаки.

Отже, прострочення як виконавцем, так і замовником транспортних послуг виконання взятих на себе обов'язків за договором про надання транспортних послуг пропонуємо відносити до підвиду таких порушень договірних зобов'язань, як повне невиконання ними передбаченого договором обов'язку (невиконання зобов'язання) або неналежне виконання, у зв'язку з чим на момент настання кінцевого терміну відсутнє належне виконання договірною зобов'язання, наслідком чого є покладення на правопорушника додаткових обов'язків.

Щодо такого різновиду порушення обов'язків за договором перевезення, як порушення вимоги про доставку пасажирів чи вантажу в обумовлене в транспортних документах (квиток, накладна, коносамент тощо) місце, варто зазначити, що ні в ЦК України, ні в різнорівневих актах транспортного законодавства цивільно-правова відповідальність за таке правопорушення не передбачена. Тому рекомендуємо сторонам закріплювати таке положення

в договорі перевезення з умовою застосування лише у випадку, якщо таке порушення тягне за собою настання для замовника негативних наслідків у вигляді втрати, псування вантажу, багажу, прибуття пасажирів із запізненням тощо. Загалом же місцем посадки/висадки пасажирів визнаються автостанції, залізничні вокзали, аеровокзали, морські та річкові порти тощо. Наприклад, у п. 28 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р., передбачено, що місцями зупинки автобусів на приміських та міжміських маршрутах визначаються автостанції, а у разі їх відсутності – місця розташування автопавільйонів, на яких розміщується інформація, що містить найменування зупинки, початкового та кінцевого пунктів маршруту і час відправлення автобусів [404].

Таким чином, підсумовуючи, вважаємо за доцільне, виходячи із вищенаведених критеріїв розмежування фактичних проявів порушення зобов'язань з надання транспортних послуг, класифікувати їх на:

1. правопорушення, пов'язані із невиконанням зобов'язань за договором (несплата провізної плати та інших обов'язкових платежів; неподання транспорту в місце призначення; незбереження чи інше пошкодження багажу, вантажу; завдання шкоди життю чи здоров'ю пасажирів; нез'явлення пасажирів в обумовлений строк до місця відправлення або ж непред'явлення вантажу для перевезення; ухилення від обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності перевізника та пасажирів тощо);

2. правопорушення, пов'язані із неналежним виконанням зобов'язань за договором (прострочення подання транспортного засобу в місце посадки пасажирів чи завантаження вантажу; порушення строків завантаження чи вивантаження вантажу; пошкодження вантажу чи пред'явлення його в неналежній тарі та (або) упаковці; невикористання транспортного засобу, наданого для перевезення в обумовлений договором строк; непередання в установленому порядку необхідної інформації одержувачу вантажу про прибуття вантажу; доставка пасажирів чи вантажу в інше, ніж передбачено договором, місце призначення) [263, с. 294].

## 5.2. Цивільно-правова відповідальність за порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг

Аналізуючи категорію цивільно-правової відповідальності як найбільш поширений правовий наслідок порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг, виходимо з того, що це лише один з видів більш загального поняття «юридична відповідальність», яка в більш ширшому розумінні характеризується як категорія етики і права, що відображає особливе соціальне та морально-правове ставлення особи до суспільства, яке характеризується виконанням свого морального обов'язку та правових норм (соціальна відповідальність). Іншими словами, юридична відповідальність є складним, багатоаспектним соціально-правовим явищем [478, с. 16], увага до змісту якої останнім часом помітно посилилася [64, с. 314]. Термін «відповідальність» у різних правових сім'ях тлумачиться по-різному, зокрема, як «обов'язок відповідати за щось» [116, с. 742], «зробити що-небудь без чужої підказки або наказу» [666, с. 722]. З цього приводу І. В. Спасибо-Фатеева цілком слушно наголошує, що попри всю різноманітність позицій щодо юридичної відповідальності, можна помітити ключові її характеристики. Це – негативні наслідки порівняно зі звичайними обов'язками, заходами, межами та обмеженнями, а також примушування, що виходить, як правило, від уповноважених державних органів. У свою чергу, вони засновані на певних принципах, найбільш характерним з яких для цивільно-правової відповідальності є компенсаторний принцип [539, с. 195]. З цього приводу влучно зауважує В. А. Васильєва, наголошуючи, що метою впливу на правопорушника у приватному праві є не стільки його покарання, скільки відновлення порушеного права та компенсація за порушення [50, с. 517].

Разом із тим для цивільно-правової відповідальності характерні особливості, що виокремлюють її серед інших видів юридичної відповідальності, а саме: 1) це завжди відповідальність правопорушника перед потерпілим, а не перед державою чи органами державного управління. Зазначене підтверджується висловленою

Н. С. Кузнецовою позицією, що хоча цивільно-правові (як і будь-які інші) примусові заходи спрямовані безпосередньо на особу порушника суб'єктивних прав і законних інтересів інших осіб, вони не набувають ознак особистого покарання для правопорушника, як це має місце в кримінальному, а іноді і в адміністративному праві [223, с. 356]; 2) можливість добровільного виконання боржником обов'язку, що є основною складовою змісту правовідносин відповідальності; 3) не всі негативні майнові наслідки для порушника є відповідальністю.

Такі особливості надали можливість Л. Г. Лічману визначити цивільно-правову відповідальність як покладення на особу, винну в здійсненні правопорушення, негативних майнових наслідків порушення, що супроводжується осудом поведінки порушника й має на меті захистити інтереси особи, яка потерпіла від правопорушення [65, с. 65]. Схожого висновку дотримуються автори Великого енциклопедичного юридичного словника, зазначаючи, що особливими рисами цивільно-правової відповідальності є: а) її майновий характер; б) відповідальність одного учасника цивільно-правових відносин перед іншими (відповідальність порушника перед потерпілим); в) можливість перевищення розміру відповідальності порівняно з розміром заподіяної шкоди або збитків (наприклад, застосування штрафної неустойки, завдаток); г) застосування рівних за обсягом мір відповідальності за однотипні правопорушення, що забезпечує послідовну реалізацію принципу рівноправності учасників цивільно-правових відносин [55, с. 104].

Вплив зазначених особливостей на інститут цивільно-правової відповідальності суб'єктів договірних зобов'язань з надання транспортних послуг відображається у напрямі удосконалення механізму її реалізації на правозастосовному та функціональному рівнях шляхом розширення сфери застосування, розвитку інституту відповідальності без вини, обмеження судом обсягу цивільно-правової відповідальності та звільнення від цивільно-правової відповідальності, поширення добровільного та обов'язкового страхування

цивільно-правової відповідальності, закріплення граничних розмірів відшкодування тощо.

Зважаючи на це, під цивільно-правовою відповідальністю за порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг розумітимемо 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.

Як видається, запропоноване визначення цивільно-правової відповідальності за порушення зобов'язань з надання транспортних послуг саме через можливість застосування мір цивільної відповідальності свідчить на користь поширеної в цивілістиці точки зору на цивільну відповідальність не як на покарання, а як на відновлення нормального стану порушених цивільних правовідносин, максимально можливе поновлення порушених суб'єктивних цивільних прав кредитора, задоволення інтересу уповноваженої особи щодо повного відшкодування понесених нею майнових втрат або щодо одержання майнової компенсації за завдану моральну шкоду, інші немайнові втрати [424, с. 74].

З приводу теоретичного осмислення феномена цивільно-правової відповідальності як явища об'єктивної дійсності доцільно зазначити, що в світовій практиці прослідковуються два підходи до визначення цього поняття: 1) моністичний (коли цивільно-правова відповідальність розглядається як єдине ціле і, відповідно, визначається як єдине поняття); 2) дуалістичний (коли договірна та недоговірна відповідальності розглядаються окремо і, відповідно, маємо два окремі визначення цих понять). Як зазначає з цього приводу І. С. Канзафарова, моністичний підхід традиційно застосовується науковцями країн романо-германської правової сім'ї (за окремими винятками), дуалістичний – вченими країн англосаксонського права [165, с. 86]. Прикладом можуть слугувати закріплені у ст. 17 (передбачає обов'язок перевізника відшкодувати пасажиру

шкоду (моністичний підхід)) та ст. 24 (встановлює, що «позов про відповідальність може бути подано на будь-якій підставі» (дуалістичний підхід)) Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень 1929 р. (далі – Варшавська конвенція), підходи, що свідчать про різні погляди на вид цивільно-правової відповідальності перевізника [178].

У законодавствах країн англо-американської правової сім'ї закріплено дуалістичний підхід, свідченням чого є справа *Fadhliah v. Societe Air France*, де американський суд, зіславшись на ст. 29 Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, 1999 р. (далі – Монреальська конвенція) [190], як важку для розуміння. Для обґрунтування своїх висновків суд процитував позицію голови Монреальської конференції, зміст якої полягає у тому, що ціллю ст. 29 є забезпечення неможливості обходу положень Монреальської конвенції, яка застосовується до позовів про шкоду з перевезення пасажирів, багажу та вантажу «на підставі договору, у зв'язку з деліктом або на будь-якій іншій підставі» [675, с. 2–3].

Натомість у чинному законодавстві України відображено, як вдало зазначає А. Б. Гриняк, саме моністичний підхід, зважаючи, що, по-перше, договірне і деліктне право є частинами зобов'язального права, яке входить до системи цивільного права, по-друге, серед способів захисту цивільних прав та інтересів виокремлюються заходи відповідальності, на відміну від країн англосаксонської правової сім'ї, де існує єдина система засобів захисту потерпілої сторони [100, с. 83]. Крім того, доцільно наголосити, що між країнами континентальної системи права (включаючи Україну) та країнами англо-саксонської системи права існують значні відмінності у тлумаченні змісту цивільної відповідальності сторін договору перевезення. Як зазначає з цього приводу Д. А. Рябікін, у сфері міжнародних морських перевезень існує подвійне тлумачення «договірної відповідальності». Широке тлумачення визначає таку відповідальність в якості будь-якого обов'язку сторони за договором, тоді як вузьке тлумачення визначає її лише як обов'язок сторони відшкодувати шкоду, завдану порушенням договору [513, с. 39].

Разом із тим на сьогодні в цивілістиці відмічаються тенденції щодо гармонізації підходів в регулюванні механізму цивільної відповідальності в країнах континентального та загального права, в тому числі за допомогою прийняття уніфікованих міжнародно-правових актів [383, с. 12]. Наслідком такої гармонізації є вироблені світовою практикою нові підходи до майнової відповідальності в сфері міжнародних перевезень. Так, саме сфера перевезень вплинула на вироблення нових принципів цивільної відповідальності перевізника. Одним із таких принципів, який, до речі, також відображений в ч. 2 ст. 902 ЦК України, є принцип каналізування цивільної відповідальності, суть якого зводиться до того, що відповідальність покладається виключно на одну особу – сторону договору перевезення, незалежно від того, буде завдано шкоди нею безпосередньо, чи залученими нею третіми особами (додатковими перевізниками, гарантом, одержувачем вантажу тощо). Як приклад зазначеного можемо навести ст. 4 Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу, в якій закріплено принцип каналізування цивільної відповідальності шляхом її покладення на перевізника, який відповідає «в такій самій мірі, що і за свої власні дії чи упущення, за дії та упущення своїх агентів і будь-яких інших осіб, за послугами яких він звертається для виконання зобов'язань, які покладаються на нього в силу договору автомобільного перевезення, коли ці агенти або ці особи діють у межах своїх обов'язків» [185]. Так, Господарським судом Волинської області у справі за позовом про стягнення штрафу, нарахованого за неналежне виконання автомобільним перевізником взятих на себе зобов'язань, встановлено, що, керуючись ст. 17 зазначеної вище Конвенції, перевізник не звільняється від відповідальності з причини несправності транспортного засобу, яким він користувався для здійснення перевезення, або з причини дій або недогляду особи, у якої був найнятий транспортний засіб, або агентів і службовців останньої [494]. Як видається, зазначений підхід спрямований на чітке вирішення питання пошуку суб'єкта відповідальності в сфері надання транспортних послуг.

Ще одним наслідком гармонізації підходів в регулюванні механізму цивільної відповідальності в сфері перевезень є тенденції до відступу від принципу повного відшкодування шкоди в бік встановлення максимальних меж майнової відповідальності, що пояснюється небезпекою заподіяння великих збитків, пов'язаних із експлуатацією таких джерел підвищеної небезпеки, як літак, корабель, потяг, космічний об'єкт тощо, завдання яких можуть значно перевищувати фінансові можливості таких перевізників. З цього приводу доцільно наголосити, що й інститут страхування цивільної відповідальності не завжди може посприяти усуненню потенційних збитків у цій сфері. Відповідно, на законодавчому рівні, зазвичай, передбачається максимальний розмір відшкодування, який виплачується пасажирові в разі заподіяння шкоди його здоров'ю. Граничні розміри компенсації встановлені також на випадок незбереження вантажу або багажу, що перевозиться, а також прострочення в його доставці.

Схожі підходи знайшли своє відображення й на міждержавному рівні шляхом прийняття уніфікованих міжнародно-правових актів. Наприклад, положеннями Варшавської конвенції відповідальність договірному перевізника перед пасажиром за смерть і тілесні ушкодження обмежено сумою, еквівалентною приблизно 8 000 \$ США. Встановлення такого обмеженого розміру відповідальності перевізника в міжнародному договорі порівняно з чинною у той же час у більшості країн повною відповідальністю повітряного перевізника за заподіяну шкоду в юридичній літературі обґрунтовувалось необхідністю захисту слабкої авіаційної індустрії на початку її розвитку, необхідністю для перевізника знати заздалегідь розмір відшкодування пасажирові, як його можливий ризик, що може бути застрахованим, можливістю для пасажирові здійснити самостійне страхування тощо [677, с. 113]. Згодом зазначений розмір компенсації Протоколом про поправки до Варшавської конвенції, для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (далі – Гаазький протокол) 1955 р., було піднято до 20 000 \$ США та дозволено судам присуджувати на користь позивачів усі або частину їхніх витрат на ведення



судового процесу проти перевізника. У 1975 р. в Монреалі було відкрито до підписання чотири додаткові до Варшавської конвенції протоколи, що запропонували країнам-учасницям опції у виборі розміру відповідальності перевізника перед пасажиром за смерть, тілесні ушкодження та втрату чи пошкодження багажу або вантажу [616, с. 62–63]. Протокол № 1 встановлював відповідальність перевізника у випадку смерті або завдання тілесних ушкоджень пасажиру у розмірі 8 300 «спеціальних прав запозичення» (з англ. – «Special Drawing Right», що становить приблизно 4 700 \$ США, далі – СПЗ) [642]. Протокол № 1 був ратифікований 49-ма країнами і набув чинності в 1996 р. Протокол № 2 збільшував розмір компенсації перевізника за смерть і завдання тілесних ушкоджень пасажиру до 16 600 СПЗ (приблизно 9 495 \$ США) [643]. Протокол № 2 ратифікований 50-ма країнами і набув чинності в 1996 р. Протокол № 3 встановлював розмір відповідальності перевізника за смерть і завдання тілесних ушкоджень пасажиру в розмірі 100 000 СПЗ (приблизно 57 200 \$ США) [644]. Протокол № 3 не набув чинності, оскільки не отримав достатньої кількості ратифікацій. Протокол № 4, що стосувався питань транспортної документації та відповідальності перевізника за втрату й пошкодження вантажу, був ратифікований 58 країнами і набув чинності в 1998 р. [545].

Водночас, як зазначалось в юридичній літературі 60-х – 70-х рр. ХХ ст., обмеження відповідальності спрямоване на те, щоб покласти на перевізників відповідальність не нижче певного рівня [669, с. 120]. Таким чином унеможлиблюється обмеження відповідальності перевізника малими грошовими сумами під приводом того, що вони намагаються звільнитися від відповідальності за вантажні місця, завантажені товарами із високою вартістю [70, с. 23]. Схожий підхід відображався в тогочасних рішеннях судової практики. Прикладом може слугувати справа *Browner International Ltd v Monarch Shipping Co. (the European Enterprise)* (1989), що розглядалась англійським судом, в рішенні якого зазначалося, що «незважаючи на той факт, що юристи часто доволі скептично ставляться до положень щодо обмеження відповідальності перевізника, незаперечною перевагою положення про обмеження відповідальності... є те, що

воно робить простішим та дешевішим страхування вантажів під час здійснення морських перевезень» [661, с. 188].

Схожий підхід до визначення граничної межі запроваджено в сфері морських перевезень. Наприклад, п. «а» ч. 5 ст. 4 Брюссельського протоколу 1968 р. про зміну Брюссельської конвенції 1924 р. про уніфікацію деяких правил про коносамент (Правила Вісбі) закріплено так звану дуалістичну систему визначення межі відповідальності морського перевізника, що підвищує її та передбачає, що якщо характер та вартість вантажу не були повідомлені відправником до завантаження та внесені до коносаменту, відповідальність перевізника обмежується сумою у «10 000 франків за місце або одиницю або 30 франків [319, с. 500] за один кілограм ваги бруто втраченого або пошкодженого вантажу, залежно від того, яка сума є вищою» [479]. Заради справедливості зазначимо, що така гранична межа відповідальності морського перевізника сьогодні використовується лише у В'єтнамі, Еквадорі, Тонга та Шрі-Ланці [674].

Натомість вже в сучасних умовах розвитку сфери перевезень Робочій групі III з транспортного права ЮНСІТРАЛ довелось значною мірою модернізувати правові режими, що регулюють перевезення вантажів, наслідком чого стала розробка та прийняття 11 грудня 2008 р. Генеральною Асамблеєю ООН (резолюція ГА ООН A/RES/63/122) [558] Конвенції про договори повністю або частково морського перевезення вантажів (Роттердамські правила), яку було відкрито для підписання на спеціальній конференції, проведеній в Роттердамі у вересні 2009 р. Відповідно до ч. 1 ст. 59 Роттердамських правил відповідальність перевізника за порушення його зобов'язань обмежується 875 розрахунковими одиницями за місце або іншу одиницю відвантаження або трьома розрахунковими одиницями за один кілограм ваги бруто вантажу, що є предметом позову або суперечки, залежно від того, яка сума є вищою. При цьому ч. 3 ст. 59 визначає СПЗ в якості розрахункової одиниці для цілей Роттердамських правил. Тобто межа відповідальності, що встановлюється Роттердамськими правилами, на 40 СПЗ за місце або одиницю відвантаження та на 0,5 СПЗ за один кілограм ваги

брутто перевищує граничний показник відповідальності перевізника, передбачений у Гамбурзьких правилах [513, с. 112].

У національному транспортному законодавстві існують нормативно встановлені обмеження відповідальності перевізників. Наприклад, редакція ст. 179 КТМ України [174] дозволяє зробити висновок, що відповідальність морського перевізника обмежена реальними збитками. Тобто редакція цієї статті схожа із редакцією п. «b» ч. 5 ст. 3 Брюссельської конвенції 1924 р. з відповідними змінами Брюссельського протоколу 1968 р. (Гаазько-Вісбійські правила). З цього приводу доцільно навести цілком доречне уточнення Д. А. Рябікіна, що відповідність норми КТМ України положенням Гаазько-Вісбійських правил не означає рецепцію українським законодавством цієї норми. Правило ст. 179 КТМ є традиційним для радянського морського права і застосовувалось у КТМ СРСР 1929 р. (ст. 117) та у КТМ СРСР 1968 р. (ст. 163) [513, с. 114].

У сфері міжнародних автомобільних перевезень пасажирів гранична межа відшкодування, яка має бути виплачена перевізником, не може перевищувати 250000 франків на одного потерпілого. Однак будь-яка держава може встановити більш високу межу чи не встановлювати жодної межі. Ці обмеження розміру відшкодування передбачені ст. 13 Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу від 12 квітня 1994 р. та застосовуються до всіх вимог, пов'язаних зі смертю, тілесними ушкодженнями або нанесенням будь-якої іншої шкоди фізичному або психічному здоров'ю пасажирів. Якщо є кілька позивачів і якщо загальна сума їхніх вимог перевищує встановлений максимум, то виплати пропорційно скорочуються [185].

Аналізуючи нормативно встановлені обмеження цивільної відповідальності перевізників у законодавстві України, доцільно зазначити про закріплені на рівні ЦК та ГК України загальні положення щодо цього. В контексті цього цілком доречно навести положення ч. 3 ст. 551 ЦК України, в якій закріплено можливість зменшення розміру неустойки рішенням суду за наявності однієї з двох підстав: якщо він значно перевищує розмір збитків, а також у разі настання інших

обставин, які мають істотне значення. При цьому хоча б приблизний перелік обставин, що мають істотне значення, законодавець не надав, залишаючи це питання на розсуд суду на підставі аналізу конкретної ситуації [328, с. 57].

Схожа норма міститься й у ч. 1 ст. 233 ГК України, де передбачено, що у разі, якщо належні до сплати штрафні санкції надмірно великі порівняно зі збитками кредитора, суд має право зменшити розмір санкцій. При цьому береться до уваги: ступінь виконання зобов'язання боржником; майновий стан сторін, які беруть участь у зобов'язанні; не лише майнові, а й інші інтереси сторін, що заслуговують на увагу. Наведене положення знайшло своє уточнення в судовій практиці. Зокрема, у Постанові Пленуму Вищого господарського суду України від 26 грудня 2011 р. «Про деякі питання практики застосування Господарського процесуального кодексу України судами першої інстанції» зазначено, що, вирішуючи питання про зменшення розміру пені, яка підлягає стягненню зі сторони, що порушила договір, суд повинен об'єктивно оцінити, чи є даний випадок винятковим, виходячи з інтересів сторін, які заслуговують на увагу, ступеня виконання зобов'язань, причини неналежного виконання або невиконання зобов'язання, незначності прострочення у виконанні зобов'язання, невідповідності розміру пені наслідкам порушення, негайного добровільного усунення винною стороною порушення та його наслідків тощо [396].

Таким чином, можемо підсумувати, що за діючим законодавством у сфері перевезень при укладенні договорів перевезення сторони самостійно визначають штрафні санкції за порушення договірних зобов'язань, реалізуючи тим самим один із основоположних принципів цивільного права – принцип свободи договору. Водночас, незважаючи на це, обмеження обсягу відповідальності, керуючись положеннями ч. 3 ст. 551 ЦК, ч. 1 ст. 233 ГК України, можливе виключно в судовому порядку за умови обґрунтування позивачем наявності таких підстав, як: тяжке матеріальне становище, перевищення розміром неустойки суми збитків чи вартості транспортної послуги, відсутність спричинених порушенням договору додаткових витрат (збитків) замовника, вжиття сторонами заходів щодо належного виконання договірних зобов'язань тощо.

Зміст вищенаведених нормативно-правових актів як міжнародного, так і національного рівнів свідчать, що для виникнення цивільно-правової відповідальності в обмеженому розмірі повинні бути наявними такі складові, як: протиправність поведінки сторін договору перевезення або уповноважених ними осіб при виконанні обов'язків; наявність завданої шкоди у вигляді смерті, поранення або будь-якого іншого тілесного ушкодження пасажирів, знищення, втрати, пошкодження вантажу чи багажу; зв'язок між протиправною поведінкою та завданою шкодою; вина сторін договору перевезення чи уповноважених ними осіб (повний склад правопорушення).

Для притягнення сторони договору перевезення до відповідальності необхідно «встановити наявність у складі правопорушення винного невиконання або неналежного виконання зобов'язань за договором. Якщо хоча б один з елементів правопорушення відсутній – особа не може бути притягнута до цивільно-правової відповідальності» [9, с. 48]. Доведення сукупності всіх чотирьох умов цивільного правопорушення є обов'язковим для постановки судом або арбітражем питання про відповідальність сторони договору перевезення.

Загалом законодавець у ч. 2 ст. 614 ЦК України закріпив традиційну для цивільно-правового регулювання презумпцію вини особи, відповідно до якої відсутність своєї вини доводить особа, яка порушила зобов'язання. Особа є невинуватою, якщо вона доведе, що вжила всіх залежних від неї заходів щодо належного виконання зобов'язання. Особливістю цивільно-правової відповідальності є те, що вона може настати і без вини (або не залежно від вини), якщо це передбачено договором або законом [284, с. 784]. Як зазначає з цього приводу А. Г. Діденко, у договірному праві можливість відповідальності за правомірні дії не передбачена, на відміну від допустимої законом можливості відповідальності за безвинні дії [118, с. 16]. Про це також свідчать відповідні положення ЦК України про відповідальність без вини, що стосуються окремих видів договорів [336, с. 86–87], в тому числі договорів перевезення. Так, відповідно до ч. 1 ст. 924 ЦК України за договором перевезення перевізник відповідає за збереження вантажу, багажу, пошти з моменту прийняття їх до

перевезення [323, с. 12] і до видачі одержувачеві, якщо не доведе, що втрата, нестача, псування або пошкодження вантажу, багажу, пошти сталися внаслідок обставин, яким перевізник не міг запобігти та усунення яких від нього не залежало.

Певні особливості притаманні відносинам, пов'язаним зі звільненням сторони договору перевезення від цивільно-правової відповідальності, основні з яких об'єктивно обумовлені диспозитивним методом цивільно-правового регулювання, закріпленням в цивільному законодавстві принципу презумпції вини, а також багатоаспектністю досліджуваних нами відносин з надання транспортних послуг.

Цивільно-правова відповідальність не є абсолютною, адже вона поширюється до певних меж. Ці межі становлять обставини, наявність яких призводить до звільнення особи від обов'язку нести несприятливі майнові наслідки [609, с. 336], що, як доречно зауважує О. А. Беляневич, слід розглядати як екстраординарну ситуацію, яка потребує точної юридичної кваліфікації певних дій та подій з тим, щоб був досягнутий компроміс між вимогами законності та правового порядку, з одного боку, та приватними інтересами однієї зі сторін зобов'язання – боржника, з іншого боку [22, с. 131].

В ЦК України передбачено загальні підстави звільнення від цивільно-правової відповідальності (ст. 617 ЦК України), відповідно до якої особа, яка порушила зобов'язання, звільняється від відповідальності за порушення зобов'язання, якщо вона доведе, що це порушення сталося внаслідок випадку або непереборної сили. Це знаходить своє підтвердження у нормах кодифікованого акта цивільного законодавства, які регулюють надання транспортних послуг. Так, перевізник і відправник вантажу звільняються від відповідальності, якщо ненадання транспортного засобу або невикористання наданого транспортного засобу сталося не з їхньої вини (ч. 2 ст. 921 ЦК України), а також перевізник відповідає за затримку відправлення пасажирів та порушення строку доставлення пасажирів до пункту призначення, якщо не доведе, що ці порушення сталися внаслідок непереборної сили (ч. 1 ст. 922 ЦК України).

Передусім звернемо увагу на випадок або казус, що має місце тоді, коли психічний стан особи, яка порушила зобов'язання, характеризується відсутністю її вини [328, с. 138]. Оскільки в основі відповідальності сторін договорів перевезення лежить принцип вини, то доведення боржником відсутності своєї вини автоматично звільняє його від відповідальності [163, с. 356] навіть за наявності зовнішніх ознак правопорушення [491, с. 72].

Так, відповідно до ст. 176 КТМ України перевізник відповідає за втрату, нестачу і пошкодження прийнятого для перевезення вантажу, якщо не доведе, що втрата, нестача або пошкодження сталися не з його вини, зокрема, внаслідок рятування людей, суден, вантажів; дій або упущень відправника або одержувача; прихованих недоліків вантажу чи недостатності чи неясності маркування вантажу тощо.

При цьому для договорів про надання транспортних послуг характерним є виокремлення особливих підстав звільнення від відповідальності. Яскравим прикладом цього може стати навігаційна помилка, виокремлена у ст. 177 КТМ України серед інших підстав звільнення від відповідальності перевізника за договором морського перевезення вантажу. Так, перевізник не відповідає за втрату, нестачу або пошкодження вантажу, якщо доведе, що вони сталися внаслідок дій або упущень капітана, інших осіб суднового екіпажу і лоцмана в судноводінні або управлінні судном. Як видається, таке виокремлення зазначеної підстави із загального переліку підстав для звільнення від відповідальності, закріплених у ст. 176 КТМ України, є цілком слушним. На користь цього свідчить значна кількість справ, пов'язаних з розмежуванням понять «навігаційна помилка», «комерційна помилка», «недбалість», «неправомірні дії чи бездіяльність». Так, розглядаючи справу *Standard Cline Oil v Clan Line Steamers* (2004), суд дійшов висновку, що наявність на судні некваліфікованого капітана або екіпажу або ненадання їм необхідної інформації треба кваліфікувати як неморехідність судна, а виключення «навігаційна помилка» не застосовуватиметься [655, с. 23]. Подібного висновку дійшов суд у справі щодо використання пілотами перевізника автоматизованих систем повітряних суден в

аномальних умовах, в яких бортові комп'ютери не запрограмовані працювати, або коли пілоти не навчені належним чином використовувати ці системи. Так, 26 червня 1988 р., коли пілоти Airbus 320 виконували низький проліт над злітною смугою у Франції, сталася авіакатастрофа. Коли літак знизився до 100 футів, і радіовимірник висоти повідомив про це, пілоти продовжували знижувати літак спочатку до 50-ти футів, а потім до 30-ти. Пілот вирішив, що ця висота та робота двигунів є ідеальною, і, трохи змінивши кут нахилу носа літака, почав здійснювати другий маневр, збільшуючи швидкість літака. Саме в цей час літак загорівся, оскільки торкнувся верхівок дерев. Аналіз нещасного випадку надав можливість сформулювати висновок: автоматизована система літака «думала», що повітряне судно намагається сісти і, відповідно, виник конфлікт між комп'ютером, який програмував посадку, та пілотом, котрий скеровував літак на зліт. Тобто пілот переоцінив можливості технічної системи реагувати на незвичайні або екстремальні ситуації і його дії необхідно розглядати як недбалість, яка базується на слабо передбачуваній взаємодії людини та машини, а не казус [651, с. 70–82].

Поширеними у практиці надання транспортних послуг є випадки звільнення перевізника від відповідальності за наявності обставин, що доводять вину замовника послуги. Виходячи із загального правила, у випадку винних дій однієї зі сторін договору, інша сторона не несе відповідальності за такі дії. Це правило поширюється на досліджувані нами відносини з надання транспортних послуг виходячи зі ст. 20 Монреальської конвенції, де закріплено можливість повного або часткового звільнення перевізника від відповідальності перед особою, яка вимагає відшкодування, у разі наявності недбалості, неправомірної дії чи бездіяльності цієї особи [654]. Загалом такими підставами звільнення перевізника від відповідальності можуть бути: 1) небезпечні дії або упущення пасажира, відправника або власника вантажу; 2) недостатність пакування, неповнота або недоліки маркування; 3) хибні вказівки відправника; 4) втрата обсягу, ваги чи пошкодження вантажу, що виникло внаслідок прихованих недоліків, особливої природи вантажу або властивих вантажу дефектів; 5) будь-які інші причини, що



виникли не через дії та не з вини перевізника та не через дії та не з вини агентів або працівників перевізника.

Як слушно з цього приводу зазначається в юридичній літературі, за своєю сутністю звільнення від цивільно-правової відповідальності перевізника за договором перевезення є позбавленням перевізника обов'язку зазнавати негативних майнових наслідків у випадку невиконання чи неналежного виконання ним умов договору перевезення з підстав, передбачених договором або законом. При звільненні перевізника від відповідальності в його поведінці присутні елементи складу цивільного правопорушення, проте є передбачені законом чи договором обставини, що звільняють його від майнових санкцій [109, с. 42].

Ще однією підставою звільнення суб'єктів договірних зобов'язань з надання транспортних послуг від цивільно-правової відповідальності поряд з випадком є непереборна сила, зміст якої розкривається у п. 1 ч. 1 ст. 263 ЦК України як надзвичайна та невідворотна за даних умов подія. Вона характеризується, по-перше, як зовнішня до діяльності сторін обставина (наприклад, явища стихійного характеру: землетрус, повінь, засуха; дії влади по затриманню судна в іноземному порту). По-друге, надзвичайність події, яка набуває характеру непереборної сили, означає, що це далеко не ординарна подія, а дещо таке, що виходить за межі буденного. По-третє, непереборна сила – це подія, яку не можна відвернути засобами, наявними у даної особи у конкретних умовах її діяльності [328, с. 138–139].

Для того, щоб бути визнаною в якості непереборної сили, обставина має бути надзвичайною, незвичною за своєю інтенсивністю саме для конкретного маршруту, за яким відбувається перевезення [163, с. 6]. Хрестоматійним прикладом наведеного є справа *Alimport v. Murmansk Shipping Company* (1979 р.), в якій рішенням Морської арбітражної комісії задоволено позов Кубинської зовнішньоторговельної організації «Алімпорт» до Мурманського морського пароплавства у зв'язку з відсутністю підстав для звільнення перевізника від цивільно-правової відповідальності, оскільки погодні умови (шторм, перепади

температури тощо), зазначені у морському протесті, на думку МАК, не є чимось виключним або незвичним, а є звичайною реальністю для того регіону [676, с. 241–242].

З цього приводу О. А. Беяневич під надзвичайністю пропонує розуміти таку подію, яка виходить за межі звичайних умов (обставин) здійснення господарської діяльності та може мати як загальний характер і настати для усіх суб'єктів господарювання (наприклад, оголошення війни), так і особливий характер, коли дія певних обставин позначається на господарській діяльності в окремій сфері господарювання чи на окремих суб'єктах (групах суб'єктів) господарювання. Натомість невідворотність обставини, на думку дослідниці, пов'язана із зовнішнім характером непереборної сили, тобто принциповою неможливістю суб'єкта вплинути на настання чи ненастання певної обставини та контролювати її. В міжнародній практиці такий зовнішній характер втілюється в конструкцію «обставини поза контролем особи» [22, с. 132].

У цьому контексті доцільно звернути увагу на приклад, описаний В. В. Вітрянським. Так, настання обставин непереборної сили саме по собі не припиняє зобов'язання боржника, якщо виконання залишається можливим після того, як такі обставини відпали. При цьому кредитор не позбавлений права відмовитися від договору, якщо внаслідок прострочення, що виникло у зв'язку з настанням обставин непереборної сили, він втратив інтерес у виконанні. А боржник не відповідає перед кредитором за збитки, завдані простроченням виконання зобов'язань внаслідок настання обставин непереборної сили [63, с. 51]. Як вбачається, описана дослідником позиція щодо можливості призупинення дії договору у зв'язку із настанням обставин непереборної сили та відновленням його виконання цілком можливим є у сфері надання транспортних послуг за довгостроковими договорами. Так, у зв'язку із силовим припиненням Російською Федерацією можливості судноплавства через Керченську протоку цілком можливими є випадки призупинення дії довгострокових договорів морського перевезення, що пов'язано із настанням обставин непереборної сили. Натомість «затримка владними рішеннями» та «страйки та локаути» не вважатимуться

підставами для звільнення перевізника від відповідальності, якщо їхньою причиною стала вина перевізника.

Також важливо зауважити, що поряд із поняттям «непереборна сила» в сфері перевезень застосовують і поняття «форс-мажор», щодо співвідношення яких на доктринальному рівні сформувався дві позиції. За першою з них зазначені поняття пропонується ідентифікувати як тотожні, виходячи з того, що обидва поняття повинні характеризуватись такими ознаками, як надзвичайність та невідворотність [108, с. 123; 238, с. 68]. На думку інших дослідників, зазначені поняття слід розмежовувати, виходячи з того, що подібно до непереборної сили, форс-мажор – це зовнішня стосовно діяльності зобов'язаних за договором сторін обставина, яка не залежить від їх волі і бажання. Але форс-мажорні обставини суб'єктивні, бо вони пов'язані з волею людини, групи людей і виникають у результаті їх волевиявлення [213, с. 32]. На думку О. А. Беяневич, за розумінням ст. 218 ГК України, слід розрізняти непереборну силу як обставину, яка об'єктивно (в силу прямої вказівки закону) усуває відповідальність, та форс-мажор, тобто обставина, яка звільняє від відповідальності настільки, наскільки це передбачено договором [22, с. 132]. Відповідно, до обставин непереборної сили представники науки господарського права пропонують віднести лише доволі вузький перелік виняткових, абсолютно непередбачуваних та невідворотних ситуацій, як правило, природного (стихійного) характеру (землетруси, повені, урагани тощо), а також найбільш екстремальні явища суспільного характеру (військові дії, революції, збройні заколоти) [604, с. 691–692].

З приводу вищенаведеного доцільно схвалити відображений у діючому законодавстві підхід, за яким форс-мажорними обставинами (обставинами непереборної сили) визначаються надзвичайні та невідворотні обставини, що об'єктивно унеможливають виконання зобов'язань, передбачених умовами договору, обов'язків згідно із законодавчими та іншими нормативними актами, а саме: загроза війни, збройний конфлікт або серйозна загроза такого конфлікту, включаючи, але не обмежуючись ворожими атаками, блокадами, військовим ембарго, дії іноземного ворога, загальна військова мобілізація, військові дії,

оголошена та неоголошена війна, дії суспільного ворога, збурення, акти тероризму, диверсії, піратства, безлади, вторгнення, блокада, революція, заколот, повстання, масові заворушення, введення комендантської години, експропріація, примусове вилучення, захоплення підприємств, реквізиція, громадська демонстрація, блокада, страйк, аварія, протиправні дії третіх осіб, пожежа, вибух, тривалі перерви в роботі транспорту, регламентовані умовами відповідних рішень та актами державних органів влади, закриття морських проток, ембарго, заборона (обмеження) експорту/імпорту тощо, а також викликані винятковими погодними умовами і стихійним лихом, а саме: епідемія, сильний шторм, циклон, ураган, торнадо, буревій, повінь, нагромадження снігу, ожеледь, град, заморозки, замерзання моря, проток, портів, перевалів, землетрус, блискавка, пожежа, посуха, просідання і зсув ґрунту, інші стихійні лиха тощо [471]. Тобто законодавець не вбачає потреби у розмежуванні зазначених понять за критеріями об'єктивності (непереборна сила) чи суб'єктивності (форс-мажор), оскільки обидва поняття характеризуються як надзвичайні та невідворотні.

Зазначений підхід повністю сприйнятий у сфері надання транспортних послуг, де їх суб'єкти вирішують це питання у договірному порядку, використовуючи при цьому міжнародні звичаї, в тому числі рекомендації Міжнародної торгової палати «Форс-мажорні обставини та складнощі» 421(E), відповідно до яких звільнення від відповідальності за невиконання або неналежне виконання зобов'язань можливе, якщо: а) таке невиконання стало результатом перешкоди, що знаходиться поза контролем сторони; б) від сторони не можна було розумно очікувати в момент укладання договору прийняття до уваги цієї перешкоди чи її наслідків для виконання договору; в) сторона не могла розумно уникнути або подолати таку перешкоду або принаймні її наслідки [592].

Відповідно, під час надання транспортних послуг простого посилання на існування форс-мажору, в тому числі на популярну останнім часом «надмірну економічну неможливість виконання зобов'язання», не є достатнім. По-перше, сторона, що посилається на форс-мажор, повинна або прописати такі умови невиконання у договорі, або посилатися на ст. 617 ЦК України. По-друге, сторона

повинна надати переконливі докази одночасної наявності умов (їхньої сукупності), передбачених договором або законом, для визнання відповідного факту судом або органом, що надає підтвердження існування форс-мажорних обставин.

З огляду на вищезазначене, варто підтримати позицію О. С. Кужко, що для правильного застосування механізму форс-мажорного застереження та його правомірності необхідно, щоб форс-мажорна підстава була наявною, на неї було посилення в договорі, вона дійсно впливала на виконання зобов'язання, а також була підтверджена уповноваженим органом, з обов'язковим попередженням іншої сторони про неможливість виконання в період її дії [218, с. 116].

Отже, до договірної відповідальності суб'єктів зобов'язань з надання транспортних послуг пропонуємо відносити відповідальність: 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).

Цивільно-правовій відповідальності контрагентів у сфері надання транспортних послуг притаманний взаємний характер, оскільки пасажир, відправник та одержувач вантажу несуть майнову відповідальність перед

перевізником, а перевізник, у свою чергу, несе відповідальність перед ними у випадку порушення умов договору перевезення.

### **5.3. Інші правові наслідки за порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг**

Традиційно досягнення мети правового регулювання суспільних відносин забезпечується правомірною поведінкою суб'єктів відповідних правовідносин у межах встановленої ними програми юридичних дій. Водночас у досліджуваній нами сфері непоодинокими є випадки виникнення конфліктів між сторонами договірних зобов'язань. Умовами їх виникнення і розвитку є настання юридичного наслідку, який не був передбачений сторонами як мета (споживання послуги та отримання винагороди за це), досягнути яку прагнули сторони. Як зазначає з цього приводу А. В. Коструба, дефектність юридичних фактів у стадії правореалізації супроводжується переходом до стадії правоприпинення, задіяння функціонування окремого механізму правового регулювання відповідних відносин – механізму правоприпинення, за допомогою якого відбувається припинення договірних зобов'язань за межами узгодженої поведінки сторін. Мета такого механізму – припинення правовідносин у зв'язку із встановленням дефектності фактичної або юридичної сторони юридичного факту в стадії правореалізації і неможливістю досягнення запрограмованого сторонами правового результату [200, с. 119].

Законодавець у ЦК України закріпив широкі можливості застосування різних правових наслідків порушення договірних зобов'язань загалом та зобов'язань з надання транспортних послуг. Так, відмінними від цивільно-правової відповідальності за порушення умов договорів перевезення в досліджуваній нами сфері надання послуг є випадки застосування інших правових наслідків, які можуть відобразитися в односторонній відмові від зобов'язання, розірванні договору, зміні його умов тощо. Зазначені заходи оперативного впливу, на думку Б. І. Пугінського, суттєво відрізняються від відповідальності та мають іншу

правову природу і тому виключається можливість визначати їх як санкції [480, с. 143–144], що полягає в покладенні нового обов'язку. Відповідно, оперуючи терміном «правові наслідки порушення зобов'язань з надання транспортних послуг», під останнім розумітимемо заходи оперативного впливу, що полягають у зміні чи розірванні договірною правовідношення, у зв'язку із відсутністю його належного виконання та сукупністю способів захисту порушеного суб'єктивного цивільного права, які можуть бути застосовані для його відновлення.

Відповідно до ст. 615 ЦК України у разі порушення зобов'язання однією стороною інша сторона має право частково або в повному обсязі відмовитися від зобов'язання, якщо це встановлено договором або законом, що надало можливість І. В. Спасибо-Фатєєвій підсумувати, що часткова відмова від договору спричиняє його зміну, а повна – розірвання [540, с. 107]. Положення ст. 615 ЦК України знаходяться в системній єдності з положеннями ст. 214, ч. 3 ст. 651 та ст. 653 ЦК України. Водночас, як наголошує з цього приводу А. Б. Гриняк, не слід виключати можливості поєднання мір цивільно-правової відповідальності з мірами захисту цивільних прав як наслідків порушення договірних зобов'язань. Ці наслідки об'єднує те, що вони є негативною реакцією на факт порушення зобов'язання як певну дію чи бездіяльність його сторони (сторін). Однак умови та порядок застосування цих правових наслідків мають свої особливості, які впливають з їх неоднорідної юридичної природи [104, с. 343].

Загалом як відмова від договору, так його зміна і розірвання є досить поширеними наслідками порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг, особливо в 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. Так, нерідко право на односторонню відмову від договору в юридичній літературі ототожнюється із його розірванням [43, с. 443]. Схожа ситуація спостерігається й у правових нормах ЦК України, присвячених відносинам з надання послуг. Наприклад, у ч. 1 ст. 907 ЦК України закріплено положення, що договір про надання послуг може бути розірваний, у тому числі

шляхом односторонньої відмови від договору за домовленістю сторін. Зазначене загальне правило знайшло своє відображення у ст. 935 ЦК України, в якій у першому реченні ч. 1 закріплено право клієнта або експедитора відмовитися від договору транспортного експедирування, попередивши про це іншу сторону в розумний строк. А вже в другому реченні цієї самої частини закріплено обов'язок сторони, яка заявила про таку відмову, відшкодувати іншій стороні збитки, завдані їй у зв'язку із розірванням договору.

Отже, в межах цього підрозділу акцентуватимемо увагу на з'ясуванні правової сутності найбільш дієвих та найбільш поширених наслідків порушення зобов'язань з надання транспортних послуг, розгляд яких розпочнемо із закріпленого законодавчо або передбаченого договором права кредитора відмовитись від виконання зобов'язання в односторонньому порядку.

З приводу правової природи односторонньої відмови доцільно підтримати позицію Т. В. Боднар, що односторонній відмові притаманні дві складові: 1) є інструментом (засобом), за допомогою якого особою застосовуються способи самозахисту цивільних прав у разі їх порушення у договірних відносинах; 2) є підставою зміни або припинення правовідношення у випадках, не пов'язаних з порушенням суб'єктивних прав особи чи протиправним посяганням на них у речових, корпоративних, зобов'язальних та спадкових правовідносинах [33, с. 41]. Більше того, вчена, аналізуючи норми ЦК України щодо односторонньої відмови за критеріями об'єкта і підстави відмови, пропонує виділяти: 1) відмову від зобов'язання, недопустимість якої у вигляді загального правила встановлена ст. 525 ЦК України; 2) відмову від договору, що є результатом вільного волевиявлення сторони, її правом, однак у випадках, встановлених законом, відмова може бути визнана обов'язком суб'єкта цивільних правовідносин [34, с. 35]. На основі наведених критеріїв дослідниця доходить цілком слушних висновків, що норма ч. 3 ст. 615 ЦК України, в якій йдеться про односторонню відмову від зобов'язання, є нормою загальної дії, що поширюється як на договірні, так і на недоговірні зобов'язання, а схожа за змістом норма ч. 3 ст. 651



ЦК України, в якій йдеться про односторонню відмову від договору, є нормою спеціальною, що стосується договірних зобов'язань [33, с. 222].

В юридичній літературі обґрунтовується точка зору про необхідність віднесення права на односторонню відмову до секундарних прав, оскільки праву кредитора не кореспондує чітко визначене зобов'язання боржника, тому останній зобов'язаний лише «перетерпіти» дії кредитора з реалізації свого права та їх відповідні наслідки. Зазначений висновок обґрунтовується тим, що секундарне правовідношення у своїй структурі має особливий елемент, не властивий іншим суб'єктивним цивільним правам, який полягає у можливості уповноваженого суб'єкта своїми односторонніми діями визначати подальшу долю правовідношення та роль у ньому пасивної сторони [104, с. 348]. З цього приводу доцільно навести думку М. М. Агаркова, який вказував на існування цілої низки додаткових відносин, що ускладнюють структуру основних зобов'язальних відносин, і включав до їх числа відносини, у силу яких один учасник зобов'язання має право своїм волевиявленням це зобов'язання змінити або припинити [4, с. 61, 67]. Зазначений висновок отримав своє подальше осмислення в працях С. С. Алексеєва, який також відносив права, реалізація яких призводить до зміни або припинення існуючого зобов'язання, до секундарних правомочностей [11, с. 116]. Зазначена теорія знайшла свій розвиток в наукових доробках Н. Ю. Голубєвої, яка обґрунтувала розуміння секундарного права як різновиду суб'єктивних прав, якому властива відсутність кореспондуючих обов'язків іншої сторони здійснити активні дії; інтерес правомочної особи задовольняється за рахунок власних дій, інша особа зобов'язана не перешкоджати реалізації секундарного права [74, с. 457].

Вищенаведене знаходить свій вияв у відносинах з надання транспортних послуг. Наприклад, положеннями ч. 2 ст. 922 ЦК України передбачено право пасажирів відмовитися від поїздки з причини затримки відправлення транспортного засобу. Тобто секундарне право пасажирів відображається у можливості його активної поведінки, пов'язаної з відмовою від поїздки та можливістю вимагати повернення провізної плати. Схоже положення щодо

відмови пасажира від поїздки у разі відміни поїзда, зазначеного в проїзному документі, або його запізнення до відправлення з пункту відправлення пасажирів більше ніж на одну годину, ненадання пасажиру місць, зазначених у проїзному документі, запізнення пасажира на поїзд з пункту пересадки з вини перевізника і відмови пасажира при цьому скористатися іншими місцями чи поїздом передбачено п. 19.16 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України. В такому випадку на проїзному документі ставиться відмітка – «Проїзний документ не використаний повністю з вини перевізника» [414]. Тобто секундарне право забезпечується пасивним обов'язком не чинити перешкод управомоченій особі у реалізації свого права. Іншими словами, право вимоги певної поведінки від іншої особи може також полягати у праві вимагати утримання від дій, які можуть перешкоджати реалізації управомоченим суб'єктом правомочності на власні активні дії [572, с. 103].

Іншим прикладом виникнення у контрагентів за договором перевезення права на відмову від договору у зв'язку з неналежним виконанням своїх обов'язків іншою стороною може слугувати п. 10.6 Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні. Так, після укладення договору перевізник має право відмовитись від приймання вантажу для перевезення, якщо замовником не підготовлено вантаж чи необхідні товарно-транспортні документи або без попереднього узгодження з перевізником змінені реквізити цих документів [409].

З цього приводу доцільно зазначити, що й скасування у перевізника ліцензії на право зайняття діяльністю щодо надання транспортних послуг дають право замовнику відмовитися від договору і вимагати відшкодування збитків. Як слушно зазначає з цього приводу Н. В. Федорченко, скасування ліцензії чи призупинення її дії свідчить про те, що в цей момент перевізник не відповідає поставленим вимогам та не має право надавати такого роду послуги. Внаслідок цього замовник позбавляється можливості вимагати надання йому якісної послуги і, як наслідок, цілком логічним є право замовника на відмову від такого договору [586, с. 304].

Як вбачається із вищенаведеного, підставами правомірної односторонньої відмови від договору перевезення є закріплені в ЦК України та цитованих вище положеннях транспортного законодавства норми права або договору (юридичні підстави), а також порушення умов договору, істотна зміна обставин та інші юридичні факти (фактичні підстави), які в своїй сукупності (юридичному складі) створюють передумови для такої відмови від зобов'язань з надання транспортних послуг [256, с. 34]. Зазначене підтверджується висловленою в юридичній літературі пропозицією розуміння юридичного складу як сукупності закріплених нормами цивільного права, положеннями цивільно-правового договору або іншими регуляторами обставин цивільно-правової реальності, що мають значення юридичних фактів та умов їх настання, в тому числі юридичних станів, які, поєднуючись у встановленому правовою моделлю порядку та у визначених нею випадках, з урахуванням обумовленої нею послідовності, забезпечують виникнення (зміну або припинення) майнових цивільних правовідносин [639, с. 3].

Водночас в юридичній літературі наголошується, що такий серйозний засіб оперативного впливу, як одностороння відмова від виконання зобов'язання (відмова від договору), може застосовуватися лише після тривалого невиконання іншою особою свого зустрічного обов'язку [115, с. 89]. Оскільки для того, щоб управомочена особа зрозуміла про неналежне виконання або невиконання зобов'язання, повинен пройти певний час, зі спливом якого управомочена особа починає реалізовувати своє суб'єктивне право (вимогу про виконання) до боржника, з невиконанням якої управомочена особа має право застосувати односторонню відмову від договору, якщо така можливість буде передбачена у законі або договорі [323, с. 325].

Разом із тим в юридичній літературі цілком доречно наголошується, що право на одностороннє припинення зобов'язання, що зумовлене порушенням іншою стороною своїх обов'язків, має свої винятки. Односторонню відмову від договору не слід завжди сприймати як реакцію на правопорушення зі сторони контрагента [104, с. 349]. Дійсно, в сфері перевезень поширеними є випадки, коли

замовник може відмовитися від договору за умови своєчасного повідомлення перевізником про загрозу затримки вантажу на митниці чи перекриття автомагістралі мітингарями тощо. Як вбачається, наведені приклади відмови від договору замовником не пов'язані з порушенням перевізником своїх зобов'язань. Тобто одностороння відмова не завжди пов'язана з фактом порушення контрагентом взятих зобов'язань. Відповідно, законодавець на рівні положень ЦК України та різнорівневих актів транспортного законодавства передбачив механізм реалізації права на односторонню відмову як у разі порушення умов договору перевезення, так і незалежно від такого порушення. Прикладом останнього є положення ст. 907 ЦК України, де передбачено право на односторонню відмову від договору про надання послуг, яка не пов'язана із порушенням умов договору іншою стороною. Зазначене загальне правило знайшло свою деталізацію у п. 143 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, де закріплено право зберігача не приймати на зберігання в камеру схову речі пасажира у разі їх неперед'явлення для визначення їх справжньої вартості. У випадку відмови пасажира пред'явити речі для огляду або незгоди з оцінкою їх дійсної вартості речі до камери схову не приймаються [404]. Загалом же відмова від договору можлива як до початку надання послуги, так і в будь-який момент її надання з обов'язковим покладанням на контрагента обов'язку відшкодувати іншій стороні його фактичні витрати. Такий підхід видається правильним, оскільки, як слушно підкреслює Н. В. Федорченко, не можна змусити особу спожити послугу, яка йому вже не потрібна [586, с. 303]. Зазначене підтверджується закріпленою на законодавчому рівні заборонаю нав'язувати споживачеві не замовлені ним послуги [448]. Аналогічно має вирішуватися питання про відмову від договору і в разі, коли замовником виступає юридична особа [586, с. 304].

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. Саме в цьому випадку, як зазначається в одному з коментарів до ЦК України, єдиним шляхом до односторонньої відмови від договору є застосування положення ст. 615 ЦК України, відповідно до якої виконавець має право відмовитися від виконання договору про надання послуг за умови порушення договору замовником [613, с. 834]. Однак можливими є випадки, коли у замовника не має можливості отримати подібні послуги, уклавши аналогічний договір з третьою особою. Прикладом є договори перевезення вантажів залізницею, де Укрзалізниця є монополістом у цьому сегменті ринку транспортних послуг. Виходячи з такого залежного становища замовника, цілком виправданим є закріплення обмеження права Укрзалізниці щодо відмови від виконання договору. В усіх інших випадках законодавець передбачив загальне правило, за яким кредитор вправі укласти замість розірваного договору інший договір з третьою особою. Зазначений підхід, як слушно наголошує Н. В. Федорченко, надає змогу замовнику ефективно захищати свої порушені права в неюрисдикційній формі. При цьому збитки, що виникають у зв'язку з необхідністю укладення договору з третьою особою, видається доцільним стягувати з первісного виконавця [586, с. 305].

Як зазначалось вище, особливість односторонньої відмови від договору перевезення відображається у механізмі її реалізації, що полягає у позасудовому порядку припинення договірних відносин. Сам факт відмови призводить до повного припинення зобов'язання або до часткової його зміни. Зазвичай, це не позбавляє контрагента можливості оспорювати в суді обґрунтованість такої відмови на підставі загальних положень ЦК України про захист порушених прав та інтересів [104, с. 349]. Водночас обов'язковим атрибутом механізму реалізації права на односторонню відмову в договірних відносинах є повідомлення другої сторони про відмову [34, с. 41]. З цього приводу доцільно підтримати пропозицію О. І. Міхно щодо закріплення в положеннях ЦК України чіткого порядку реалізації відмови сторони від договору [316, с. 15].

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.

Зважаючи на це, реалізація суб'єктивних цивільних прав учасниками договірних відносин з надання транспортних послуг, як неодноразово зазначалось у попередніх підрозділах, досить часто стикається з їх порушенням, що, відповідно, потребує вироблення ефективного механізму захисту їх прав. Як наголошує з цього приводу О. О. Кот, у сфері захисту договірних прав практично щодо кожного поійменованого договору норми цивільного законодавства встановлюють якісь особливі способи захисту й умови їх застосування. У непоійменованих договорах сторони, як правило, намагаються самостійно передбачати великий спектр правових можливостей захисту своїх прав від порушення їх іншою стороною зобов'язання, усвідомлюючи, що застосування передбачених у законі способів може виявитися проблемним з різних причин [202, с. 323]. На думку С. О. Погрібного, під захистом суб'єктивних цивільних прав потрібно розуміти дії уповноваженої особи, а також діяльність юрисдикційних органів та осіб, які у передбаченому законом порядку зобов'язані вжити заходів для поновлення порушеного, оспореного чи невизнаного цивільного права [359, с. 348], а сам механізм реалізації правового захисту включається до сфери правового регулювання тоді, коли необхідно усунути перешкоди, що виникають на шляху здійснення суб'єктивних прав та інтересів, що охороняються законом [507, с. 68].

Виходячи із наведеного, вважаємо за доцільне детальніше акцентувати увагу в межах цього підрозділу на таких способах захисту суб'єктивних цивільних прав в сфері транспортних послуг як зміна або розірвання договору. З цього приводу слушною видається висловлена О. О. Красавчиковим теза, що загальним правовим наслідком для всіх юридичних фактів є рух правовідносин, який, у свою чергу, означає його виникнення, зміну чи припинення. В динаміці

правовідношення можна виокремити два основних вузли – виникнення та припинення, які супроводжуються ще одним, але не завжди наявним елементом – зміною правовідношення [211, с. 76].

На думку С. О. Бородовського, під зміною і розірванням договору потрібно розуміти нормативно-логічну послідовність дій, що вчиняють сторони в порядку та на основі підстав, передбачених договором чи законодавством, з метою змінити чи розірвати укладений між ними договір на майбутнє. У такому випадку 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. Розірвання договору, натомість, визначається як дії сторін, спрямовані на повне припинення укладеного між ними договору на майбутнє. В окремих випадках змінити і розірвати договір може одна зі сторін самостійно. В основі таких односторонніх дій повинна бути правова норма або попередня домовленість сторін про надання одній з них права змінити або розірвати договір без додаткового погодження з іншими його учасниками. Зміна чи розірвання договору є дією (діями), спрямованою на зміну чи припинення цивільних прав і обов'язків його сторін [40, с. 145].

Щодо зміни договірної правовідношення про надання транспортних послуг доцільно підкреслити, що складність цього способу захисту відображається у збереженні договірної 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. З цього приводу доцільно навести приклад із практики, коли Касаційний господарський суд Верховного Суду у постанові від 3 травня 2018 р. у справі № 908/5302/17 відмовив в задоволенні вимог ТОВ про заміну умов договору перевезення до ПАТ «Українська залізниця» в особі регіональної філії «Придніпровська залізниця» на тій підставі, що ПАТ «Українська залізниця» є єдиним перевізником у цій сфері, відповідно, остання повинна в своїй діяльності чітко дотримуватись встановлених

Правилами обслуговування залізничних під'їзних колій положень, відхід від імперативних положень яких є неможливим [394].

Відповідно до змісту ч. 1, 2 ст. 651 ЦК України зміна або розірвання договору допускається лише за згодою сторін, якщо інше не встановлено договором або законом. Договір може бути змінено або розірвано за рішенням суду на вимогу однієї зі сторін у разі істотного порушення договору другою стороною та в інших випадках, встановлених договором або законом. Законодавець у ч. 3 ст. 652 ЦК України закріпив можливість відмови від договору у повному обсязі або частково, якщо право на таку відмову встановлено договором або законом.

Виходячи із наведеного, можемо констатувати два способи зміни та розірвання договорів про надання транспортних послуг: 1) позасудовий (згода сторін; одностороння відмова від договору перевезення, якщо таке право вставлено договором або законом); 2) судовий (зміна та розірвання договору перевезення за рішенням суду на вимогу однієї зі сторін у разі істотного порушення умов договору контрагентом чи істотної зміни обставин, якими сторони керувалися при укладенні договору). Тобто договір перевезення слід вважати зміненим або розірваним за згодою сторін з моменту досягнення домовленості між сторонами про це. 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.

Позасудовий спосіб зміни та розірвання договорів про надання транспортних послуг насамперед пов'язаний із досягненням домовленості між замовником та перевізником про коригування конкретних умов договору або ж його припинення шляхом розірвання. Такий підхід повністю узгоджується із принципом співпраці у договірному праві, що закріплений у ст. III.-1:104 DCFR, де, як зазначає О. Ландо, передбачено положення, що оскільки сторони перебувають у договірному відношенні для досягнення правової мети відповідно до своїх інтересів, то у випадку зміни обставин, які ставлять під загрозу належне виконання взятих за договором зобов'язань, у однієї сторони інша має докласти усіх зусиль для зміни



конструкції заради досягнення поставленого результату або для розірвання договору на взаємоприйнятних умовах [660, с. 98]. На практиці сторони вдаються до зміни саме тих умов договору перевезення, збереження яких порушує їх суб'єктивні права, чим забезпечують самозахист суб'єктивного цивільного права від порушення. З цього приводу слушним є застереження О. К. Корчемного, що зміна умов договору може здійснюватися і з метою недопущення порушення суб'єктивних прав сторін договору в майбутньому, що надає можливість говорити не про захист, а про охорону цивільного права [195, с. 250].

В юридичній літературі в позасудовому способі зміни та розірвання цивільно-правових договорів пропонується виділити окремі етапи, що пов'язані: а) з виникненням інтересу особи на зміну або розірвання договору; б) повідомленням іншої сторони про бажання змінити або розірвати договір; в) узгодженням можливості змінити або розірвати договір; г) виникненням зміненого договору або припиненням договірного відношення [58, с. 138–139]. На нашу думку, в сфері надання транспортних послуг зазначений поділ позасудового способу зміни чи розірвання договорів перевезення на етапи є умовним, оскільки їх доволі складно виділити у зв'язку з їх постійною динамікою, що пов'язано із можливістю їх припинення у зв'язку з втратою інтересу сторони до зміни чи розірвання договору.

Зміна або розірвання договору перевезення за домовленістю сторін напряду пов'язана зі співпадінням волі контрагентів, тобто кожен із них повинен бажати зміни правовідносин і бути зацікавленим в настанні правових наслідків своїх дій з розрахунку того, що умови договору змінюються. Саме на такому аспекті юридичного факту, що є основним критерієм юридичного складу «згода сторін», який має неабиякий практичний зміст, наголошує Т. О. Родоман, на думку якої за відсутності співпадіння думок контрагентів щодо умов зміни договірних правовідносин, така обопільна згода сторін не буде досягнута [507, с. 97].

Водночас у відносинах з надання транспортних послуг цілком можливими є ситуації закріплення на законодавчому рівні обмежень щодо прав сторін для зміни договірного правовідношення за наявності їхньої взаємної згоди. На

загальному рівні таке обмеження закріплено в положеннях ч. 3 ст. 636 ЦК України, за якою договір може вважатися зміненим у тому випадку, коли поряд із досягнутою домовленістю між сторонами такого договору матиме місце і згода третьої сторони, саме на користь якої й було укладено цей вид цивільно-правового договору, а в протилежному випадку домовленість між сторонами без згоди третьої особи не матиме жодної юридичної сили [164, с. 162].

За загальним правилом, досягнення домовленості про зміну або розірвання договору перевезення є можливим лише за наявності та дійсності основного договірної зобов'язання (тобто до моменту його повного виконання). Іншими словами, найголовнішою вимогою для можливості застосування положень ч. 1 ст. 651 ЦК України є реальна наявність договірної зобов'язання. Хоча в договірній практиці з надання транспортних послуг трапляються випадки (особливо при укладенні довгострокових договорів), коли в договір заздалегідь включаються умови про право однієї або двох сторін при чітко встановлених випадках змінити умови договору без додаткового повторного погодження з іншою стороною. В такому випадку зміна умов договору базується на попередній згоді сторін на зміну договору за наявності передбачених договором випадках [47, с. 61].

При зміні чи розірванні договорів про надання транспортних послуг в судовому порядку необхідно наголосити, що така зміна чи розірвання цього підтипу зобов'язань з надання послуг можлива за наявності таких підстав, як: 1) істотність порушення контрагентом договірних умов; 2) істотність зміни обставин, якими сторони керувалися при вступі у договірні відносини. Посилання на означені підстави зміни або розірвання договірних відносин знаходимо і в міжнародних актах, зокрема, у Принципах європейського договірної права або Принципах міжнародних комерційних договорів. Наприклад, Принципи європейського договірної права (в ст. 8:103) містять положення, за якими у випадку істотного порушення договору постраждала сторона має право відмовитися від договору в односторонньому порядку шляхом направлення повідомлення стороні, що порушила зобов'язання, без залучення судових органів.

З цього приводу цілком слушно критикується в юридичній літературі закріплений в ст. 651–654 ЦК України підхід щодо обов'язковості звернення до суду у випадках, коли інша сторона заперечує відносно зміни або розірвання договору, допустивши зі свого боку істотне порушення його умов, та пропонується закріпити на законодавчому рівні (ч. 2 ст. 651 ЦК України) можливість розірвання договору в односторонньому порядку без залучення суду за умови істотного порушення його умов [58, с. 162]. На нашу думку, такий підхід цілком відповідає європейській договірній практиці, оскільки сам факт істотності порушення договірних умов свідчить про незадоволеність інтересу постраждалої сторони, неможливість отримання бажаного результату, що призводить до істотних незручностей потерпілого, які пов'язані із додатковими зусиллями, спрямованими на зміну чи вихід із договірної зобов'язання шляхом звернення до суду, що займає тривалий час.

З цього приводу доречно було б уточнити й закріплений в ст. 925 ЦК України порядок пред'явлення претензій і позовів, що впливають із договору перевезення. Так, в теперішній редакції цієї статті закріплено право замовника як слабшої сторони в зобов'язанні до пред'явлення перевізникові позову, що впливає із договору перевезення вантажу, пошти, пред'явити йому претензії у порядку, встановленому законом, транспортними кодексами (статутами). Враховуючи вищенаведене, вважаємо за можливе доповнити ч. 1 ст. 925 ЦК України абз. 2 такого змісту: «У випадку істотного порушення договору перевізником замовник має право в односторонньому порядку в повному обсязі або частково відмовитись від договору шляхом направлення відповідної претензії». Водночас як один із чинників, який може братися до уваги при оцінці істотності порушення договору перевезення, є інтерес боржника в збереженні договору. Саме тому друге речення абз. 2 ч. 1 ст. 925 ЦК України доцільно відобразити в такій редакції: «У випадку незгоди з такою претензією перевізник має право оскаржити її до суду».

Доцільність таких коректив пояснюється тим, що реалізація права на відмову завжди тягне за собою припинення прав та обов'язків іншої сторони, відповідно,

пред'явлення претензії свідчатиме про інформування контрагента про застосування цього секундарного права. Як слушно з цього приводу зазначається в юридичній літературі, сторона, яка перебуває у зобов'язальних правовідносинах, має право розраховувати на існування діючих правовідносин, поки не отримає інформації про інше [537, с. 137]. Відповідно, момент отримання претензії буде визначатися моментом отримання адресатом повідомлення про відмову.

Оцінка порушення договору перевезення як істотного здійснюється судом відповідно до певних критеріїв, а саме: 1) відповідно до істотності порушення договору. Поняття «істотне порушення» є узагальненим, відносним і надає змогу сторонам і суду в одному й тому самому випадку по-різному його тлумачити. Істотність порушення визначається судом виключно за об'єктивними обставинами, що склалися у сторони, яка вимагає розірвання договору; 2) відповідно до розміру заподіяних порушенням збитків (в нашому випадку збитки вимірюються не лише в грошовому виразі, а й можливістю безпосереднього використання результату транспортної послуги).

Тобто як наголошує з цього приводу О. О. Кот, у кожному конкретному випадку питання про істотність порушення має вирішуватися з урахуванням усіх обставин справи, що заслуговують на увагу. Так, суди повинні встановити не лише наявність істотного порушення договору, а й наявність шкоди, завданої цим порушенням другій стороні, яка може проявлятися у вигляді реальних збитків та (або) упущеної вигоди; її розмір, який перешкоджає потерпілій стороні отримати очікуваний при укладенні договору результат, а також установити, чи справді є істотною відмінність між тим, на що вправі була розраховувати сторона, укладаючи договір, і тим, що насправді вона змогла отримати [202, с. 344].

Факт порушення умов договору та його істотний характер мають бути доведені стороною, яка посилається на істотність порушення. Разом з тим у практиці поширеними є випадки, коли істотність порушення презюмується виходячи зі змісту норми права [164, с. 163] чи умов договору. Наприклад, договором перевезення було закріплено обов'язок перевізника в строк до

04 березня доставити із Голландії в Україну тюльпани. Строк доставки для одержувача мав важливе значення для виконання ним раніше укладених договорів із квітковими магазинами для подальшої реалізації квітів у Міжнародний жіночий день (8 березня). У зв'язку з тим, що передача квітів відправником відбулася набагато раніше від запланованої дати, то вантаж прибув 15 лютого, що призвело до позбавлення очікуваного результату [508, с. 242]. В даному прикладі саме умови договору перевезення допомагають визначити верхню межу очікуваних сподівань замовника.

Тому наведені розробки в сфері європейського договірного права повинні бути враховані у вітчизняному транспортному законодавстві. Тобто при оцінці ознак істотності порушення договору перевезення в судовому рішенні доцільно вказувати на ті обставини, які враховувалися судом при визначенні обставин істотності порушення в конкретній ситуації. Зокрема, при визначенні істотності порушення договору судам до уваги слід брати такі обставини, як: 1) значення самого порушення як факту; 2) значення негативних наслідків порушення. Як факультативні чинники істотності порушення судом мають бути досліджені такі обставини: втрата довіри до боржника; обґрунтований інтерес боржника в збереженні договору або його відсутність; несумлінність боржника; вина кредитора і його сумлінність тощо [300, с. 204].

Під час дії договору перевезення цілком можливими є випадки порушення балансу інтересів його сторін внаслідок непередбачуваної зміни зовнішніх обставин, що не залежать від волі контрагентів. З цього приводу законодавець передбачив положення про можливість зміни чи розірвання договору у зв'язку з істотною зміною обставин (ст. 652 ЦК України). Зазначена правова конструкція в європейській юридичній літературі по-іншому іменується застереженням про незмінність обставин (*clausula rebus sic stantibus*) [164, с. 165]. Тобто посилення на істотну зміну обставин можливе лише у тому випадку, коли сторони при укладенні договору визначили такі обставини як істотні [47, с. 64].

Загалом же законодавець у ч. 2 ст. 652 ЦК України передбачив чіткий перелік умов, при одночасному настанні яких договір перевезення може бути змінений чи

розірваний, а саме: 1) в момент укладення договору сторони виходили з того, що така зміна обставин не настане; 2) зміна обставин зумовлена причинами, які заінтересована сторона не могла усунути після їх виникнення при всій турботливості та обачності, які від неї вимагалися; 3) виконання договору порушило б співвідношення майнових інтересів сторін і позбавило б заінтересовану сторону того, на що вона розраховувала при укладенні договору; 4) із суті договору або звичаїв ділового обороту не впливає, що ризик зміни обставин несе заінтересована сторона. У постанові Вищого господарського суду України від 04 жовтня 2016 р. передбачено, що суди попередніх інстанції дійшли правильного висновку, що закон пов'язує можливість розірвання договору безпосередньо не з наявністю істотної зміни обставин, а з одночасною наявністю чотирьох умов, визначених ч. 2 ст. 652 ЦК України, при істотній зміні обставин [386].

З цього приводу в юридичній літературі наголошується, що одночасне виникнення всіх цих умов на практиці досить складно уявити [209, с. 36], а отже, важко простежити дію норми ЦК України щодо істотності зміни обставин за відсутності достатньої судової практики щодо вирішення справ з приводу зміни договорів за даною підставою [369, с. 34]. Зазвичай суди цілком правильно трактують положення ч. 2 ст. 652 ЦК України, де можливість зміни або розірвання договору безпосередньо пов'язується не з наявністю істотної зміни обставин, а з одночасною наявністю чотирьох умов, визначених цією нормою, при істотній зміні обставин. Саме тому настання певних подій не може розглядатися як підстава для зміни чи розірвання договору перевезення у зв'язку з істотною зміною обставин. Відповідно, суди, вирішуючи спори між замовниками та перевізниками, цілком правильно не визнають істотною зміною обставин фінансову кризу, інфляційні процеси, банкрутство суб'єкта підприємництва тощо. Натомість можуть визнаватися істотними обставинами прийняття певних нормативно-правових актів (наприклад, про призупинення пропуску вантажів та пасажирів через митний контроль України), які звужують права та інтереси сторін. Тобто правовідношення щодо зміни чи розірвання договорів перевезення

можна визначити як цивільне відношення, яке виникає на підставі визначених законом або договором юридичних фактів, з метою припинення діючого договірної зобов'язання. Прикладом не визнання істотною зміною обставин заміни первісного відповідача його правонаступником є судова справа за позовом ТОВ «ТАР Альянс» до ДП «Донецька залізниця» про зобов'язання останнього вчинити дії, спрямовані на повернення 914 440,33 грн. боргу та розірвання договору про організацію перевезень вантажів [389].

Підсумовуючи, доцільно зазначити, що вищерозглянуті правові наслідки порушення зобов'язань з надання транспортних послуг слід визначати 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, які слід розглядати не лише як юридичний факт, а й як цивільне правовідношення з притаманною лише йому динамікою, що надає можливість контрагентам найбільш ефективно використовувати принцип свободи договору, поєднуючи останній із принципами справедливості, добросовісності та розумності. Перелік цивільно-правових заходів впливу є приблизним і невичерпним, оскільки договорами перевезення або спеціальними нормами транспортного законодавства можуть бути встановлені й інші правові наслідки невиконання чи неналежного виконання зобов'язань з надання транспортних послуг.

## **Висновки до розділу 5**

У результаті проведеного дослідження питань, що полягають у комплексному осмисленні видів порушень договірних зобов'язань з надання транспортних послуг та правових наслідків за їх допущення досягнуто теоретичних і прикладних висновків, до основних з яких належать такі.

1. Встановлено, що порушення сторонами обов'язків за договорами про надання транспортних послуг означає такий стан правовідношення, коли контрагенти не дотримується приписів, встановлених умовами договору чи

законодавством. Обґрунтовано недоцільність визнання порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг одностороннім правочином, оскільки правомірні дії боржника чи інших суб'єктів виконання мають місце лише при належному виконанні договірних зобов'язань. Тому будь-яке порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг є видом цивільного правопорушення та належить до неправомірних юридичних фактів.

2. Порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг є родовою категорією, оскільки охоплює такі поняття як невиконання та неналежне виконання зазначених зобов'язань. Невиконанням договірних зобов'язань з надання транспортних послуг є такі дії чи бездіяльність сторони зобов'язання, внаслідок яких воно не виконується повністю. Неналежним виконанням договірних зобов'язань з надання транспортних послуг є недотримання боржником вимог до виконання зобов'язання, що встановлені умовами договору перевезення та (або) актами цивільного законодавства.

3. Запропоновано класифікацію порушень договірних зобов'язань з надання транспортних послуг за такими критеріями: а) характер поведінки боржника; б) суб'єкт, з поведінкою якого пов'язується порушення (перевізник, пасажир, одержувач вантажу, відправник вантажу та ін.); в) порушення умов договору перевезення щодо хоча б одного з елементів модусу виконання (предмета, способу, місця виконання, строку тощо); г) істотність порушення зобов'язання.

4. Запропоновано за критерієм модусу виконання умов договорів перевезення виділяти правопорушення, пов'язані із: 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 непред'явленням 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) непереданням 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.

5. Обґрунтовано доцільність розмежування фактичних проявів порушення зобов'язань з надання транспортних послуг на: а) правопорушення, пов'язані із невиконанням зобов'язань за договором (несплата провізної плати та інших обов'язкових платежів; неподання транспорту в місце призначення; незбереження чи інше пошкодження багажу, вантажу; завдання шкоди життю чи здоров'ю пасажирів; нез'явлення пасажирів в обумовлений строк до місця відправлення або ж неперед'явлення вантажу для перевезення; ухилення від обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності перевізника та пасажирів тощо); б) правопорушення, пов'язані із неналежним виконанням зобов'язань за договором (прострочення подання транспортного засобу в місце посадки пасажирів чи завантаження вантажу; порушення строків завантаження чи вивантаження вантажу; пошкодження вантажу чи пред'явлення його в неналежній тарі та (або) упаковці; невикористання транспортного засобу, наданого для перевезення в обумовлений договором строк; непередання в установленому порядку необхідної інформації вантажоодержувачу про прибуття вантажу; доставка пасажирів чи вантажу в інше, ніж передбачено договором, місце призначення тощо).

6. Під цивільно-правовою відповідальністю за порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг розуміється як можливість застосування передбачених законодавчо чи договором мір 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.

7. Запропоновано до цивільно-правової відповідальності суб'єктів договірних зобов'язань з надання транспортних послуг відносити відповідальність: а) що виникає у разі невиконання або неналежного виконання суб'єктами 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 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.

8. Обґрунтовано, що цивільно-правовій відповідальності в сфері надання транспортних послуг притаманні як загальні (майновий характер, компенсаційна природа, відшкодування на користь потерпілої сторони тощо), так і спеціальні (компенсація шкоди лише у формі відшкодування збитків, обмеження грошової межі відповідальності та встановлення переліку особливих підстав звільнення від відповідальності) ознаки.

9. Встановлено, що внаслідок гармонізації підходів у регулюванні механізму цивільної відповідальності світовою практикою вироблені нові принципи майнової відповідальності в сфері перевезень, зокрема запроваджено принцип каналізування цивільної відповідальності, суть якого зводиться до того, що відповідальність покладається виключно на одну особу – сторону договору перевезення, незалежно від того, буде завдано шкоди нею безпосередньо, чи залученими нею третіми особами. Ще одним наслідком гармонізації підходів у регулюванні механізму цивільної відповідальності в сфері перевезень є тенденції до відступу від принципу повного відшкодування шкоди в бік встановлення максимальних меж майнової відповідальності.

10. Обґрунтовано слушність відображеного у національному законодавстві підходу, за яким законодавець за критеріями об'єктивності (непереборна сила) чи суб'єктивності (форс-мажор) не розмежовує ці поняття, оскільки обидва поняття

характеризуються як надзвичайні та невідворотні, як такий, що повністю сприйнятий в сфері надання транспортних послуг, де їх суб'єкти вирішують це питання у договірному порядку, використовуючи при цьому міжнародні звичаї, в тому числі рекомендації Міжнародної торгової палати. З огляду на це, для правильного застосування механізму форс-мажорного застереження та його правомірності, необхідно, щоб форс-мажорна підстава була наявною, на неї було посилення в договорі, вона дійсно впливала на виконання зобов'язання, а також була підтверджена уповноваженим органом, з обов'язковим попередженням іншої сторони про неможливість виконання в період її дії.

11. Цивільно-правовій відповідальності контрагентів в сфері надання транспортних послуг притаманний взаємний характер, оскільки пасажир, відправник вантажу, одержувач вантажу несе майнову відповідальність перед перевізником у випадку порушення умов договору, а перевізник, в свою чергу, несе відповідальність перед ними щодо надання транспортної послуги належної якості.

12. Під іншими правовими наслідками порушення зобов'язань з надання транспортних послуг, відмінними від цивільно-правової відповідальності, розуміються заходи оперативного впливу, що полягають у зміні чи розірванні договірних правовідношення, у зв'язку із відсутністю його належного виконання та сукупністю способів захисту порушеного суб'єктивного цивільного права, які можуть бути застосовані для його відновлення. Тобто, цілком можливим в сфері перевезень є поєднання мір цивільно-правової відповідальності з мірами захисту цивільних прав як наслідків порушення договірних зобов'язань. Ці наслідки об'єднує те, що вони є негативною реакцією на факт порушення зобов'язання як певну дію чи бездіяльність його сторони (сторін). Однак умови та порядок застосування цих правових наслідків мають свої особливості, які випливають з їх неоднорідної юридичної природи.

13. Обґрунтовано, що 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. Встановлено особливість, характерну для надання транспортних послуг за публічними договорами, яка полягає у тому, що перевізник, керуючись положенням ст. 633 ЦК України, не може відмовити замовнику в наданні такої послуги. Єдиною можливою підставою для односторонньої відмови від договору для перевізника є порушення умов договору замовником.

14. Констатовано два способи зміни та розірвання договорів про надання транспортних послуг: 1) позасудовий (згода сторін; одностороння відмова від договору перевезення, якщо таке право вставлено договором або законом); 2) судовий (зміна та розірвання договору за рішенням суду на вимогу однієї із сторін у разі істотного порушення умов договору контрагентом чи істотної зміни обставин, якими сторони керувалися при укладенні договору). У контексті розгляду судового способу встановлено, що оцінка порушення договору перевезення як істотного здійснюється судом відповідно до певних критеріїв, а саме: 1) істотність порушення умов договору; 2) розмір заподіяної порушенням шкоди.

15. Запропоновано уточнити й закріпити в ст. 925 ЦК України право замовника транспортної послуги як слабшої сторони в зобов'язанні у випадку істотного порушення договору перевізником в односторонньому порядку в повному обсязі або частково відмовитись від договору шляхом направлення відповідної претензії. Такий підхід відповідає європейській договірній практиці, оскільки доцільність таких коректив пояснюється тим, що реалізація права на відмову завжди тягне за собою припинення прав та обов'язків іншої сторони, відповідно, пред'явлення претензії свідчатиме про інформування контрагента про застосування цього секундарного права.

## ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі здійснено системне теоретичне дослідження договірних зобов'язань з надання транспортних послуг у цивільному праві України з формуванням на цій основі теоретичних висновків та практичних пропозицій щодо вдосконалення механізму регулювання досліджуваних договірних відносин, основними з яких є наступні.

1. Генеалогічне коріння сучасних договорів про надання транспортних послуг бере свій початок саме з *locatio conductio operis*. Це сформульований в римському приватному праві різновид договору найму, згідно з яким контрагент за обумовлену працю зобов'язувався не просто виконати будь-яку роботу, а в результаті виконання отриманого замовлення досягти заздалегідь визначеного замовником результату. Ця договірна конструкція є прототипом договору підряду, який регулював також перевезення.

2. Виокремлено основні історичні періоди в генезисі правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг на українських землях, зокрема:

1) період зародження (X ст. – кінець XVIII ст.) характеризується відсутністю правового регулювання договірних відносин перевезення в актах кодифікації цивільного законодавства на українських землях;

2) період становлення (кінець XVIII ст. – кінець XIX ст.), протягом якого в деяких актах кодифікації цивільного законодавства на українських землях договірні відносини з надання транспортних послуг стають предметом правового регулювання, проте договір перевезення не розглядається в системі цивільно-правових зобов'язань як самостійна договірна конструкція;

3) період трансформування (початок XX ст. – кінець XX ст.) характеризується численними змінами в правовому регулюванні відносин з надання транспортних послуг. На початку XX ст. в проекті кодифікованого акта цивільного законодавства вперше договір перевезення розглядається як самостійний цивільно-правовий договір в системі договірних зобов'язань. Проте

договірні відносини з надання транспортних послуг стають предметом детального правового регулювання лише в другій половині ХХ ст., коли створюється система спеціальних нормативно-правових актів. Договір перевезення набуває планового характеру;

4) сучасний період (1991–2019 рр.) характеризується переходом до приватноправових засад регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг. Його можна поділити на три етапи: 1991 – 2003 рр., 2003 – 2014 рр. та з 2014 р. до сьогодні (2019 р.). Протягом 1991 – 2003 рр. в Україні створюється власна законодавча база в сфері регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг, проте продовжує діяти ЦК УРСР 1963 р., побудований на засадах планової економіки. З 2003 р. до 2014 р. правове регулювання досліджуваних відносин здійснюється на приватноправових засадах, визначених нормами ЦК України 2003 р. З підписанням у 2014 р. Угоди про асоціацію України з ЄС і до сьогодні (2019 р.) одним із пріоритетних напрямів розвитку національного законодавства в сфері надання транспортних послуг є його гармонізація з правом ЄС.

3. Під гармонізацією законодавства України в сфері надання транспортних послуг із законодавством ЄС запропоновано розуміти процес коригування національного законодавства з метою приведення його у відповідність до положень директив та регламентів ЄС. Основними способами гармонізації законодавства України в сфері надання транспортних послуг є: 1) приєднання України до міжнародних нормативно-правових актів, які діють на території ЄС, та підписання двосторонніх договорів про співпрацю з країнами ЄС; 2) розроблення та прийняття нормативно-правових актів України, які враховують положення права ЄС; 3) імплементація в законодавство України положень регламентів та директив ЄС шляхом внесення змін та доповнень до чинних нормативно-правових актів України.

4. Запропоновано під механізмом правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг розуміти систему взаємодіючих між собою правових засобів, за допомогою яких забезпечується регулювання

договірних відносин з надання транспортних послуг, а також реалізується закріплена в положеннях договору та нормах цивільного права модель поведінки учасників таких відносин. Елементами механізму правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг є: 1) норми цивільного права або створювані сторонами умови договору про надання транспортних послуг; 2) юридичні факти, з якими пов'язані виникнення, зміна чи припинення договірних відносин з надання транспортних послуг; 3) договірні правовідносини з надання транспортних послуг; 4) акти реалізації суб'єктивних цивільних прав та обов'язків учасників договірних відносин з надання транспортних послуг, тобто дії цих суб'єктів в межах приписів відповідних правових норм та умов договору; 5) захист суб'єктивних цивільних прав та законних інтересів учасників договірних відносин з надання транспортних послуг за умови їх порушення.

5. Нормативний рівень регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг сформований розгалуженою багаторівневою системою нормативно-правових актів України, яка визначена положеннями ЦК України. Це свідчить про створення законодавцем детального режиму досліджуваних відносин. При цьому важливу роль у механізмі правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг відіграють норми ЦК України (гл. 63, 64, 65), які закріплюють правову основу регулювання як поіменованих в законодавстві, так і непоіменованих договірних конструкцій, що опосередковують надання транспортних послуг. Водночас окремі нормативно-правові акти в сфері надання транспортних послуг є застарілими та не відповідають сучасній динаміці договірних відносин з надання транспортних послуг, що значно ускладнює їх правове регулювання.

6. Доведено, що нормативний рівень механізму регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг забезпечується значною кількістю як диспозитивних, так й імперативних норм, зважаючи на притаманну приватноправовим відносинам з надання транспортних послуг публічну складову, що відображається у постійному контролі органів державної влади та місцевого самоврядування за діяльністю перевізників. Водночас договори про надання

транспортних послуг мають виключно приватноправову природу при їх використанні як засобів захисту приватних інтересів і при реалізації публічного обов'язку щодо надання послуги в сфері перевезень транспортом загального користування. Відповідно, обмеження в сфері надання транспортних послуг дії принципів приватного права дією принципів публічного права повністю відповідає загальним засадам цивільного законодавства

7. Обґрунтовано потребу гармонізувати норми ЦК України та ГК України в частині визначення місця договору транспортного експедирування в системі цивільно-правових договорів. В структурі ЦК України транспортне експедирування виокремлено в гл. 65 і розглядається як самостійний договір поряд з перевезеннями із визначеними у нормах ст. 929–935 особливостями правового регулювання. Тоді як в нормах ГК України транспортне експедирування розглядається як допоміжний щодо перевезення вид діяльності (ч. 4 ст. 306) і регулюється окремою ст. 316 у межах гл. 32 ГК України «Правове регулювання перевезення вантажів», що свідчить про можливість застосування до договору транспортного експедирування норм про договір перевезення вантажу. В контексті зазначеного обґрунтовано доцільність приведення норм ГК України до норм ЦК України шляхом вилучення ст. 316 ГК України.

8. Договірним зобов'язанням з надання транспортних послуг є 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.

9. Спеціальними ознаками договірних зобов'язань з надання транспортних послуг, які надають можливість виокремити їх в один підтип у межах типу договорів про надання послуг, є те, що вони: а) опосередковують процес переміщення певного об'єкта за допомогою транспортного засобу або його організацію; б) містять обов'язок вчинити активні дії або здійснити діяльність, у процесі вчинення яких споживається транспортна послуга, або утриматися від



певної дії; в) завжди встановлюються з визначеним суб'єктом; г) до виконавців транспортних послуг, які, як правило, надають їх особисто, встановлено спеціальні вимоги; г) не створюють обов'язків для осіб, які не беруть участі в них як сторони; д) мають специфічний об'єкт (транспортну послугу); е) встановлюються, як правило, на визначений строк та (або) термін; є) передбачають особливі правові наслідки у разі порушення зобов'язання.

10. Запропоновано визначення поняття 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 здійснення діяльності щодо перевезення або організації процесу перевезення, а замовник зобов'язується оплатити виконавцеві зазначену послугу, якщо інше не встановлено договором».

11. Сформовано систему основних договорів про надання транспортних послуг з використанням моделі багаторівневої систематизації цивільно-правових договорів, зокрема: в межах типу договорів про надання послуг виокремлено підтип договорів про надання транспортних послуг, в межах підтипу – види договорів перевезення пасажирів, багажу, вантажу. 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; г) договір перевезення внутрішнім водним транспортом; д) договір перевезення в прямому змішаному сполученні тощо. Прогнозовано можливість виокремлення в майбутньому як підвид договір перевезення космічним транспортом. Окрім основних, в підтип договорів про надання транспортних послуг входять допоміжні (організаційні) договори, під якими запропоновано розуміти домовленість сторін щодо організації укладання та (або) виконання основного договору про надання транспортних послуг відповідно до умов цього договору. До допоміжних (організаційних) договорів про надання транспортних послуг належать: договір транспортного експедирування, договір про організацію

перевезень, вузловий договір, договір про подачу та забирання вагонів, договір про експлуатацію під'їзних колій тощо.

12. Досліджено, що в умовах євроінтеграційних процесів договір перевезення пошти стає складовою послуги поштового зв'язку. Це пояснює відсутність у законодавстві України дефініції договору перевезення пошти та втрату чинності нормативно-правових актів, які до недавнього часу регулювали перевезення пошти окремими видами транспорту. Не вважаючи за доцільне закріплення поняття цього договору на законодавчому рівні, в доктрині приватного права пропонуємо вважати, що за договором перевезення пошти оператор поштового зв'язку за оплату зобов'язується доставити передане користувачем поштове відправлення за вказаною адресою.

13. Обґрунтовано доцільність використання єдиної назви «довгостроковий договір» для всіх договірних конструкцій, за якими здійснюється систематичне перевезення вантажів, незалежно від виду транспорту та запропоновано розширити сферу застосування довгострокового договору для здійснення систематичних перевезення пасажирів та багажу шляхом доповнення ст. 914 ЦК України частиною 3 в такій редакції: «Довгостроковий договір може укладатись в разі необхідності здійснення систематичних перевезень пасажирів та багажу».

14. Доведено, що поза межами правового регулювання залишаються договірні відносини перевезення, які здійснюються епізодично та (або) на безоплатній основі. Оскільки за своєю правовою природою такі договірні відносини є відносинами перевезення, на них повинні поширюватися положення глави 64 ЦК України. Запропоновано внести зміни до ч. 1 ст. 916 ЦК України, виклавши її в такій редакції: «За перевезення вантажу, пасажирів, багажу стягується провізна плата у розмірі, що визначається за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено договором, законом або іншими нормативно-правовими актами. Якщо розмір провізної плати в оплатному договорі перевезення не визначений, стягується розумна плата».

15. Обґрунтовано, що договори перевезення є групою як пойменованих, так і непойменованих договірних конструкцій, об'єднаних єдиною правовою

природою, що проявляється у спрямованості правового результату, яким є переміщення певного об'єкта за допомогою транспортних засобів. Запропоновано авторську дефініцію договору перевезення: «За договором перевезення одна сторона (перевізник) зобов'язується за завданням другої сторони (замовника) надати транспортну послугу, яка споживається в процесі здійснення діяльності щодо перевезення, а замовник зобов'язується оплатити виконавцеві зазначену послугу, якщо інше не встановлено договором». Обґрунтовано доцільність закріпити зазначену дефініцію у ч. 1 ст. 908 ЦК України.

16. Запропоновано поділ учасників договірних відносин з надання транспортних послуг на: а) основні, без яких виникнення та розвиток таких відносин є неможливим (перевізник, пасажир, відправник вантажу та інші); б) факультативні, які сприяють належному здійсненню таких відносин (одержувач вантажу, портовий оператор, поручитель, страховик та інші).

17. Обґрунтовано, що у випадку надання транспортних послуг кількома послідовними перевізниками зазначена послуга вважається єдиним перевезенням, якщо з початку перевезення ці перевізники розглядали таку операцію як єдине перевезення і таке перевезення було оформлено єдиним транспортним документом. У разі здійснення єдиних перевезень кожний перевізник, який приймає до перевезення пасажирів, їх багаж чи вантаж, є стороною договору перевезення, оскільки такий договір стосується частини перевезення, що здійснюється під контролем певного перевізника.

18. Набула подальшого розвитку наукова позиція, що одержання вантажу є правом одержувача як третьої особи, на користь якої укладається договір перевезення вантажу. Відповідно, останній стає учасником договірних відносин з надання транспортних послуг з моменту погодження скористатись своїм правом. Обов'язок прийняти і вивезти вантаж виникає з моменту пред'явлення ним вимоги про видачу, і його джерелом є не домовленість сторін, а норма закону.

19. Предметом договорів перевезення запропоновано визнавати транспортну послугу, під якою потрібно розуміти вчинення дії або здійснення діяльності щодо переміщення пасажирів, багажу, вантажу за допомогою транспортного засобу.

Визначено загальні та особливі ознаки транспортної послуги. До загальних ознак транспортної послуги належать: 1) споживання в процесі її надання; 2) тісний зв'язок з особою виконавця та процесом вчинення ним певних дій (здійснення діяльності); 3) отримання замовником корисного ефекту; 4) нематеріальний характер; 5) недовговічність; 6) непостійність. Особливою ознакою транспортної послуги, яка надає можливість виокремлювати її з-поміж усіх інших видів послуг, є безпосередньо сам корисний ефект, який отримує замовник транспортної послуги. Таким корисним ефектом є просторове переміщення пасажирів, багажу, вантажу у визначений сторонами договору перевезення пункт призначення. При цьому не будь-яке переміщення, а переміщення за допомогою транспортного засобу.

20. Запропоновано послуги, які надаються в процесі здійснення перевезення, класифікувати за критерієм їх змісту на: а) основні транспортні послуги (переміщення певного об'єкта); б) допоміжні транспортні послуги (до них належать послуги, які опосередковують технологічний процес перевезення і без яких він не може відбуватись, наприклад завантаження та розвантаження транспортних засобів, зберігання та зважування вантажу); в) додаткові послуги, пов'язані з транспортними послугами (мають самостійне цивільно-правове регулювання, проте вони є обов'язковими згідно з вказівкою закону, наприклад страхування вантажів, пасажирів і багажу).

21. Визначено коло істотних умов договорів перевезення та запропоновано закріпити їх у статті 913<sup>2</sup> ЦК України в такій редакції: «Стаття 913<sup>2</sup>. Істотні умови договорів перевезення. 1. Істотними умовами договорів перевезення, поряд з предметом, є ціна, строк/термін, пункт відправлення та пункт призначення, а також інші умови, щодо яких за заявою хоча б однієї зі сторін досягнуто згоди. 2. Предметом договорів перевезення є транспортна послуга, під якою потрібно розуміти вчинення дії або здійснення діяльності щодо переміщення пасажирів, багажу, вантажу за допомогою транспортного засобу».

22. Запропоновано класифікацію прав та обов'язків сторін у договорах перевезення за такими критеріями: 1) залежно від сфери їх застосування:

а) загальні (покладаються на зазначених суб'єктів при здійсненні перевезення усіма видами транспорту); б) спеціальні (закріплені в сфері перевезення тільки одним із видів транспорту); 2) залежно від джерела їх закріплення: а) права та обов'язки, закріплені нормами законодавства України; б) права та обов'язки, визначені сторонами шляхом погодження умов договору; в) права та обов'язки, визначені положеннями регламентів та директив ЄС, які у зв'язку набуттям чинності Угоди про асоціацію повинні бути імплементованими в норми національного законодавства України.

23. Встановлено, що вимоги щодо якості надання транспортних послуг залежно від джерела їх закріплення можна поділити на дві групи: обов'язкові (визначені актами транспортного законодавства) та ініціативні (визначені на розсуд сторін договору та погоджені ними). Запропоновано закріпити на законодавчому рівні мінімальні стандарти якості надання транспортних послуг для кожного з видів транспорту, які б містили 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.

24. Порядок укладення договору про надання транспортних послуг визначається залежно від виду цього договору та імперативності врегулювання процедури його укладення на законодавчому рівні. Виокремлено такі моделі укладення договорів про надання транспортних послуг: 1) класичне двостадійне укладення договору, де стадіями виступають оферта та акцепт; 2) трістадійне укладення договору, яке характеризується виокремленням, крім двох зазначених вище стадій, стадії попереднього договору; 3) одностадійне укладення договору, яке полягає у приєднанні споживача транспортної послуги до запропонованих умов договору в цілому без проведення переговорів та можливості запропонувати

свої умови. Запропоновано підсилити законодавчі гарантії для споживача транспортної послуги, який ще на етапі укладення договору безальтернативно приєднується до односторонньо визначених умов договору в цілому, шляхом погодження таких умов виконавцем послуг з компетентними органами.

25. Встановлено, що специфіка зобов'язань з надання транспортних послуг відображається в особистому наданні послуги перевізником та особистому її прийнятті замовником. Винятки із цього загального правила є в разі передоручення виконання, коли замість перевізника транспорту послугу надає інший суб'єкт, який має право на надання таких послуг. У цьому випадку, незважаючи на те, що договір укладений з визначеним перевізником, а виконання здійснюється іншою особою, за основним договором вважається, що транспортна послуга надана безпосередньо перевізником, з яким укладено договір. Те ж саме стосується й випадків надання транспортної послуги третім особам. У такому разі виконання зобов'язання переадресованій замовником третій особі вважається належним виконанням.

26. Обґрунтовано доцільність систематизації правових норм, присвячених виконанню договірних зобов'язань з надання транспортних послуг на три рівні: 1) типологічний, яким визначено загальні правила про виконання договірних зобов'язань з надання послуг; 2) підтипологічний, яким визначено загальні правила про виконання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг; 3) спеціальний, яким визначено правила про виконання договірних зобов'язань щодо окремих видів договорів перевезення.

27. Важливу роль для належного виконання зобов'язань за договорами перевезення відіграє інформативна функція, що відображається в покладенні на сторони обов'язку передати в установленому порядку необхідну інформацію про особливості об'єкта перевезення чи надання транспортної послуги.

28. Набула подальшого розвитку позиція, що в механізмі регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг окремими видами транспорту важливу роль відіграють звичаї ділового обороту, які застосовуються у випадку

відсутності договірних умов та імперативних норм, що визначають особливості виконання договору перевезення

29. Під способами забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг розуміється 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.

30. Набула подальшого розвитку точка зору щодо доцільності виокремлення статичного (починається з моменту узгодження сторонами способу забезпечення виконання взятих на себе обов'язків та його закріплення в договорі перевезення) та динамічного (наступає з моменту порушення зобов'язань контрагентом і триває до відновлення порушених прав кредитора) періодів існування способів забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг.

31. Встановлено, що виконання зобов'язань з надання транспортних послуг може забезпечуватися як поійменованими (неустойка, порука, гарантія, завдаток, застава, притримання), так й непоійменованими способами забезпечення виконання зобов'язань. Обґрунтовано, що непоійменованими способами забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг є страхування, фідучіарна застава тощо, які спрямовані на забезпечення належного виконання умов договору та можуть виражатися як в покладанні додаткових фінансових зобов'язань, так і в резервуванні наперед визначеного майна, за рахунок якого можуть бути задоволені інтереси кредитора.

32. Встановлено, що порушення сторонами обов'язків за договорами перевезення означає такий стан правовідношення, коли контрагенти не дотримуються приписів, встановлених законодавством чи умовами договору. Обґрунтовано недоцільність визнання порушення договірних зобов'язань з

надання транспортних послуг одностороннім правочином, оскільки правомірні дії боржника чи інших суб'єктів виконання наявні лише за належного виконання договірних зобов'язань. Тому будь-яке порушення (як невиконання, так і неналежне виконання) договірних зобов'язань з надання транспортних послуг є видом цивільного правопорушення та належить до неправомірних юридичних фактів.

33. Запропоновано класифікувати правопорушення в сфері надання транспортних послуг за такими критеріями, як: а) характер поведінки боржника; б) суб'єкт, з поведінкою якого пов'язується порушення; в) модус виконання умов договорів перевезення; г) істотність порушення зобов'язання.

34. Під цивільно-правовою відповідальністю за порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг розуміється можливість застосування передбачених законодавством чи договором мір 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.

35. Обґрунтовано, що цивільно-правовій відповідальності в сфері надання транспортних послуг притаманні як загальні (майновий характер, компенсаційна природа, відшкодування на користь потерпілої сторони тощо), так і спеціальні (компенсація шкоди лише у формі відшкодування збитків, обмеження грошової межі відповідальності та встановлення переліку особливих підстав звільнення від відповідальності) ознаки.

36. Обґрунтування доцільність віднесення права на односторонню відмову від зобов'язань з надання транспортних послуг до секундарних прав, зважаючи, що право на односторонню відмову у своїй структурі має особливий елемент, не властивий іншим суб'єктивним цивільним правам, який полягає у можливості уповноваженого суб'єкта своїми односторонніми діями визначати подальшу долю



правовідношення (змінювати, припиняти його) та пасивної ролі у цьому іншої сторони

37. Констатовано два способи зміни та розірвання договорів про надання транспортних послуг: 1) позасудовий (згода сторін; одностороння відмова від договору перевезення, якщо таке право вставлено договором або законом); 2) судовий (зміна та розірвання договору за рішенням суду на вимогу однієї зі сторін у разі істотного порушення умов договору контрагентом чи істотної зміни обставин, якими сторони керувалися при укладенні договору).

38. Запропоновано уточнити й закріпити в ст. 925 ЦК України право замовника транспортної послуги як слабшої сторони в зобов'язанні у випадку істотного порушення договору перевізником в односторонньому порядку в повному обсязі або частково відмовитись від договору шляхом направлення відповідної претензії. Такий підхід відповідає європейській договірній практиці, оскільки доцільність таких коректив пояснюється тим, що реалізація права на відмову завжди тягне за собою припинення прав та обов'язків іншої сторони, відповідно, пред'явлення претензії свідчатиме про інформування контрагента про застосування цього секундарного права.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абрамова А. А. Эффективность механизма правового регулирования: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. Красноярск, 2006. 24 с.
2. Абрикосов Д. С. Механізм цивільно-правового захисту прав пасажирів за договором перевезення пасажирів повітряним транспортом. Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки. 2014. № 3. С. 74–81.
3. Авіаційні правила України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу»: Наказ Державної авіаційної служби України від 26 листопада 2018 р. № 1239. Офіційний вісник України. 2019. № 18. С. 65. Ст. 626.
4. Агарков М. М. Обязательство по советскому гражданскому праву: монография. Москва: Юриздат НКЮ СССР, 1940. 192 с.
5. Адамова О. С. Договір морського круїзу. Актуальні проблеми держави і права. 2009. Вип. 51. С. 258–263.
6. Александров Н. Г. Право и законность в период развернутого строительства коммунизма. М.: Госюриздат, 1961. 271 с.
7. Александров-Дольник М. К., Лучанский Ф. М. Грузовые перевозки разными видами транспорта (Правовые вопросы). М.: Юрид. лит., 1971. 309 с.
8. Алексеев С. С. Механизм правового регулирования в социалистическом государстве. М.: БЕК, 1994. 311 с.
9. Алексеев С. С. О составе гражданского правонарушения. Правоведение. 1958. № 1. С. 47–53.
10. Алексеев С. С. Общая теория права. М.: Юрид. лит., 1982. Т. II. 360 с.
11. Алексеев С. С. Общая теория социалистического права: курс лекций: учеб. пособие. Свердловск: Сред.-Урал. кн. изд-во, 1964. Вып. 2: Нормы права и правоотношения. 226 с.
12. Алексеев С. С. Право: азбука – теория – философия: Опыт комплексного исследования. Москва: «Статут», 1999. 712 с.

13. Алексеев С. С. Социальная ценность права в советском обществе. М., 1971. 223 с.
14. Алексеев С. С. Структура советского права. М.: Юрид. лит., 1975. 258 с.
15. Алексеев С. С. Теория права. М.: Издательство БЕК, 1995. 320 с.
16. Афі́нська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 р. Офіційний вісник України. 2007. № 61. С. 72. Ст. 2436.
17. Баби́чева И. В. Системно-структурный подход к исследованию юридических конструкций (на примере муниципально-правовых систем). Хозяйство и право. 2009. № 9. С. 27–37.
18. Батченко Л. В., Дятлова В. В., Олейнікова С. С. Митна справа: навч. посібник. Донецьк: Дон ДУУ, 2010. 385 с.
19. Безлю́дько І. О. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом за цивільним правом України: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2005. 204 с.
20. Безрук Н. А. Договор воздушной перевозки: Лекция. М.: ВЮЗИ, 1977. 30с.
21. Бе́ляневич О. А. Господарський договір та способи його укладення: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04. К., 1999. 173 с.
22. Бе́ляневич О. А. Звільнення суб'єкта господарювання від відповідальності за неналежне виконання договірних зобов'язань: проблемні аспекти. Приватне право і підприємництво. Збірник наукових праць. 2016. Вип. 15. Редкол.: Крупчан О. Д. (гол. ред.) та ін. Київ: НДІ приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України, 2016. С. 131–135.
23. Бе́ляневич О. А. Принцип свободи договору за Цивільним та Господарським кодексами України. Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. 2004. № 60–62. С. 64 – 68.
24. Бервено С. М. Проблеми договірної права України: монографія. К.: Юрінком Інтер, 2006. 392 с.
25. Бервено С. Цивільно-правова характеристика укладення договору. Підприємництво, господарство і право. 2006. № 4. С. 10–13.
26. Беренс П. Проблемы гражданского и предпринимательского права Германии / пер. с нем. М., 2001. 336 с.

27. Бершадська І. Правова природа застави в цивільному праві. Підприємництво, господарство і право. 2006. № 4. С. 18–21.
28. Блажівська О. Є. Звід місцевих законів західних губерній як пам'ятка кодифікації цивільного законодавства на українських землях. Бюлетень Міністерства юстиції України. 2014. № 3. С. 60–68.
29. Блащук Т. Поняття якості в праві України. Підприємництво, господарство і право. 2011. № 3. С. 11–13.
30. Богославець В. М. Договори про надання правових послуг: монографія. Івано-Франківськ: Вид-во Прикарпатського національного ун-ту імені Василя Стефаника, 2009. 176 с.
31. Боднар Т. В. Виконання договірних зобов'язань у цивільному праві: монографія. Київ: Юрінком Інтер, 2005. 272 с.
32. Боднар Т. В. Договірні зобов'язання в цивільному праві. Загальні положення: навч. посібник. Київ: Юстініан, 2007. 280 с.
33. Боднар Т. В. Одностороння відмова від зобов'язання (договору) і самозахист цивільного права та інтересу. Актуальні проблеми цивільного, житлового та сімейного законодавства: матеріали міжнар. наук.-практ. конф., присвяч. 90-річчю з дня народження док. юрид. наук, проф. В. П. Маслова (16 березня 2012 р.) / редкол.: В. І. Борисова (відп. ред.) та ін.; Нац. ун-т «Юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого». Харків: Право, 2012. С. 39–42.
34. Боднар Т. В. Одностороння відмова у договірних зобов'язаннях. Актуальні проблеми приватного права України: збірник статей до ювілею доктора юридичних наук, професора Н. С. Кузнецової / відп. ред. Р. А. Майданик та О. В. Кохановська. Київ: ПрАТ «Юридична практика», 2014. 564 с.
35. Боднар Т. В. Суб'єкти виконання договірних зобов'язань. Підприємництво, господарство і право. 2004. № 6. С. 28–31.
36. Боднар Т. В. Теоретичні проблеми виконання договірних зобов'язань (цивільно-правовий аспект): дис. ... док. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2005. 442 с.

37. Бойко А. О. Завдаток у цивільному праві України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ: НДІ приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України, 2018. 20 с.
38. Бойко І. Правове регулювання цивільних відносин на українських землях у складі Австрії та Австро-Угорщини (1772–1918 рр.). Вісник Львівського університету. Серія юридична. 2013. Вип. 57. С. 88–96 .
39. Борисова В. І., Баранова Л. М., Домашенко М. В. Основи римського приватного права: підручник / за заг. ред. В. І. Борисової та Л. М. Баранової. Х.: Право, 2008. 224 с.
40. Бородовський С. О. Укладення, зміна та розірвання договору у цивільному праві України: дис. ... канд. юрид. наук. 12.00.03. Харків: Нац. ун-т внутр. справ, 2005. 212 с.
41. Брагинский М. И. Договор подряда и подобные ему договора. М., 1999. 254 с.
42. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. Москва: Статут, 2011. Кн. 4. 914 с.
43. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Общие положения. Москва: Статут, 2003. Кн. 1. 880 с.
44. Брайковська А. Дослідження особливостей формування ринку транспортних послуг як середовища функціонування підприємств транспорту. Економіст. № 9. С. 50 – 54.
45. Будапештська Конвенція ООН про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами від 22 червня 2001 р. Офіційний вісник України. 2015. № 5. С. 104. Ст. 111.
46. Булгакова І. В. Правове регулювання перевезення вантажів залізничним транспортом в Україні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2003. 201 с.
47. Вавженчук С. Я. Договірне право: навчальний посібник. Київ: КНЕУ, 2011. 584 с.

48. Вавилин Е. В. Договор аренды транспортных средств по гражданскому законодательству России. Альманах цивилистики: сб. ст. / под ред. Р. А. Майданика. К., 2011. Вып. 4. 430 с.
49. Валовий внутрішній продукт у 2010–2018 рр. / за даними Офісу з фінансового та економічного аналізу Верховної Ради України. Київ, 2018. URL: <https://feao.org.ua/wp-content/uploads/2018/10/gdp2010-2018-1.pdf> (дата звернення: 01. 03. 2019).
50. Васильєва В. А. Захист порушених суб'єктивних прав та юридична відповідальність. Реформування юридичної освіти: виклики часу. Збірник статей до ювілею доктора юридичних наук, професора Наталії Семенівни Кузнецової / Відп. ред. О. В. Кохановська та О. О. Кот. К.: ПрАТ «Юридична практика», 2019. С. 511–522.
51. Васильєва В. А. Проблеми регулювання цивільно-правового договору: теоретичні та практичні аспекти. Право України. 2019. № 2. С. 14–24.
52. Васильєва В. А. Проблеми цивільно-правового регулювання відносин з надання посередницьких послуг: дис. ... док. юрид. наук: 12.00.03. Івано-Франківськ, 2006. 409 с.
53. Васильєва В. А. Цивільно-правове регулювання діяльності з надання посередницьких послуг: монографія. Івано-Франківськ: ВДВ ЦІТ Прикарпатського національного університету ім. В. Стефаника, 2006. 345 с.
54. Великанова М. М. Теоретичні питання укладення цивільно-правових договорів. URL: <http://pravoznavec.com.ua/period/article/18922/%CC> (дата звернення: 01. 03. 2019).
55. Великий енциклопедичний юридичний словник / за ред. Ю. С. Шемшученка. Київ: Юрид. думка, 2007. 992 с.
56. Великий тлумачний словник сучасної української мови / уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел. К.: Ірпінь, ВТФ «Перун», 2002. 1440 с.
57. Веретельник Л. К. Систематизація договорів у цивільному праві: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Харків, 2008. 20 с.

58. Весна Н. О. Зміна та розірвання договору як цивільне правовідношення: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Хмельницький: Хмельницький університет управління та права, 2018. 229 с.
59. Вимоги до змісту, форми та порядку надання інформації про харчовий ланцюг: Наказ Міністерства аграрної політики та продовольства України від 13 червня 2018 р. № 270. Офіційний вісник України. 2018. № 69. С. 94. Ст. 2343(набирає чинності з 14. 07. 2020 р.).
60. Витрянский В. В. Гражданское право: в 4-х т. Обязательственное право: учеб. для студентов юрид. вузов / отв. ред. Е. А. Суханов. М.: Волтерс Клувер, 2006. Т. 4. 432 с.
61. Витрянский В. В. Договора об организации перевозок грузов. Хозяйство и право. 2001. № 3. С. 41-55.
62. Витрянский В. В. Договор перевозки. М.: Статут, 2001. 526 с.
63. Витрянский В. Ответственность за нарушение обязательств. Гражданское законодательство. Статьи. Комментарии. Практика. Алматы: Каспийский университет, 2017. Вып. 50. С. 47–67.
64. Відповідальність у приватному праві: філософія, історія, теорія: монографія / І. Безклубий, С. Бобровник, І. Гриценко та ін.; за заг. ред. І. Безклубого. Київ: Грамота, 2014. 448 с.
65. Відшкодування моральної та матеріальної шкоди: навч. посіб. / М. К. Галянтич, А. Б. Гриняк, А. І. Дрішлюк, Т. С. Ківалова та ін.; за ред. М. К. Галянтича. Київ: Юрінком Інтер, 2011. 624 с.
66. Власенко Д. О. Теоретико-методологічні підходи до визначення особливостей маркетингу транспортних послуг. Проблеми системного підходу в економіці. 2010. № 4. URL: [http://nbuv.gov.ua/e-journals/PSPE/2010\\_4/Vlasenko\\_410.htm](http://nbuv.gov.ua/e-journals/PSPE/2010_4/Vlasenko_410.htm) (дата звернення: 01. 02. 2018).
67. Войтович Е. П. Судебная практика в механизме гражданско-правового регулирования: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Томск, 2006. 20 с.
68. Волкова А. В. Механізм правового регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом. Юридичний вісник. 2014. № 1 (30). С. 97–100.

69. Выгодянский А. В. Гражданско-правовое регулирование договоров воздушной перевозки груза и пассажира: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Москва, 2013. 29 с.
70. Гаврилов В. Н. Ограничение размера ответственности перевозчика по советскому, иностранному и международному праву. Москва, 1973. 74 с.
71. Гарсиа Гарридо М. Х. Римское частное право: казусы, иски, институты = Manuel Jesus Garsia Garrido Drecho priva doromano: casos, acciones, instituciones / Моск. гос. ун-т им. М. В. Ломоносова, юрид. факультет [и др.]. пер. с исп., отв. ред. Л. Л. Кофанов. Москва: Статут, 2005. 810 с.
72. Германское право. Гражданское уложение / пер. с нем. М.: Междунар. центр финансово-эконом. развития, 1996. Ч. I. 552 с.
73. Гиль Е. В. Механизм гражданско-правового регулирования возмещения вреда жизни или здоровью сотрудников полиции. Психопедагогика в правоохранительных органах. 2012. № 2. С. 73–75.
74. Голубева Н. Ю. Зобов'язання у цивільному праві України: монографія. Одеса: Фенікс, 2013. 642 с.
75. Голубева Н. Ю. Класифікація зобов'язань у цивільному праві. Часопис цивілістики. 2010. Випуск 9. С. 13–16.
76. Гордон М. В. Система договоров в советском гражданском праве. Ученые записки. Харьковский юридический институт им. Л. М. Кагановича. Кафедра гражданского права и процесса. Харьков: Издательство Харьковского государственного университета им. А. М. Горького, 1954. Выпуск 5. С. 65–87.
77. Горев В. О. Свобода договору як загальна засада цивільного законодавства України: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Х., 2007. 203 с.
78. Горшенев В. М. Способы и организационные формы правового регулирования в социалистическом обществе. М.: Юридическая лит-ра, 1972. 256 с.
79. Господарський кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 р. № 435-IV. Відомості Верховної Ради України. 2003. № 18. Ст. 144.
80. Гражданский закон Латвийской Республики: Закон от 25 мая 1993 г. URL: [http://www.pravo.lv/law\\_ru.html](http://www.pravo.lv/law_ru.html) (дата звернення: 01. 02. 2018).



81. Гражданский кодекс Восточной Галиции 1797 г. = Codex civilis pro Galicia Orientali anni MDCCXС VII / пер. с лат. А. Гужвы; под ред. О. Кутателадзе, В. Зубаря. М.: Статут; Одесса, 2013. 536 с.
82. Гражданский кодекс Республики Молдова: Закон от 6 июня 2002 г. № 1107-XV. URL: <http://lex.justice.md/ru/325085>(дата звернення: 01. 02. 2018).
83. Гражданский кодекс Российской Федерации: Закон принят Государственной Думой 21 октября 1994 года. URL: <https://www.zakonrf.info/gk/ch1/> (дата звернення: 10. 10. 2018).
84. Гражданское и торговое право капиталистических стран: учеб. пособие / под ред. Г. П. Мозолина и М. И. Кулагина. М.: Высш. шк., 1980. 382 с.
85. Гражданское право / отв. ред. В. П. Мозолин. М.: Юристъ, 2007. 382 с.
86. Гражданское право России. Обязательственное право: курс лекций / отв. ред. О. Н. Садилов. М., 1997. Ч. 2. 382 с.
87. Гражданское право: учебник / отв. ред. Е.А. Суханов. В 2-х т. М., 2000. Т. II. Полутом 2. 432 с.
88. Гражданское право: учебник / под ред. А. П. Сергеева, Ю. К. Толстого. М.: «ПБОЮЛ Л. В. Рожников», 2001. Т. 1. 765 с.
89. Гражданское право: учебник для вузов. Академический курс / отв. ред. М. К. Сулейменов, Ю. Г. Басин. Алма-Аты: КазГЮА, 2000. Т. 1. 702 с.
90. Гражданское Уложение Российской империи 1905 г.: Проект Высочайше учрежденной Редакционной Комиссии по составлению Гражданского Уложения. URL: <http://oldlawbook.narod.ru/proektGU.htm> (дата звернення: 01. 03. 2018).
91. Гражданское, торговое и семейное право капиталистических стран. Сб. нормативных актов: гражданские и торговые кодексы. М.: Изд-во УДН, 1986. 448 с.
92. Гребельник О. П. Митна справа: підручник. К.: Центр учбової літератури, 2014. 472 с.
93. Гречуха В. Н. Международное транспортное право: учебник для магистратуры. 2-е изд., перераб. и доп. Москва: Издательство Юрайт, 2014. 542 с.

94. Гречуха В. Н. Понятие транспортных договоров и их классификация. Вопросы экономики и права. 2012. № 3. С. 71–74.
95. Гречуха В. Н. Транспортное право. Учебное пособие. М.: МГИУ, 2002. Ч. 1. 484 с.
96. Грибанов В. П. Осуществление и защита гражданских прав. Изд. 2-е, стереотип. Москва: Статут, 2001. 411 с.
97. Grimm D. D. Основы учения о юридической сделке в современной немецкой доктрине пандектного права. Прологомены к общей теории гражданского права. Спб. Типография М. М. Стасюлевича, 1900. Том 1. 320 с.
98. Гринько (Русу) С. Д. Договір перевезення автомобільним транспортом. Договірне право України. Особлива частина: навч. посіб. / Т. В. Боднар, О. В. Дзера, Н. С. Кузнецова та ін.; за ред. О. В. Дзери. К.: Юрінком Інтер, 2009. С. 543–574.
99. Гриняк А. Б. Договір набув значення першочергової умови виконання зобов'язання. Приватне право і підприємництво. Збірник наукових праць. 2018. Вип. 18 / Редкол.: Крупчан О. Д. (гол. ред.) та ін. Київ: НДІ приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України, 2018. С. 121–125.
100. Гриняк А. Б. Договірна відповідальність як різновид цивільно-правової відповідальності сторін у підрядних зобов'язаннях. Приватне право і підприємництво. Збірник наукових праць. 2013. Вип. 12 / редкол.: О. Д. Крупчан (гол. ред.) та ін. Київ: НДІ приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України, 2013. С. 83–87.
101. Гриняк А. Б. Договірні зобов'язання з виконання робіт у цивільному праві України: дис. ... док. юрид. наук: 12.00.03. Київ: НДІ приватного права і підприємництва НАПрН України, 2013. 494 с.
102. Гриняк А. Б. Предмет як істотна умова договорів підряду. Приватне право і підприємництво. Вип. 11 / редкол.: О. Д. Крупчан (гол. ред.) та ін. К.: Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва Національної академії правових наук України, 2012. С. 120–123.

103. Гриняк А. Б. Структура механізму правового регулювання підрядних договірних відносин. Вісник Академії адвокатури України. 2012. Число 2 (24). С. 89–95.
104. Гриняк А. Б. Теоретичні засади правового регулювання підрядних зобов'язань у цивільному праві України: монографія. К.: НДІ приватного права і підприємництва НАПрН України, 2013. 374 с.
105. Гриняк А. Б., Проценко В. В. Звичай як джерело правового регулювання договірних відносин Приватне право і підприємництво. Збірник наукових праць. 2013. Вип. 12 / Редкол.: Крупчан О. Д. (гол. ред.) та ін. Київ: НДІ приватного права і підприємництва НАПрН України, 2013. С. 98–102.
106. Гриняк А. Б. Особливості розмежування договорів підряду та договорів із надання послуг. Підприємництво, господарство і право. 2012. № 4. С. 18–20.
107. Гриняк Т. В. Цивільно-правова відповідальність перевізника за договором перевезення вантажу автомобільним транспортом: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2017. 215 с.
108. Гриняк Т. В. Цивільно-правова відповідальність перевізника за договором перевезення вантажу автомобільним транспортом: монографія. Київ: НДІ приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України, 2017. 224 с.
109. Гриняк Т. До питання про звільнення перевізника від відповідальності за порушення умов договору перевезення вантажу автомобільним транспортом. Актуальні проблеми договірної права: тези доповідей круглого столу (м. Запоріжжя, 30 вересня 2016 р.) / за заг. ред. М. О. Ткалича. Запоріжжя: ЗНУ, 2016. С. 41–43.
110. Гришко О. С. Порушення договірної зобов'язання: поняття, види, правові наслідки: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ: Київський національний університет імені Тараса Шевченка, 2013. 206 с.
111. Гришко У. П. Захист прав споживачів транспортних послуг : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : Івано-Франківськ, 2017. 19 с..

112. Гудима Д. А. Філософсько-антропологічний підхід – методологічний фундамент сучасної юридичної науки. Проблеми філософії права. 2003. Том 1. С. 122–125.
113. Гудима М. М. Захист прав споживачів за договором про надання туристичних послуг: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Івано-Франківськ, 2012. 247 с.
114. Гужва А. М. Розділена власність за Цивільним кодексом Східної Галичини 1797 р. Актуальні проблеми науки і практики цивільного, житлового і сімейного права: матер. міжнар. наук.-практ. конф., присвяч. 91-річчю з дня народження В. П. Маслова (Харків, 15 лютого 2013 р.). Х.: Право, 2013. С. 86–89.
115. Гуйван П. Д. Сутнісні та темпоральні аспекти оперативних способів правового захисту. Вісник господарського судочинства. 2016. № 5–6. С. 89–91.
116. Даль В. И. Толковый словарь живого великорусского языка: в 4-х т. Москва: Гослитиздат, 1935. Т. 2: И-О. 807 с.
117. Державна цільова програма «Національний план дій з реалізації Конвенції про права інвалідів на період до 2020 року»: Постанова Кабінету Міністрів України від 1 серпня 2012 р. № 706. Офіційний вісник України. 2012. № 59. С. 80. Ст. 2369.
118. Диденко А. Вызовы времени: условия гражданско-правовой ответственности. Гражданское законодательство. Статьи. Комментарии. Практика. Алматы: Каспийский университет, 2017. Вып. 50. С. 8–46.
119. Директива Європейського Парламенту та Ради про недобросовісні умови у споживчих контрактах від 5 квітня 1993 р. № 93/13/ЄС. URL: <http://old.minjust.gov.ua/45878> (дата звернення: 01. 03. 2019).
120. Директива Європейського Парламенту та Ради щодо перевезення небезпечних вантажів внутрішніми шляхами від 24 вересня 2008 р. № 2008/68/ЄС. Directive 2008/68/EC of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on the in land transport of dangerous goods. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32008L0068> (дата звернення: 10. 03. 2019).

121. Діковська І. А. Договір повітряного чартеру у міжнародному приватному праві: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2002. 203 с.
122. Діковська І. А. Принципи правового регулювання міжнародних приватних договірних зобов'язань: монографія. Київ: Юрінком Інтер, 2014. 462 с.
123. Діковська І. Поняття фактичного перевізника. Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. 2010. № 82. С. 25–28.
124. Довгерт А. С. Проект нового Цивільного кодексу України: теорія і проблеми. Вісник Університету внутрішніх справ. 1999. № 6. С. 12–18.
125. Договірне право України. Загальна частина: навч. посіб. / Т. В. Боднар, О. В. Дзера, Н. С. Кузнєцова та ін.; за ред. О. В. Дзери. К.: Юрінком Інтер, 2008. 896 с.
126. Договірне право України. Особлива частина: навч. посіб. / Т. В. Боднар, О. В. Дзера, Н. С. Кузнєцова та ін.; за ред. О. В. Дзери. К.: Юрінком Інтер, 2009. 1200 с.
127. Договірне регулювання приватноправових відносин в умовах євроінтеграційних процесів в Україні: монографія / за заг. ред. академіка НАПрН України О. Д. Крупчана; наук. ред. А. Б. Гриняка. Київ, 2017. 334 с.
128. Договори в сфері транспорту. Загальна характеристика. URL: [http://pidruchniki.com/80009/pravo/dogovori\\_sferi\\_transportu](http://pidruchniki.com/80009/pravo/dogovori_sferi_transportu) (дата звернення: 01. 03. 2018).
129. Додаток XXXII до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. URL: [https://www.kmu.gov.ua/storage/app/media/ugoda-pro-asociaciyu/32\\_Annex.pdf](https://www.kmu.gov.ua/storage/app/media/ugoda-pro-asociaciyu/32_Annex.pdf) (дата звернення: 10. 03. 2019).
130. Додаток XXXIII до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. URL: [https://www.kmu.gov.ua/storage/app/media/ugoda-pro-asociaciyu/33\\_Annex.pdf](https://www.kmu.gov.ua/storage/app/media/ugoda-pro-asociaciyu/33_Annex.pdf) (дата звернення: 10. 03. 2019).
131. Додаток XXXIX до глави 20 «Захист прав споживачів» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди України про асоціацію з

Європейським Союзом. URL: [https://www.kmu.gov.ua/storage/app/media/ugoda-pro-associaciyu/39\\_Annex.pdf](https://www.kmu.gov.ua/storage/app/media/ugoda-pro-associaciyu/39_Annex.pdf) (дата звернення: 01. 03. 2019).

132. Дорожня карта з підтримки імплементації. Регламент (ЄС) Європейського парламенту та Ради про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами від 23 жовтня 2007 р. №1370/2007, що скасовує Регламент (ЄЕС) № 1191/69 і (ЄЕС) № 1107/70 Ради. URL: <https://mtu.gov.ua/files/reg%201370.doc> (дата звернення: 01. 02. 2019).

133. Дорожня карта імплементації Директиви Ради 92/106 від 7 грудня 1992 р. про встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами. URL: <https://mtu.gov.ua/files/Dir%2092%20106.docx> (дата звернення: 01. 04. 2019).

134. Егизаров В. А. Транспортное право: учебное пособие. М., 1999. 269 с.

135. Ермашов Д. В. Механизм правового регулирования миграционных отношений: теоретический аспект: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. М., 2011. 32 с.

136. Ефимова Л. Г. Рамочные (организационные) договоры. М.: Волтерс Клувер, 2006. 104 с.

137. Євроінтеграція. Державна авіаційна служба України. URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/mizhnarodna-diyalnist/yevrointegratsiya/> (дата звернення: 10. 03. 2019).

138. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: [www.reyestr.court.gov.ua](http://www.reyestr.court.gov.ua) (дата звернення: 01. 03. 2018).

139. Ємельянчик С. Послуга в цивільному праві. Підприємництво, господарство і право. 2005. № 5. С. 105–108.

140. Єрмак О. М., Пустовіт В. І. Щодо визначення якості пасажирських перевезень. Міжвузівський збірник «Наукові нотатки». Луцьк, 2014. Вип. 46. С. 170–176.

141. Жариков Ю. С. Механизм правового регулирования: понятие и система. Вестник Московского университета МВД России. 2008. № 5. С. 34–38.

142. Жовтобрюх М. М. Звичаєве право: сутність, генеза, чинність: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.12. Київ: Національна академія внутрішніх справ України, 2002. 296 с.
143. Журавель В. В. Послуги пасажирських перевезень для осіб з обмеженими фізичними можливостями: актуальні питання та вимоги до перевізників. Науково-виробничий журнал. 2014. № 4 (240). С. 9–11.
144. Загорулько О. А. Заклад як речевий засіб забезпечення виконання зобов'язань: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Харків: Нац. юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого, 1997. 20 с.
145. Зазуляк І. І. До питання про правову природу істотних умов договору. Юридична Україна. 2007. № 11. С. 39–42.
146. Зазуляк І. І. Істотні умови договору: теоретичний аспект: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2009. 172 с.
147. Законодавство України. Офіційний портал Верховної Ради України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/term/20174/sp?sp=:max25> (дата звернення: 01. 09. 2018).
148. Законодательство зарубежных стран о залоге. Обзорная информация. Москва: ИЗиСП, 1995. Вып. 7. 71 с.
149. Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 26 березня 2009 р. № 317. Офіційний вісник України. 2009. № 29. С. 243. Ст. 992.
150. Зверева О. В. Право споживачів на належну якість. Часопис Київського університету права. 2008. № 2. С. 136–139.
151. Звіт про виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом за 2018 р. Єдиний веб-портал органів виконавчої влади України. URL: <https://www.kmu.gov.ua/ua/diyalnist/yevropejska-integraciya/vikonannya-ugodi-pro-asociaciyu/zviti-pro-vikonannya-ugodi-pro-asociaciyu> (дата звернення: 10. 03. 2019).

152. Zobov'язальne pravo: teorija i praktika: navch. posib. dla studentiv jurid. vuziv i f-tiv un-tiv / O. V. Dzera, N. S. Kuznecova, V. V. Luc' ta in.; za red. O. V. Dzera. K.: Jurinkom Inter, 1998. 912 s.
153. Ivanov V. M. Istoria derzavni i prava Ukraїni: pidruchnik. K.: KUP HANU, 2013. 892 s.
154. Ivanova S. M. Viznannya pravochinu nedijsnim yak sposib zahistu civільnih prav ta interesiv za zakonodavstvom Ukraїni: monografija. Ternopіль: Pidruchniki i posibniki, 2018. 240 s.
155. Iлон Маск: ideї mільярдера, який mріє zмінiti svit. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/28896601.html> (data zverнення: 01. 03. 2019).
156. Iлон Рів Маск. URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%86%D0%BB%D0%BE%D0%BD\\_%D0%9C%D0%B0%D1%81%D0%BA](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%86%D0%BB%D0%BE%D0%BD_%D0%9C%D0%B0%D1%81%D0%BA) (data zverнення: 01. 03. 2019).
157. Incoterms 2010. Pravidla ICC dla vikoristannya torģivельnih terminiv v nacijonalnij ta mijnarodnij torģivli. URL: [https://www.afi.net.ua/publication/upload/7/944/13\\_Incoterms\\_2010.doc](https://www.afi.net.ua/publication/upload/7/944/13_Incoterms_2010.doc) (data zverнення: 01. 10. 2018).
158. JoFFE O. S. Objazatel'stvennoe pravo. M.: Juridicheckaja literatura, 1975. 880 s.
159. JoFFE O. S. Razvitie civilisticheskoi mysli v SSSR. Leningrad, 1975. 160 s.
160. Kalaур I. P. Dogovirni zobov'язання pro peredachu majna u koristuвання v civільnomu pravі Ukraїni: dis. ... dok. jurid. nauk: 12.00.03. Київ, 2015. 466 s.
161. Kalashnik O. M. Mehanizm pravovogo regulюvanня civільnih vidnosin yak ob'ekt naukovih doslidžen'ь: geneza ta sutnist'ь. Juridicnij časopis Nacijonal'noї akademії vnutrišnih sprav. 2017. № 2 (14). S. 136–141.
162. Kalpin A. G. Dogovor frahtovanija sudna (čarter) kak institut morskogo prava: teoreticheckie i prakticheckie problemy: dis. ... dok. jurid. nauk: 12.00.03. Moskva, 1989. 401 s.
163. Kalpin A. G. Spory o vozmeščenii uščerba, pričinennoģo nesoxrannoščju ĝruza. Kommentarii sudеbnoj i arbitražnoj praktiki po morskim delam / pod red. I. I. Barinovoj. Moskva: Transport, 1988. 110 s.



164. Канзафарова І. С. Підстави для зміни або розірвання договору за чинним Цивільним кодексом України. Матеріали 69-ї наукової конференції професорсько-викладацького складу економіко-правового факультету Одеського національного університету ім. І. І. Мечникова (Одеса, 26–28 листопада 2014 р.). С. 158–168.
165. Канзафарова І. С. Теоретичні основи цивільно-правової відповідальності в Україні: дис. ... док. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2007. 453 с.
166. Карапетов А. Г. Расторжение нарушенного договора в российском и зарубежном праве. Москва: Статут, 2007. 876 с.
167. Карташов В. Н. Юридическая деятельность: понятие, структура, ценность. Саратов, 1989. 218 с.
168. Кархут О. Я. Механізм правового регулювання суспільних відносин у сфері освіти: теоретико-правовий аспект: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. Київ, 2014. 21 с.
169. Касап В. М. Заміна сторін у цивільно-правовому зобов'язанні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Тернопіль: Тернопільський національний економічний університет, 2017. 229 с.
170. Касаткина А. С. Договор перевозки пассажира и багажа в международном частном праве: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Москва, 2013. 22 с.
171. Кицик Я. Р. Сутність примірною договору у господарському праві України. Приватне право і підприємництво. 2015. Вип. 14. С. 102–105.
172. Клепікова О. В. Правове регулювання перевезень вантажів морським транспортом: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2003. 228 с.
173. Ковалева В. В. Нормативные правовые акты в механизме правового регулирования: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. Москва, 2009. 26 с.
174. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23 травня 1995 р. № 176/95-ВР. Відомості Верховної Ради України. 1995. № 47. Ст. 349.
175. Кодифікація цивільного законодавства на українських землях / уклад. : Ю. В. Білоусов, І. Р. Калаур, С. Д. Гринько та ін. / за ред. Р. О. Стефанчука та М. О. Стефанчука. К.: Правова єдність, 2009. Т. 1. 1168 с.

176. Кодифікація цивільного законодавства на українських землях / уклад. : Ю. В. Білоусов, І. Р. Калаур, С. Д. Гринько та ін. / за ред. Р. О. Стефанчука та М. О. Стефанчука. К.: Правова єдність, 2009. Т. 2. 1240 с.
177. Колянковська Т. О. Правове регулювання перевезень вантажів в прямому змішаному сполученні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04. Одеса, 2007. 177 с.
178. Конвенція, додаткова к Варшавській конвенції, для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень від 12 жовтня 1929 р. URL: [http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_130](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_130) (дата звернення: 01. 02. 2018).
179. Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень від 12 жовтня 1929 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_181](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_181) (дата звернення: 04. 10. 2018).
180. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про міжнародні змішані перевезення вантажів від 24 травня 1980 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_189](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_189) (дата звернення: 01. 02. 2018).
181. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів від 31 березня 1978 р. (Гамбурзькі правила). URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_391](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_391) (дата звернення: 01. 02. 2018).
182. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про права дитини від 20 листопада 1989 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_021](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_021) (дата звернення: 01. 03. 2019).
183. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19 травня 1956 р. Офіційний вісник України. 2006. № 34. С. 20. Ст. 2415.
184. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу (КАПП) від 01 березня 1973 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_845](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_845) (дата звернення: 01. 02. 2018).
185. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу від 12 квітня 1994 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_845](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_845) (дата звернення: 04. 10. 2018).

186. Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу від 09 жовтня 1997 р. URL: [http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997\\_034](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_034) (дата звернення: 01. 09. 2018).
187. Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) від 9 травня 1980 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_291](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_291) (дата звернення: 01. 02. 2018).
188. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. Офіційний вісник України. 2004. № 40. С. 195. Ст. 2667.
189. Конвенція про права осіб з інвалідністю від 13 грудня 2006 р. Офіційний вісник України. 2010. № 17. С. 93. Ст. 799.
190. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 травня 1999 р. Офіційний вісник України. 2009. № 3. С. 169. Ст. 1163.
191. Конклюдентні дії. Юридична енциклопедія: в 6-ти т. К., 2001. Т. 3. 792 с.
192. Консолідована версія Договору про Європейський Союз від 07 лютого 1992 р. та Договору про функціонування Європейського Союзу від 25 березня 1957 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_b06](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_b06) (дата звернення: 10. 03. 2019).
193. Корнілова Л. В. Адреса як істотна умова договору. URL: <http://bnc.in.ua/publikatsiji/pravovij-suprovid-gospodarskoji-diyalnosti/514-adresa-yak-istotna-umova-dogovoru.html> (дата звернення: 28. 12. 2018).
194. Корчевна Л. До критики поняття «механізм правового регулювання». Право України. 2003. № 1. С. 117–119.
195. Корчемний О. К. Деякі проблеми захисту цивільних прав у договірних зобов'язаннях. Наукові праці МАУП. 2010. Вип. 3 (26). С. 248–253.
196. Космічний туризм. URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Космічний\\_туризм](https://uk.wikipedia.org/wiki/Космічний_туризм) (дата звернення: 01. 03. 2019).
197. Косовская В. А. К вопросу определения понятия договора морской перевозки груза. Транспортное право. 2002. № 3. С. 13–18.

198. Косовская В. А. Морская перевозка груза как частноправовой институт. СПб.: Астерион, 2008. 256 с.
199. Коструба А. В. Коносамент як цінний папір: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Харків, 2004. 209 с.
200. Коструба А. В. Юридичні факти в механізмі правоприпинення цивільних відносин: монографія. К.: Ін Юре, 2014. 376 с.
201. Кот А. А. Природа недействительных сделок. Недействительность в гражданском праве: проблемы, тенденции, практика: сборник статей / отв. ред. М. А. Рожкова. Москва: Статут, 2006. С. 95–115.
202. Кот О. О. Здійснення та захист суб'єктивних цивільних прав: проблеми теорії та судової практики: монографія. Київ: Алерта, 2017. 494 с.
203. Кохановська О. В. Інформаційні відносини як предмет цивільного права. Методологія цивільного (приватного) права України в умовах євроінтеграції (Матвєєвські цивілістичні читання). Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (Київ, 27 жовтня 2017 р.). Київ: ТОВ «Білоцерківдрук», 2018. С. 19–25.
204. Кохановська О. В. Приватно-правове розуміння інформаційних відносин в Україні. Часопис цивілістики. 2017. Вип. 22. С. 128–133.
205. Кохановська О. В. Розвиток доктрини немайнових відносин в Україні. Право України. 2019. № 1. С. 93–104.
206. Кохановська О. В. Теоретичні проблеми інформаційних відносин у цивільному праві. Монографія. К.: Виробничо – поліграфічний центр «Київський університет», 2006. 463 с.
207. Кохановська О. В. Цивільно-правові проблеми інформаційних відносин: досвід викладання магістерського спецкурсу як відповідь на виклики часу. Реформування юридичної освіти: виклики часу. Збірник статей до ювілею доктора юридичних наук, професора Наталії Семенівни Кузнецової / Відп. ред. О. В. Кохановська та О. О. Кот. К.: ПрАТ «Юридична практика», 2019. С. 181–195.

208. Кохановська О. В. Цивільно-правова норма як загальнообов'язкове правило поведінки, як інформація і результат творчості. Вісник Національної академії правових наук. 2018. № 2. Том 25. С. 142–155.
209. Кошиль Ю. Кауза правочину та інститут зміни і розірвання договору у зв'язку з істотною зміною обставин: аспекти співвідношення. Юридична Україна. 2008. № 1. С. 33–39.
210. Красавчиков О. А. Гражданские организационно-правовые отношения. Советское государство и право. 1966. № 10. С. 53–57.
211. Красавчиков О. А. Юридические факты в советском гражданском праве. Москва, 1958. 183 с.
212. Красавчиков О. Система отдельных видов обязательств. Советская юстиция. 1960. № 5. С. 42–45.
213. Красько И. Е. Корпоративное право: избр. статьи. Київ: Юстиніан, 2004. 63 с.
214. Криворучко О. Системне оцінювання якості транспортних послуг. Стандартизація. Сертифікація. Якість. 2011. № 2. С. 46–51.
215. Крупчан О. Д., Перепелюк В. Г. Адміністративні процедури на захисті приватних прав осіб: монографія. К.: НДІ приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України. К., 2010. 207 с.
216. Кудрявцев В. І. Забезпечення виконання зобов'язань за кредитним договором: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2017. 222 с.
217. Кужко О. С. Договір транспортного експедирування: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2008. 19 с.
218. Кужко О. С. Підстави звільнення від відповідальності в договорі перевезення вантажу. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер.: Юриспруденція. 2013. № 5. С. 114–117.
219. Кужко О. С. Сторони у договорі перевезення вантажу. Наукові записки міжнародного гуманітарного університету. 2013. № 18. С. 69–72.
220. Кузнецов С. О., Слатвінська В. М. Стандарти Європейського Союзу для внутрішніх водних шляхів України: Директива № 96/50/ЄС. LEX PORTUS. 2017. № 3 (5). С. 25–34.

221. Кузнецова Н. С. Гражданско-правовая ответственность: понятие, условие и механизм применения. Альманах цивилистики: сборник статей. Киев, 2010. Вып. 3. С. 30–48.
222. Кузнецова Н. С. Вдосконалення механізму правового регулювання цивільних відносин в Україні. Актуальні проблеми цивільного, житлового та сімейного законодавства: матеріали науково-практичної конференції, присвяченої пам'яті В. П. Маслова (25 лютого 2011 р.). Харків, 2011. С. 152–154.
223. Кузнецова Н. С. Вибрані праці. Київ: ПрАТ «Юридична практика», 2014. 544 с.
224. Кузнецова Н. С. Договір у механізмі регулювання цивільно-правових відносин. Право України. 2012. № 9. С. 12–18.
225. Кузьмич О. Я. Договір на користь третьої особи в цивільному праві України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2010. 20 с.
226. Кузьмич О. Я. Договори на користь третіх осіб у цивільному праві України: монографія. Івано-Франківськ: Вид-во Прикарпат. нац. ун-ту ім. В. Стефаника, 2014. 334 с.
227. Курс внешнеторгового права: основные внешнеторговые сделки / Я. И. Функ, Д. А. Калимов, В. П. Сергеев; под общ. ред. Я. И. Функа. Москва: Изд-во деловой и учебной литературы, 2007. 656 с.
228. Ландкоф С. Н. Лекції з основ цивільного права. Київ, 1962. 256 с.
229. Ландкоф С. Н. Основи цивільного права. К.: Радянська школа, 1948. 424 с.
230. Лідовець Р. А. Змішані договори в цивільному праві України: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Острого, 2004. 203 с.
231. Лідовець Р. А. Поняття та зміст змішаного договору. Наукові записки. Серія «Право». Острого, 2005. Вип. 6. С. 266–273.
232. Лідовець Р. А. Мовчання та конклюдентні дії: спільні та відмінні риси. Актуальні проблеми вдосконалення чинного законодавства України. Збірник наукових статей. Вип. XV. Івано-Франківськ, 2005. С. 77–81.
233. Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з культивування рослин, включених до таблиці I переліку наркотичних засобів, психотропних

речовин і прекурсорів, затвердженого Кабінетом Міністрів України, розроблення, виробництва, виготовлення, зберігання, перевезення, придбання, реалізації (відпуску), ввезення на територію України, вивезення з території України, використання, знищення наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів, включених до зазначеного переліку: Постанова Кабінету Міністрів України від 6 квітня 2016 р. № 282. Офіційний вісник України. 2016. № 30. С. 104. Ст. 1209.

234. Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом: Постанова Кабінету Міністрів України від 2 грудня 2015 р. № 1001. Урядовий кур'єр від 09 грудня 2015 р. № 230.

235. Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 березня 2017 р. № 134. Офіційний вісник України. 2017. № 24. С. 52. Ст. 678.

236. Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів залізничним транспортом: Постанова Кабінету Міністрів України від 9 грудня 2015 р. № 1168. Офіційний вісник України. 2016. № 4. С. 28. Ст. 236.

237. Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом: Постанова Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2015 р. № 1186. Урядовий кур'єр від 23 січня 2016 р. № 14.

238. Ломака В. С. Відповідальність сторін за невиконання та неналежне виконання обов'язків за договором перевезення вантажів залізницею: дис. ... канд. юрид. наук. 12.00.03. К., 2011. 228 с.

239. Лукасевич-Крутник І. С. Види договорів перевезення за цивільним кодексом України. Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Юридичні науки». 2016. Випуск 4. Том 1. С. 64–67.

240. 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 Міжнародної науково-практичної конференції (Тернопіль, 21–22 квітня 2017 р.). Тернопіль: Економічна думка, 2017. С. 139–141.
241. Лукасевич-Крутник І. С. Види допоміжних договорів з надання транспортних послуг в цивільному праві України. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право». 2018. Випуск 52. Том 1. С. 123–126.
242. Лукасевич-Крутник І. С. Відправник вантажу як учасник договірних відносин з надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 5. С. 42–46.
243. Лукасевич-Крутник І. С. Гармонізація приватноправового законодавства України у сфері надання транспортних послуг із законодавством ЄС. Гармонізація приватно-правового законодавства України із законодавством країн ЄС: зб. статей і тез IX Міжнар. цивілістичного форуму (Харків, 11–12 квітня 2019 р.). Київ: Знання України, 2019. С. 251–258.
244. Лукасевич-Крутник І. С. Генеза правового регулювання відносин за договором перевезення в актах кодифікації цивільного законодавства на українських землях. Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». 2016. № 1 (38). С. 118–122.
245. Лукасевич-Крутник І. С. Довгостроковий договір в системі договорів перевезення. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція. 2017. Випуск 30. С. 4–7.
246. Лукасевич-Крутник І. С. Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг в системі цивільно-правових зобов'язань. Часопис Київського університету права. 2018. № 2. С. 155–159.
247. Лукасевич-Крутник І. С. Елементи виконання зобов'язань з надання транспортних послуг. Приватне право і підприємництво. 2019. Вип. 19 / редкол.: Крупчан О. Д. (гол. ред.) та ін. Київ: Науково-дослідний інститут приватного



права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака Національної академії правових наук України, 2019. С. 129–134.

248. Лукасевич-Крутник І. С. Зарубіжний досвід правового регулювання довгострокових договорів перевезення. Розвиток сучасного приватного права в країнах Європи: матеріали VIII Міжнародного цивілістичного форуму (Київ, 19–20 квітня 2018 р.). Київ, 2018. С. 188–193.

249. Лукасевич-Крутник І. С. Інститут договорів з надання транспортних послуг як складова галузі цивільного права. Предмет правового регулювання галузей вітчизняного права: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 15–16 березня 2019 р.). Київ: Видавничий дім «Гельветика», 2019. С. 32–34.

250. Лукасевич-Крутник І. С. Колізії правового регулювання права пасажирів на безоплатне перевезення дитини. Юридична наука нового часу: традиції та вектори розвитку: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 7 березня 2019 р.). Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2019. С. 29–32.

251. Лукасевич-Крутник І. С. Колізії правового регулювання права пасажирів купувати дитячі квитки за пільговою ціною. Науковий потенціал та перспективи розвитку юридичної науки: тези доповідей Міжнародної науково-практичної конференції (м. Запоріжжя, 22–23 березня 2019 р.). Запоріжжя: ЗНУ, 2019. С. 10–13.

252. Лукасевич-Крутник І. С. Механізм реалізації права пасажирів відмовитися від поїздки в контексті євроінтеграційних процесів. Закарпатські правові читання: матеріали XI Міжнародної науково-практичної конференції (Ужгород, 11–13 квітня 2019 р.). Ужгород: РІК-У, 2019. С. 112–116.

253. Лукасевич-Крутник І. С. Механізм реалізації права пасажирів зробити не більше однієї зупинки в дорозі за законодавством України. Дев'яті юридичні диспути з актуальних проблем приватного права: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої пам'яті Є. В. Васьковського (Одеса, 17 травня 2019 р.). Одеса, 2019. С. 181–183.

254. Лукасевич-Крутник І. С. Нормативно-правове регулювання відносин перевезення в умовах європейської інтеграції України. Приватне право України і європейська інтеграція: тенденції та перспективи: матеріали VI Міжнародного цивілістичного форуму (Київ, 14–15 квітня 2016 р.). Київ, 2016. С. 162–163.
255. Лукасевич-Крутник І. С. Одержувач вантажу як учасник договірних відносин з надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 1. С. 8–13.
256. Лукасевич-Крутник І. С. Одностороння відмова від договору перевезення як наслідок порушення договірних умов. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 2. С. 30–35.
257. Лукасевич-Крутник І. С. Пасажир як суб'єкт договірних зобов'язань з надання транспортних послуг. Eurasian Academic Research Journal. 2018. № 9 (27). С. 57–66.
258. Лукасевич-Крутник І. С. Поняття договору перевезення в актах кодифікації цивільного законодавства на українських землях. Методологія приватного права (теоретичний дискурс та практичне застосування): матеріали Міжнародної науково-теоретичної конференції (м. Київ, 10 червня 2016 р.). К.: НДІ приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України, 2016. С. 175–179.
259. Лукасевич-Крутник І. С. Поняття та ознаки транспортних послуг. Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». 2016. № 2 (39). С. 113–117.
260. Лукасевич-Крутник І. С. Поняття та особливості допоміжних транспортних договорів. Прикарпатський юридичний вісник: збірник наукових праць. 2017. Випуск 6 (21). С. 102–105.
261. Лукасевич-Крутник І. С. Поняття та правова характеристика договорів із надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2018. № 12. С. 21–26.
262. Лукасевич-Крутник І. С. Поняття транспортних послуг в законодавстві України. Україна в умовах реформування правової системи: сучасні реалії та

- міжнародний досвід: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (Тернопіль, 8–9 квітня 2016 р.). Тернопіль: Економічна думка, 2016. С. 285–287.
263. Лукасевич-Крутник І. С. Порухення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг: поняття та види. Право України. 2019. № 1. С. 278–294.
264. Лукасевич-Крутник І. С. Право пасажира на отримання інформації про транспортні послуги в контексті євроінтеграційних процесів. Україна в умовах реформування правової системи: сучасні реалії та міжнародний досвід: матеріали ІV Міжнародної науково-практичної конференції (Тернопіль, 5–6 квітня 2019 р.). Тернопіль: Економічна думка, 2019. С. 34–36.
265. Лукасевич-Крутник І. С. Право пасажира на проїзд у транспортному засобі згідно з придбаним квитком у практиці Європейського суду з прав людини. Міжнародне та національне законодавство: способи удосконалення: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Дніпро, 29–30 березня 2019 р.). Дніпро: Дніпровський гуманітарний університет, 2019. С. 45–47.
266. Лукасевич-Крутник І. С. Правове регулювання договірних відносин перевезення в Україні протягом ХХ століття. Актуальні проблеми правознавства. 2017. № 4 (12). С. 207–211.
267. Лукасевич-Крутник І. С. Правове регулювання договірних відносин перевезення в кодифікованих актах цивільного законодавства окремих європейських країн. Україна в умовах реформування правової системи: сучасні реалії та міжнародний досвід: матеріали ІІІ Міжнародної науково-практичної конференції (Тернопіль, 20–21 квітня 2018 р.). Тернопіль: Економічна думка, 2018. С. 183–185.
268. Лукасевич-Крутник І. С. Правове регулювання договору перевезення в римському приватному праві. Сучасна університетська правова освіта і наука: матеріали VІІІ Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, Національний авіаційний університет, 23 лютого 2018 р.). Тернопіль: Вектор, 2018. Том ІІ. С. 103–105.
269. Лукасевич-Крутник І. С. Правове регулювання перевезень з іноземним елементом. АЕРО – 2013. Повітряне і космічне право: матеріали Всеукраїнської

конференції молодих учених і студентів (Київ, 22 листопада 2013 р.). Київ, 2013. С. 356–359.

270. Лукасевич-Крутник І. С. Правове регулювання перевезень за Цивільним кодексом України та Польщі. *Guarantee and protection of fundamental human rights as an integral element of the integration of Ukraine in the EU*. Redakcja Mieczyslaw Rozanski, Serhiy Vanakh, Oksana Koval. Olsztynie, 2019. С. 181–189.

271. Лукасевич-Крутник І. С. Правовий статус відправника за договором перевезення вантажу. Проблеми цивільного права та процесу: тези доп. учасників наук.-практ. конф., присвяченій світлій пам'яті О. А. Пушкіна (Харків, 24 травня 2019 р.). Харків: ХНУВС, 2019. С. 165–169.

272. Лукасевич-Крутник І. С. Розмежування договорів з надання транспортних послуг та договорів підряду. *Часопис цивілістики*. 2018. Випуск 30. С. 32–37.

273. Лукасевич-Крутник І. С. Система договорів, що опосередковують зобов'язання з надання транспортних послуг. *Підприємництво, господарство і право*. 2018. № 10. С. 26–31.

274. Лукасевич-Крутник І. С. Співвідношення понять «транспортні договори», «договори перевезення» й «договори у сфері транспорту». Проблеми цивільного права та процесу: тези доп. учасників наук.-практ. конф., присвяч. світлій пам'яті проф. О. А. Пушкіна (Харків, 25 травня 2018 р.). Харків: ХНУВС, 2018. С. 164–167.

275. Лукасевич-Крутник І. С. Строк як істотна умова договорів про надання транспортних послуг. *Eurasian Academic Research Journal*. 2018. № 11 (29). С. 52–58.

276. Лукасевич-Крутник І. С. Структура механізму правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг. *JURNALUL JURIDIC NATIONAL: Teorie si Practica*. 2018. August. С. 80–85.

277. Лукасевич-Крутник І. С. Транспортна послуга як елемент предмета договору на туристичне обслуговування. *Перспективи розвитку туризму в Україні: збірник статей до ювілею В. К. Федорченка* / відп. ред. Федорченко Н. В., Мініч І. М. Тернопіль: Підручники і посібники, 2019. С. 276–283.

278. Лукасевич-Крутник І. С. Транспортний договір в доктрині цивільного права. Науковий вісник публічного та приватного права. 2017. № 6. С. 105–110.
279. Лукасевич-Крутник І. С. Умови виконання договірних зобов'язань із надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 3. С. 30–34.
280. Лукасевич-Крутник І. С. Ціна як істотна умова договорів про надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 4. С. 50–54.
281. Лукасевич-Крутник І. С. Юридична термінологія в сфері регулювання довгострокових договорів перевезення. Актуальні проблеми приватного права: матеріали наук.-практ. конф., присвяч. 96-й річниці з дня народж. док. юрид. наук, проф., чл.- кор. АН УРСР В. П. Маслова (Харків, 14 лютого 2018 р.). Харків: Право, 2018. С. 135–137.
282. Лукасевич-Крутник І. С. Якість надання транспортних послуг в умовах євроінтеграційних процесів. Актуальні проблеми правознавства. 2019. Випуск 2 (18). С. 127–132.
283. Луць А. В. Свобода договору в цивільному праві України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2001. 18 с.
284. Луць В. В. Деякі аспекти правового регулювання договірних відносин у господарській діяльності. Збірник наукових праць викладачів Юридичного інституту, присвячений 20-річчю створення Юридичного інституту. Івано-Франківськ: Юридичний інститут Прикарпатського національного університету ім. В. Стефаника, 2012. С. 31–45.
285. Луць В. В. До питання про сутність і зміст цивільно-правового договору. Приватне право. 2013. № 1. С. 118–128.
286. Луць В. В. Загальні засади договірної відповідальності. Договірне право України. Загальна частина: навч. посіб. / Т. В. Боднар, О. В. Дзера, Н. С. Кузнєцова та ін.; за ред. О. В. Дзери. К.: Юрінком Інтер, 2009. С. 778–799.
287. Луць В. В. Загальні положення про транспортні договори. Договірне право України. Особлива частина: навч. посіб. / Т. В. Боднар, О. В. Дзера, Н. С. Кузнєцова та ін.; за ред. О. В. Дзери. К.: Юрінком Інтер, 2009. С. 488–511.

288. Луць В. В. Заключение и исполнение хозяйственных договоров. М.: Юрид. лит., 1978. 144 с.
289. Луць В. В. Контракти в підприємницькій діяльності: навч. посіб. К.: Юрінком Інтер, 2008. 576 с.
290. Луць В. В. Строки в цивільних правовідносинах: конспекти лекцій з спецкурсу. Львів: ЛДУ, 1992. 107 с.
291. Луць В. В. Строки і терміни здійснення цивільних прав та виконання цивільно-правових обов'язків. Особливості здійснення суб'єктивних прав учасниками цивільних відносин: монографія / за заг. ред. академіка НАПрН України В. В. Луця. К.: НДІ приватного права і підприємництва НАПрН України, 2011. С. 80–99.
292. Луць В. В. Строки і терміни у цивільному праві: монографія. Київ: Юрінком Інтер, 2013. 108 с.
293. Луць В. В. Транспортні договори. Цивільне право України: підручник: у 2-х кн. / О. В. Дзера, Д. В. Боброва, А. С. Довгерт; за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової. К.: Юрінком Інтер, 2002. Кн. 2. 896 с.
294. Мазур В. В. Механізм цивільно-правового регулювання: теоретико-методологічний аспект. Науковий вісник Ужгородського національного університету. 2016. № 36. Т. 1. С. 108–113.
295. Мазур В. Механізм цивільно-правового регулювання як правова категорія. Наукові записки Інституту законодавства Верховної Ради України. 2015. № 6. С. 51–57.
296. Мазур В. Проблема визначення структури механізму цивільно-правового регулювання. Наукові записки Інституту законодавства Верховної Ради України. 2016. № 2. С. 75–80.
297. Майданик Р. А. Проблеми довірчих відносин у цивільному праві: монографія. Київ: Київський університет, 2002. 502 с.
298. Майданик Р. А. Система права України: пошук оптимальної моделі. К.: АПрН України; Київський регіон. центр, 2009. 36 с.

299. Макаруч В. В. Поняття «правовий статус особи» в теоретично-правовій літературі. Право.ua. 2015. № 3. С. 18–22.
300. Макаруч Л. В. Критерії істотності порушення договору як підстави його розірвання. Часопис Київського університету права. 2013. № 2. С. 201–205.
301. Маріц Д. О. Інформаційні правовідносини в Україні: теоретичні та практичні аспекти. Вінниця, 2018. 468 с.
302. Матвеев Г. К. Вина в советском гражданском праве. Киев, Изд-во Киевского государственного университета, 1955. 380 с.
303. Матвеев Г. К. Основания гражданско-правовой ответственности. Москва: Юридическая литература, 1970. 311 с.
304. Матвеев Г. К. Вибране / упоряд. В. І. Кисіль. Київ: Україна, 2008. 598 с.
305. Матвеева А. Ринок транспортних послуг: поняття, учасники та об'єкти. Вісник Академії правових наук України: зб. наук. пр./ редкол.: В. Я. Тацій та ін. Х.: Право, 2011. № 1 (64). С. 135–143.
306. Матвієнко Н. Притримання речі як один із способів забезпечення виконання зобов'язання. Юридичний журнал. 2005. № 3. С. 48–51.
307. МАУ внесла зміни у правила перевезення ручної поклажі! З 15 січня безкоштовно лише одне місце поклажі! / Головна сторінка Lowcost Avia. URL: <http://lowcostavia.com.ua/mau-zminyuye-pravyla-perevezennya-ruchnoyi-poklazhi-z-15-sichnya-bezkoshtovno-lyshe-odne-mistse-poklazhi/> (дата звернення: 01. 03. 2019).
308. Международные коммерческие сделки / Дыминская Е. Ю., Кибенко Е. Р., Кирвель И. Ю. и др.; под ред. У. Хелльманна, С. А. Балашенко, В. И. Нагнибеды. Хмельницкий, 2015. 524 с.
309. Мельниченко Р. В. «Свобода договору» в динаміці цивільних договірних правовідносин. Науковий вісник Ужгородського національного університету. 2015. Вип. 32. Том 2. С. 49–53.
310. Мережко А. А. Транснациональное торговое право (lex mercatoria). Київ: Таксон, 2002. 464 с.

311. Методика визначення критеріїв євроінтеграційної складової державних цільових програм: Наказ Міністерства економіки та з питань європейської інтеграції України від 16 березня 2005 р. № 62. Офіційний вісник України. 2005. № 17. С. 163. Ст. 926.
312. Мирошник А. В. Возмездное оказание услуг в гражданском праве России: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Саратов, 2003. 172 с.
313. Мілаш В. Принцип свободи підприємницького комерційного договору. Право України. 2005. № 2. С. 36–40.
314. Мілаш В. С. Перспективи модернізації договірних правовідносин у сфері господарювання: монографія. Х., 2014. 227 с.
315. Мінченко А. О. Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2011. 221 с.
316. Міхно О. І. Припинення договору за цивільним законодавством України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ: НДІ приватного права і підприємництва АПрН України, 2007. 26 с.
317. Морозов С. Ю. Транспортное право: учеб. пособие. М., 2010. 257 с.
318. Морозов С. Ю. Система транспортных организационных договоров. М.: Норма, 2011. 352 с.
319. Морской энциклопедический справочник под ред. Н. Н. Исанина: в 2-х т. Т. 2. Ленинград: Судостроение, 1987. 512 с.
320. Мосашвили В. В. Договор международной воздушной перевозки пассажира и багажа: понятие, особенности, система правового регулирования: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Москва, 2011. 22 с.
321. Муравйов В. І. Правові засади регулювання економічних відносин Європейського Союзу з третіми країнами: дис. ... док. юрид. наук: 12.00.11. Київ, 2003. 451 с.
322. Муравйов В., Мушак Н. Гармонізація законодавства України з правом Європейського Союзу в рамках Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. Віче. 2013. № 8. С. 12–18.



323. Надьон В. В. Суб'єктивний обов'язок як елемент змісту цивільних правовідносин: монографія. Харків: Право, 2017. 392 с.
324. Найман Н. Юридична сила e-contracts: як розцінювати договори, укладені в мережі Інтернет? Юридична газета Online. URL: <http://jur-gazeta.com/dumka-eksperta/yuridichna-sila-econtracts-yak-rozcinyuvati-dogovori-ukladeni-v-merezhi-internet.html> (дата звернення: 01. 08. 2019).
325. Наріжний С. Ю. Забезпечення виконання договірних зобов'язань із передання майна у тимчасове користування: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ: НДІ приватного права і підприємництва НАПрН України, 2013. 214 с.
326. Нарыкова С. П. Системный подход к исследованию механизма правового регулирования: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. М., 2006. 26 с.
327. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України / за ред. В. М. Коссака. К.: Істина, 2008. 831 с.
328. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України: у 2 т. / за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової, В. В. Луця. К.: Юрінком Інтер, 2006. Т. II. 1088 с.
329. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. Офіційний вісник України. 2018. № 52. С. 533. Ст. 1848.
330. Несімко О. Д. Особливості договору чартеру повітряного судна. Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Серія: Юридичні науки: збірник наукових праць. 2015. № 824. С. 179–185.
331. Нечипоренко Н. С. Цивільно-правове регулювання перевезень вантажів залізничним транспортом: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2017. 214 с.
332. Нечипуренко М. О. Договір на проведення оцінки майна (цивільно-правовий аспект): дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2014. 223 с.
333. Нечипуренко О. М. Сторони договору перевезення пасажирів на таксі. Вісник Запорізького національного університету. URL: <http://www.stationline.org.ua/pravo/76/12447-storoni-dogovoru-na-perevezennya-pasazhiriv-taksi.html> (дата звернення: 01. 10. 2018).

334. Нечипуренко О. М. Цивільно-правове регулювання перевезень таксі: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Одеса, 2008. 20 с.
335. Нечипуренко О. М., Резніченко С. В. Укладання договору перевезення пасажирів таксомоторами: цивільно-правовий аналіз. Актуальні проблеми держави і права. 2010. Вип. 53. С. 231–238.
336. Немцева А. О. Теоретико-правовий аналіз відповідальності без вини у цивільному праві України: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2016. 213 с.
337. Нипорко Ю. І. Модус проседенді. Юридична енциклопедія: в 6-ти т. Том 3: К–М. Київ: Українська енциклопедія імені М. П. Бажана, 2001. 789 с.
338. Новиков Н. И. Нормативное толкование в механизме правового регулирования: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. Ростов-на-Дону, 2009. 23 с.
339. Новицкий И. Б. Сделки. Исковая давность. Москва: Госюриздат, 1954. 245 с.
340. Новицкий И. Б., Перетерский И. С. Римское частное право: учебник. М., 1998. 607 с.
341. Огляд прецедентного права Суду Європейського Союзу у сферах, що регулюються Угодою про асоціацію між Україною та ЄС. Київ, 2019. 521 с.
342. Олюха Г. Г. Цивільно-правовий договір: поняття, функції та система: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2003. 191 с.
343. Основные институты гражданского права зарубежных стран: сравнительно-правовое исследование. М., 2000. 648 с.
344. Отраднава О. О. Проблеми вдосконалення механізму цивільно-правового регулювання деліктних зобов'язань: монографія. К.: Юрінком Інтер, 2014. 328 с.
345. Первомайський О. О. Договірне регулювання відносин із надання послуг. Розробка механізму правового регулювання договірних відносин у підприємницькій діяльності / за ред. В. В. Луця. К., 2009. С. 220–231.
346. Пиджаков А. Ю., Аксаментов О. И. Договор фрахтования вместимости воздушного судна (воздушный чартер). Транспортное право. 2004. № 2. С. 33–38.

347. Підопригора О. А., Харитонов Є. О. Римське право: підруч. 2-ге вид. К.: Юрінком Інтер, 2009. 480 с.
348. План заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: Постанова Кабінету Міністрів України від 25 жовтня 2017 р. № 1106. URL: <https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/pro-vikonannya-ugodi-pro-asociaciyu-mizh-ukrayinoyu-z-odniyeyi-storoni-ta-yevropejskim-soyuzom-yevropejskim-spivtovaristvom-z-atomnoyi-energiyi-i-yihnimi-derzhavami-chlenami-z-inshoyi> (дата звернення: 10. 03. 2019).
349. Платформа стратегічного судового захисту. Судові справи, що змінюють Україну. ГС «Українська Гельсінська спілка з прав людини», ГС «Центр інформації про права людини». Київ, 2015. 39 с.
350. Пленюк М. Д. Підстави виникнення зобов'язальних правовідносин в механізмі правового регулювання: монографія. К.: НДІ приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України, 2016. 356 с.
351. Пленюк М. Д. Юридичні факти в механізмі цивільно-правового регулювання зобов'язань. Вісник Національної академії правових наук України. 2017. № 2 (89). С. 120–129.
352. Пленюк М. Д. Юридичні факти і правові умови в механізмі регулювання договірних зобов'язань. Часопис Київського університету права. 2015. № 4. С. 172–176.
353. Пленюк М., Коструба А. Юридичні факти в доктрині приватного права України: монографія. К.: Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України, 2018. 288 с.
354. Плужников К. И. Транспортное экспедирование. М.: РосКонсульт, 1999. 528 с.
355. Повернення коштів за квитки. Авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України» (МАУ). URL: <https://www.flyuia.com/ua/ua/services/visa-refund> (дата звернення: 01. 03. 2019).

356. Повітряний кодекс України: Закон України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI. Відомості Верховної Ради України. 2011. № 48, № 48-49. Ст. 536.
357. Погрібний С. Види юридичних фактів, що мають місце у механізмі правового регулювання договірних цивільних відносин. Теорія і практика інтелектуальної власності. 2008. № 5. С. 45–51.
358. Погрібний С. О. Механізм та принципи регулювання договірних відносин у цивільному праві України: монографія. К.: Правова єдність, 2009. 304 с.
359. Погрібний С. О. Механізм та принципи регулювання договірних відносин у цивільному праві України: дис. ... док. юрид. наук: 12.00.12. Київ: Київський національний університет імені Тараса Шевченка, 2009. 412 с.
360. Погрібний С. О. Механізм та принципи регулювання договірних відносин у цивільному праві України: автореф. дис. ... док. юрид. наук: 12.00.03. К., 2009. 50 с.
361. Податковий кодекс України від 02 грудня 2010 р. Відомості Верховної Ради України. 2011. № 13–14, 15–16, 17. С. 556. Ст. 112.
362. Подорожна Т. С. Законодавчі дефініції: поняття, структура, функції: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. Київ, 2009. 20 с.
363. Подузова Е. Б. Организационные договоры в гражданском праве: монография. М.: Проспект, 2015. 180 с.
364. Положення про національного автомобільного перевізника: Постанова Кабінету Міністрів України від 11 липня 1994 р. № 475. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/475-94-п/card6#Public> (дата звернення: 01. 10. 2018).
365. Положення про національного повітряного перевізника: Постанова Кабінету Міністрів України від 15 листопада 1996 р. № 1397. Урядовий кур'єр від 11 січня 1997 р.
366. Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України від 14 серпня 1996 р. № 959. Урядовий кур'єр від 12 вересня 1996 р.

367. Положення про порядок надання морським і річковим судноплавним компаніям статусу національного перевізника: Постанова Кабінету Міністрів України від 21 червня 2001 р. № 668. Офіційний вісник України. 2001. № 25. С. 30. Ст. 1115.

368. Положення про порядок підготовки та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення: Наказ Міністерства транспорту України від 14 грудня 1998 р. № 497. Офіційний вісник України. 1999. № 2. С. 258. Ст. 89.

369. Полякова О. Розірвання договору за рішенням суду. Підприємництво, господарство і право. 2007. № 3. С. 32–35.

370. Понятие транспортной услуги и ее основные особенности. URL: <https://helpiks.org/9-39082.html> (дата звернення: 01. 02. 1018).

371. Попов В. А. Класифікація договорів, що укладаються у сфері перевезення. Наше право. 2016. № 1. С. 150–157.

372. Попов В. А. Правовідносини у сфері перевезення вантажів у прямому та прямому змішаному сполученні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Харків, 2017. 214 с.

373. Попов В. А. Правовідносини у сфері перевезення вантажів у прямому та прямому змішаному сполученні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04. Харків, 2017. 22 с.

374. Попов В. Правова природа та особливості договору буксирування. Підприємництво, господарство і право. 2016. № 3. С. 43–46.

375. Порядок виконання митних формальностей при здійсненні транзитних переміщень: Наказ Міністерства фінансів України від 09 жовтня 2012 р. № 1066. Офіційний вісник України. 2012. № 99. С. 232. Ст. 4027;

376. Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом: Постанова Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997 р. № 252. Офіційний вісник України. 1997. № 12. Том 1. С. 167.

377. Порядок організації регулярних, нерегулярних і маятникових перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні: Наказ

Міністерства транспорту України від 09 лютого 2004 р. № 75. Офіційний вісник України. 2004. № 27. Том 2. С. 390. Ст. 1806.

378. Порядок оформлення пасажирських перевезень на транспорті: Наказ Мінтрансзв'язку України від 23 квітня 2009 р. Офіційний вісник України. 2009. № 37. С. 184. Ст. 1270.

379. Порядок оформлення приходу з рейсу і виходу в рейс суден флоту рибної промисловості капітанами морських рибних портів України: Наказ Мінагрополітики України від 21 січня 2006 р. № 14. Офіційний вісник України. 2006. № 8. С. 467.

380. Порядок проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування: Постанова Кабінету Міністрів України від 3 грудня 2008 р. № 1081. Офіційний вісник України. 2008. № 96. С. 41. Ст. 3173.

381. Порядок розроблення та затвердження паспорта автобусного маршруту: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України. Офіційний вісник України. 2010. № 47. С. 138. Ст. 1556.

382. Порядок формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус): Наказ Міністерства інфраструктури України від 25 листопада 2013 р. № 940. Офіційний вісник України. 2013. № 96. С. 213. Ст. 3572.

383. Посохов С. П. Ответственность за нарушение договорных обязательств в праве Российской Федерации и стран Европейского Союза: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Москва, 2006. 172 с.

384. Постанова Великої Палати Верховного Суду від 04 липня 2018 р. у справі № 904/5743/16. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/75241959> (дата звернення: 25. 09. 2018).

385. Постанова Великої Палати Верховного Суду України від 15 травня 2018 р. у справі № 761/18854/14-ц. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/74506058> (дата звернення: 01. 03. 2019).

386. Постанова Вищого господарського суду України від 04 жовтня 2016 р. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/61849652> (дата звернення: 15. 12. 2018).
387. Постанова Вищого господарського суду України від 14 січня 2013 р. у справі № 5/040-12. URL: <http://reyestr.court.gov.ua> (дата звернення: 01. 02. 2018).
388. Постанова Вищого господарського суду України від 17 квітня 2012 р. у справі № 1/93/5022-1253/2011. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/28594332> (дата звернення: 01. 02. 2018).
389. Постанова Вищого господарського суду України від 22 березня 2017 р. у справі № 908/476/15-г. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/65491778> (дата звернення: 21. 12. 2018).
390. Постанова Вищого господарського суду України від 31 жовтня 2017 р. у справі № 904/12309/16. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/70713737> (дата звернення: 12. 07. 2018).
391. Постанова Вищого господарського суду України від 23 вересня 2004 р. у справі № 10/23. Вісник господарського судочинства. 2005. № 1. С. 198.
392. Постанова Вищого господарського суду України від 24 липня 2008 р. у справі № 29/280. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/1915159> (дата звернення: 25. 09. 2018).
393. Постанова Донецького апеляційного господарського суду від 06 липня 2015 р. у справі № 908/1844/15-г. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/46353648> (дата звернення: 22. 09. 2018).
394. Постанова Касаційного господарського суду Верховного Суду від 03 травня 2018 р. у справі № 904/5302/17. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/73836401> (дата звернення: 15. 11. 2018).
395. Постанова Львівського апеляційного суду від 18 лютого 2019 р. у справі № 461/606/18. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/79895102> (дата звернення: 01. 03. 2019).

396. Постанова пленуму Вищого господарського суду України від 26 грудня 2011 р. у справі № 18. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v0018600-11> (дата звернення: 08. 10. 2018).
397. Постанова Рівненського апеляційного господарського суду від 20 січня 2015 р. у справі № 902/1230/14. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/42477928> (дата звернення: 21. 08. 2018).
398. Постанова Східного апеляційного господарського суду від 21 лютого 2019 р. у справі № 917/689/18. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/80050938> (дата звернення: 10. 03. 2019).
399. Поштова реформа. Вікна-новини від 08 листопада 2018 р. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=q-u1mZFb5tk> (дата звернення: 10. 03. 2019).
400. Пояснювальна записка до проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування». URL: <https://mtu.gov.ua/files> (дата звернення: 10. 03. 2019).
401. Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306. Офіційний вісник України. 2001. № 41. С. 35. Ст. 1852.
402. Правила експлуатації власних вантажних вагонів: Наказ Міністерства інфраструктури України від 29 січня 2015 р. № 17. Офіційний вісник України. 2015. № 16. С. 67. Ст. 422.
403. Правила надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом: Постанова Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2004 р. № 1735. Офіційний вісник України. 2004. № 52. Том 1. С. 288. Ст. 3444.
404. Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту: Постанова Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. № 176 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 26 вересня 2007 р. № 1184). Офіційний вісник України. 1997. № 8. Том 2. С. 142.



405. Правила надання послуг у морських портах України: Наказ Міністерства інфраструктури України від 05 червня 2013 р. № 348. Офіційний вісник України. 2013. № 65. С. 21. Ст. 2362.
406. Правила обслуговування залізничних під'їзних колій: Наказ Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644. Офіційний вісник України. 2000. № 48. С. 210. Ст. 2108.
407. Правила обчислення термінів доставки вантажів (ст. 41, 116 Статуту): Наказ Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644. Офіційний вісник України. 2000. № 48. С. 171. Ст. 2108.
408. Правила оформлення перевізних документів: Наказ Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644(у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 08.06.2011 р. № 138). Офіційний вісник України. 2000. № 48. С. 152. Ст. 2108.
409. Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні: Наказ Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 р. № 363. Офіційний вісник України. 1998. № 8. С. 283. Ст. 312.
410. Правила перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні: Наказ Міністерства транспорту України від 28 травня 2002 р. № 334. Офіційний вісник України. 2002. № 28. С. 167. Ст. 1345.
411. Правила перевезення вантажів, які змерзаються: Наказ Міністерства транспорту України 21 листопада 2000 р. № 644. Офіційний вісник України. 2000. № 48. С. 187. Ст. 2108.
412. Правила перевезення наливних вантажів: Наказ Міністерства транспорту України 18 квітня 2003 р. № 299. Офіційний вісник України. 2003. № 29. С. 247. Ст. 1495.
413. Правила перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами України: Наказ Міністерства інфраструктури України від 04 квітня 2017 р. № 126. Офіційний вісник України. 2017. № 44. С. 47. Ст. 1373.
414. Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку

України від 27 грудня 2006 р. № 1196. Офіційний вісник України. 2007. № 26. С. 51. Ст. 1065.

415. Правила перевезення пошти автомобільним транспортом: Наказ Міністерства зв'язку України та Міністерства транспорту України від 12 березня 1997 р. № 32/76. Офіційний вісник України. 1997. № 22. С. 93 (втратив чинність 30. 12. 2013 р.)

416. Правила перевезення пошти повітряними суднами: Наказ Державного комітету зв'язку та інформатизації України та Міністерства транспорту України від 08 червня 1999 р. № 105/297. Офіційний вісник України. 1999. № 27. С. 331. Ст. 1364 (втратив чинність 30. 12. 2013 р.)

417. Правила поведінки громадян на залізничному транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 листопада 1995 р. № 903. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/903-95-%D0%BF> (дата звернення: 01. 02. 2019).

418. Правила повітряних перевезень вантажів: Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 14 березня 2006 р. № 186. Офіційний вісник України. 2006. № 25. С. 262. Ст. 1840.

419. Правила повітряних перевезень пасажирів та багажу: Наказ Міністерства інфраструктури України від 30 листопада 2012 р. № 735. Офіційний вісник України. 2013. № 4 С. 303. Ст. 136 (втратив чинність).

420. Правила повітряних перевезень пасажирів та багажу Приватного акціонерного товариства «Авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України» (МАУ). URL: <https://www.flyuia.com/ua/ua/information/rules-and-regulations/carriage-rules> (дата звернення: 01. 03. 2019).

421. Правила проведення спеціального догляду повітряних суден цивільної авіації України: Наказ Мінтрансу України від 04 грудня 1997 р. № 412. Офіційний вісник України. 1997. № 52. С. 428.

422. Правила супроводження в контрольованих зонах авіапідприємств матеріальних цінностей і пасажирів: Наказ Державного департаменту авіаційного транспорту України Міністерства внутрішніх справ України від 11 червня 1996 р.

№ 168/397. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0334-96/card6#Public> (дата звернення: 01. 03. 2018).

423. Правила ядерної та радіаційної безпеки при перевезенні радіоактивних матеріалів (ПБПРМ-2006): Наказ Державного комітету ядерного регулювання України від 30 серпня 2006 р. № 132. Офіційний вісник України. 2006. № 38. С. 168. Ст. 2606.

424. Примак В. Д. Цивільно-правова відповідальність юридичних осіб: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2005. 209 с.

425. Примірний договір про перевезення вантажів автомобільним транспортом у міському та міжміському сполученні, затверджений Додатком 1 до Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні: Наказ Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 р. № 363. Офіційний вісник України. 1998. № 8. С. 283. Ст. 312.

426. Принципи європейського договірного права. Український часопис міжнародного права. 2003. № 1. С. 83–118.

427. Принципи міжнародних комерційних договорів (Принципи УНІДРУА (UNIDROIT). URL: [http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995\\_920](http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_920) (дата звернення: 15. 02. 2017).

428. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05 квітня 2001 р. № 2344-III. Відомості Верховної Ради України. 2001. № 22. Ст. 105.

429. Про безплатний проїзд пенсіонерів на транспорті загального користування: Постанова Кабінету Міністрів України від 17 травня 1993 р. № 354. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/354-93-%D0%BF> (дата звернення: 01. 04. 2019).

430. Про визнання такими, що втратили чинність, деяких актів Кабінету Міністрів України: Постанова Кабінету Міністрів України від 11 травня 2006 р. № 617. Офіційний вісник України. 2006. № 20. С. 25. Ст. 1437.

431. Про визнання такими, що втратили чинність, деяких наказів Міністерства зв'язку України, Міністерства транспорту України та Державного комітету зв'язку та інформатизації України: Наказ Міністерства інфраструктури України

від 28 листопада 2013 р. № 957. Офіційний вісник України. 2012. № 99. С. 138. Ст. 3646.

432. Про відповідальність за несвоєчасне виконання грошових зобов'язань: Закон України від 22 листопада 1996 р. № 543/96-ВР. Відомості Верховної Ради України. 1997. № 5. Ст. 28.

433. Про внесення змін до деяких законів України щодо обов'язкового страхування відповідальності перевізника за шкоду, заподіяну життю, здоров'ю пасажирів та третіх осіб: Проект Закону України від 11 травня 2016 р. № 4642. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=59039](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=59039) (дата звернення: 10. 03. 2019).

434. Про внесення змін до Закону України «Про поштовий зв'язок»: Проект Закону України, розроблений Міністерством інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/projects/view.php?P=192> (дата звернення: 10. 03. 2019).

435. Про внутрішній водний транспорт України: Проекти законів України. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc2\\_5\\_1\\_J?ses=10009&num\\_s=2&num=&date1=&date2=&name\\_zp=%EF%F0%EE+%E2%ED%F3%F2%F0%B3EFout\\_](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc2_5_1_J?ses=10009&num_s=2&num=&date1=&date2=&name_zp=%EF%F0%EE+%E2%ED%F3%F2%F0%B3EFout_) (дата звернення: 10. 03. 2019).

436. Про впровадження електронних перевізних документів: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України та Державної авіаційної адміністрації від 20 січня 2009 р. № 37. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0037658-09/card6#Public> (дата звернення: 01. 10. 2018).

437. Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів): Постанова Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 р. № 1548. Урядовий кур'єр від 23 січня 1997 р.

438. Про деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з договорів на обслуговування залізничних під'їзних колій: Рекомендації Президії Вищого господарського суду України від 23 грудня 2008 р. № 04-5/278. URL: [http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v\\_278600-08](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v_278600-08) (дата звернення: 01. 02. 2019).

439. Про електронні довірчі послуги: Закон України від 05 жовтня 2017 р. Відомості Верховної Ради України. 2017. № 45. С. 5. Ст. 400.
440. Про електронну комерцію: Закон України від 3 вересня 2015 р. Відомості Верховної Ради України. 2015. № 45. С. 2344. Ст. 410.
441. Про забезпечення вимог кредиторів та реєстрацію обтяжень: Закон України від 18 листопада 2003 р. № 1255-IV. Відомості Верховної Ради України. 2004. № 11. Ст. 140.
442. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Закон України від 18 березня 2004 р. Відомості Верховної Ради України. 2004. № 29. Ст. 397.
443. Про залізничний транспорт України: Проект Закону України від 17 листопада 2017 р., реєстр. № 7316. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?id=&pf3511=62929](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?id=&pf3511=62929) (дата звернення: 10. 03. 2019).
444. Про залізничний транспорт України: Проекти законів України. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc2\\_5\\_1\\_J?ses=10009&num\\_s=2&num=&date1=&date2=&name\\_zp=%EF%F0%EE+%E7%E0%EB%B3%E7%ED%E8%F7%ED%E8%E9+%F2%F0%E0%ED%F1%EF%EE%F0%F2&out\\_type=&id=](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc2_5_1_J?ses=10009&num_s=2&num=&date1=&date2=&name_zp=%EF%F0%EE+%E7%E0%EB%B3%E7%ED%E8%F7%ED%E8%E9+%F2%F0%E0%ED%F1%EF%EE%F0%F2&out_type=&id=) (дата звернення: 10. 03. 2019).
445. Про залізничний транспорт: Закон України від 4 липня 1996 р. № 273/96-ВР. Відомості Верховної Ради України. 1996. № 40. Ст. 183.
446. Про затвердження окремих розділів Правил перевезення вантажів: Наказ Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644. Офіційний вісник України. 2000. № 48. С. 134. Ст. 2108.
447. Про затвердження плану заходів на 2019–2021 роки з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Проект розпорядження Кабінету Міністрів України. URL: <https://mtu.gov.ua/projects/view.php?P=193> (дата звернення: 10. 03. 2019).
448. Про захист прав споживачів: Закон України від 12 травня 1991 р. Відомості Верховної Ради УРСР. 1991. № 30. Ст. 379.

449. Про комбіновані перевезення: Проект Закону України. URL: <http://www.transport-ukraine.eu/docs/direktiva-radi-92106iees-vid-7-grudnya-1992-roku-pro-vstanovlennya-spilnih-pravil-dlya-okremi-0> (дата звернення: 01. 10. 2018).
450. Про ліцензування видів господарської діяльності: Закон України від 02 березня 2015 р. Відомості Верховної Ради України. 2015. № 23. С. 1234. Ст. 158.
451. Про міський електричний транспорт: Закон України від 29 червня 2004 р. № 1914-IV. Відомості Верховної Ради України. 2004. № 51. Ст. 548.
452. Про мультимодальні перевезення: Проект Закону України. URL: <https://mtu.gov.ua/files/Dok.../ЗУ%20Про%20мультимодальні%20перевезення.pdf> (дата звернення: 10. 03. 2018).
453. Про надання ВАТ «Українське Дунайське пароплавство» статусу національного перевізника: Наказ Міністерства транспорту України від 29 жовтня 2001 р. № 729. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0729361-01/conv?lang=en> (дата звернення: 01. 10. 2018).
454. Про надання закритому акціонерному товариству «Київська виробнича компанія «РАПД» статусу національного автомобільного перевізника: Постанова Кабінету Міністрів України від 28 лютого 2000 р. № 427. Офіційний вісник України. 2000. № 9. С. 26. Ст. 347.
455. Про надання судноплавній компанії «Укрферрі» статусу національного перевізника: Наказ Міністерства транспорту України від 26 квітня 2002 р. № 284. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0284361-02>(дата звернення: 01. 10. 2018).
456. Про наркотичні засоби, психотропні речовини і прекурсори: Закон України від 15 лютого 1995 р. Відомості Верховної Ради України. 1995. № 10. Ст. 60.
457. Про національного оператора поштового зв'язку: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 10 січня 2002 р. № 10-р. Офіційний вісник України. 2002. № 2. С. 266. Ст. 75.

458. Про організацію повітряних перевезень літерними та підконтрольними рейсами: Наказ Міністерства транспорту України від 24 грудня 1996 р. № 415. Офіційний вісник України. 1997. № 16. С. 146.
459. Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні: Закон України від 21 березня 1991 р. Відомості Верховної Ради України. 1991. № 21. Ст. 252.
460. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 06 квітня 2000 р. № 1644-III. Відомості Верховної Ради України. 2000. № 28. Ст. 222.
461. Про поштовий зв'язок: Закон України від 04 жовтня 2001 р. Відомості Верховної Ради України. 2002. № 6. Ст. 39.
462. Про приєднання до Протоколу 1988 р. до Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 р. з поправками 2003, 2004, 2006, 2008, 2012, 2013 та 2014 років до нього: Постанова Кабінету Міністрів України від 21 листопада 2018 р. № 991. Офіційний вісник України. 2018. № 96. С. 36. Ст. 3169.
463. Про прикордонний контроль: Закон України від 05 листопада 2009 р. № 1710-VI. Відомості Верховної Ради України. 2010. № 6. Ст. 46.
464. Про публічні закупівлі: Закон України від 25 грудня 2015 р. Відомості Верховної Ради України. 2016. № 9. С. 5. Ст. 89.
465. Про реабілітацію жертв репресій комуністичного тоталітарного режиму 1917–1991 років: Закон України від 17 квітня 1991 р. Відомості Верховної Ради України. 1991. № 22. Ст. 262.
466. Про соціальний і правовий захист військовослужбовців та членів їх сімей: Закон України від 20 грудня 1991 р. Відомості Верховної Ради України. 1992. № 15. Ст. 190.
467. Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту: Закон України від 22 жовтня 1993 р. Відомості Верховної Ради України. 1993. № 45. Ст. 425.
468. Про статус ветеранів військової служби, ветеранів органів внутрішніх справ, ветеранів Національної поліції і деяких інших осіб та їх соціальний захист: Закон України від 24 березня 1998 р. Відомості Верховної Ради України. 1998. № 40–41. Ст. 429.

469. Про статус і соціальний захист громадян, які постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи: Закон України від 28 лютого 1991 р. Відомості Верховної Ради України. 1991. № 16. Ст. 200.
470. Про страхування: Закон України від 07 березня 1996 р. Відомості Верховної Ради України. 1996. № 18. Ст. 78.
471. Про торгово-промислові палати в Україні: Закон України від 2 грудня 1997 р. № 671/97-ВР. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/671/97%D0%92%D0%A0> (дата звернення: 18. 10. 2018).
472. Про транзит вантажів: Закон України від 20 жовтня 1999 р. Відомості Верховної Ради України. 1999. № 51. Ст. 446.
473. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР. Відомості Верховної Ради України. 1994. № 51. Ст. 446.
474. Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 01 липня 2004 р. № 1955-IV. Відомості Верховної Ради України. 2004. № 52. Ст. 2056. Ст. 562.
475. Про туризм: Закон України від 01 серпня 1995 р. Відомості Верховної Ради України. 1995. № 31. Ст. 241.
476. Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг: Закон України від 12 липня 2001 р. № 2664-III. Відомості Верховної Ради України. 2002. № 1. Ст. 1.
477. Про ціни і ціноутворення: Закон України від 21 червня 2012 р. Відомості Верховної Ради України. 2013. № 19–20. С. 1112. Ст. 190.
478. Проблеми правової відповідальності: монографія. / за ред. В. Я. Тація, А. П. Гетьмана, В. І. Борисової. Харків: Право, 2014. С. 16.
479. Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 г. (Правила Висби). URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896\\_010](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_010) (дата звернення: 06. 10. 2018).
480. Пугинский Б. И. Гражданско-правовые средства в хозяйственных отношениях. Москва: Юрид. лит., 1984. 224 с.



481. Пучковська І. Й. Теоретичні проблеми забезпечення зобов'язань: монографія. Харків: Право, 2017. 472 с.
482. Пучковська І. Й. Щодо визначення юридичної природи завдатку. Проблеми законності: респ. міжвідом. наук. зб. / відп. ред. В. Я. Тацій. Харків, 2007. Вип. 87. С. 30–38.
483. Пучковська І. Й. Щодо змісту вимог кредитора, які підлягають задоволенню за рахунок притримуваної речі. International Scientific-Practical Conference Development of legal regulation in East Europe: experience of Poland and Ukraine: Conference Proceedings (January 27–28, 2017). Sandomierz. P. 84–86.
484. Рабінович П. М. Основи загальної теорії права та держави: навч. посібник. Львів: Край, 2007. 192 с.
485. Регламент (ЄС) Європейського Парламенту і Ради про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту від 23 жовтня 2007 р. № 1371/2007 / Офіційний вісник Європейського Союзу. URL: <http://doszt.gov.ua/content/media/Reglament-1371-UA.pdf> (дата звернення: 10. 03. 2019).
486. Регламент (ЄС) Європейського Парламенту та Ради про запровадження загальних правил компенсації та допомоги пасажирам у разі відмови у перевезенні та скасування чи тривалої затримки авіарейсів від 11 лютого 2004 р. № 261/2004, а також про скасування Регламенту (ЄЕС) № 295/91. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_912](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_912) (дата звернення: 01. 03. 2019).
487. Регламент (ЄС) Європейського Парламенту та Ради про відповідальність перевізників при перевезенні пасажирів морем у випадку аварій від 23 квітня 2009 р. № 392/2009. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:32009R0392> (дата звернення: 01. 02. 2019).
488. Регламент (ЄС) Європейського Парламенту та Ради про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами від 23 жовтня 2007 р. № 1370/2007, що скасовує Регламент (ЄЕС) № 1191/69 і (ЄЕС) № 1107/70 Ради, який вступив в дію 3 грудня 2009 р. URL: <http://www.transport-ukraine.eu/docs/reglament-ies-no13702007-ievropeyskogo-parlamentu-ta-radi-vid-23-zhovtnya-2007-roku-pro> (дата звернення: 01. 02. 2019).

489. Регламент (ЄС) Європейського Парламенту та Ради про права інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю при використанні повітряного простору від 05 липня 2006 р. № 1107/2006. URL: <http://base.garant.ru/71054444/> (дата звернення: 01. 02. 2018).
490. Регламент (ЄС) Європейського Парламенту та Ради про права пасажирів автобусного транспорту від 16 лютого 2011 р. № 181/2011, який вносить зміни до Регламенту (ЄС) № 2006/2004 / Офіційний вісник Європейського Союзу. URL: [https://minjust.gov.ua/m/str\\_45893](https://minjust.gov.ua/m/str_45893) (дата звернення: 10. 03. 2019).
491. Резніченко С. В., Церковна О. В. Підстави звільнення від цивільно-правової відповідальності за завдання шкоди: теорія і практика: монографія. Одеса: ОДУВС, 2009. 188 с.
492. Резнікова В. В. Правове регулювання посередництва у сфері господарювання (теоретичні аспекти): монографія. Х., 2010. 707 с.
493. Рішення Апеляційного суду м. Києва від 17 вересня 2013 р. у справі № 22-ц/796/9576/2013. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/33603115> (дата звернення: 10. 03. 2019).
494. Рішення Господарського суду Волинської області від 20 жовтня 2014 р. у справі № 903/872/14. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/40947479> (дата звернення: 04. 10. 2018).
495. Рішення Господарського суду Донецької області від 26 лютого 2019 р. у справі № 905/134/19. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/80116918> (дата звернення: 10. 03. 2019).
496. Рішення Господарського суду м. Києва від 02 липня 2015 р. у справі № 910/9070/15. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/47958126> (дата звернення: 01. 10. 2018).
497. Рішення Господарського суду м. Києва від 27 лютого 2019 р. у справі № 910/17533/18. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/80117191> (дата звернення: 10. 03. 2019).

498. Рішення Господарського суду Чернівецької області від 05 листопада 2018 р. у справі № 926/1510/18. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/77656999> (дата звернення: 10. 10. 2018).
499. Рішення Господарського суду Чернігівської області від 23 жовтня 2018 р. у справі № 927/686/18. URL: <https://youcontrol.com.ua/catalog/court-document/77329442/> (дата звернення: 10. 03. 2019).
500. Рішення Донецького окружного адміністративного суду від 4 вересня 2018 р. у справі № 805/4091/18-а. URL: <https://youcontrol.com.ua/catalog/court-document/76843509> (дата звернення: 01. 02. 2019).
501. Рішення Європейського суду з прав людини «Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen NVV Gregory Demey» від 21 вересня 2016 р. у справі C-261/15 / Case-law of the Court of Justice. URL: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=183603&doclang=EN> (дата звернення: 01. 10. 2018).
502. Рішення Європейського суду з прав людини «Westbahn Management GmbH v ÖBB-Infrastruktur AG» від 22 листопада 2012 р. у справі № C-136/11 / Case-law of the Court of Justice. URL: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=142215 &doclang=DE> (дата звернення: 01. 03. 2019).
503. Рішення Європейського суду з прав людини «ÖBB-Personenverkehr AG v Schienen-Control Kommission» (Австрія) від 26 вересня 2013 р. у справі C-509/11 / Case-law of the Court of Justice. URL: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=142215&doclang=DE> (дата звернення: 01. 03. 2019).
504. Рішення Європейського суду з прав людини у справі «Басенко проти України» (Заява № 24213/08). URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/974\\_b26](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/974_b26) (дата звернення: 01. 02. 2019).
505. Рішення Приморського районного суду м. Одеси від 21 лютого 2017 р. у справі № 522/23076/16-ц. URL: <https://verdictum.ligazakon.net/document/64925494> (дата звернення: 01. 03. 2019).

506. Рішення Шевченківського районного суду м. Києва від 03 серпня 2018 р. у справі № 761/12849/18. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/75787599> (дата звернення: 01. 02. 2018).
507. Родоман Т. О. Зміна умов договору як спосіб захисту цивільних прав та інтересів: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ: НДІ приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України, 2017. 195 с.
508. Родоман Т. О. Проблеми зміни умов договору перевезення вантажу у разі його істотного порушення // Актуальні проблеми сучасного розвитку цивільного, міжнародного морського і транспортного права: Матеріали III Міжнародної наукової конференції, присвяченої 15-річчю Юридичного факультету Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича Сагайдачного (10–11 квітня 2014 р.). К.: КДАВТ, 2014. С. 241–243.
509. Романец Ю. В. Система договорів в гражданском праве России. М.: Норма, Инфра-М, 2013. 496 с.
510. Ромовська З. В. Проблеми загальної теорії права у проекті Цивільного кодексу України. Кодифікація приватного (цивільного) права України / за ред. проф. А. Довгерта. Київ: Український центр правничих студій, 2000. С. 41–43.
511. Ромовська З. В. Українське цивільне право: загальна частина. Академічний курс: підруч. К.: Атіка, 2005. 560 с.
512. Румянцев А. П., Коваленко Ю. О. Світовий ринок послуг: навчальний посібник. К.: Центр навчальної літератури, 2006. 456 с.
513. Рябікін Д. А. Відповідальність перевізника за договором міжнародного морського перевезення вантажу: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ: Київський національний університет імені Тараса Шевченка, 2015. 241 с.
514. Савич О. С. Порівняльно-правова характеристика портового й міжпортового буксирування. Науковий вісник Херсонського державного університету. 2015. Вип. 1. Том 1. С. 193–197.
515. Савичев Г. П. Договор воздушной перевозки: Лекции для студентов юридических факультетов госуниверситетов. М.: Изд-во Моск. ун-та, 1963. 80 с.

516. Савичев Г. П. Правовое регулирование перевозок народно-хозяйственных грузов. М., Изд-во МГУ, 1986. 148 с.
517. Самойленко Г. В. Договір перевезення вантажу у внутрішньому водному сполученні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Харків, 2003. 175 с.
518. Самойленко Г. В. Договір перевезення пасажирів: доктринальні та утилітарні проблеми забезпечення прав пасажирів. Проблеми законності. 2018. Вип. 143. С. 63–76.
519. Самойленко Г. В. Забезпечення прав пасажирів: проблема колізії цивільного та споживчого законодавства. Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки. 2018. № 2. С. 33–41.
520. Самойленко Г. В. Правова природа оплатних та безоплатних договорів перевезення пасажирів. Право і суспільство. 2016. № 2. Ч. 3. С. 72–78.
521. Самойленко Г. В. Цивільно-правова характеристика договору перевезення пасажирів як споживчого договору. Вісник Запорізького національного університету. 2014. № 3. С. 58–65.
522. Самойленко Г. Особливості цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів, здійснюваних з використанням мобільних додатків Uber та BlaBlaCar. Підприємництво, господарство і право. 2018. № 9. С. 29–34.
523. Саниахметова Н. А. Юридический справочник предпринимателя. Х.: Одиссей, 2005. 992 с.
524. Санникова Л. В. Обязательства об оказании услуг в российском гражданском праве. М.: «Волтерс Клувер», 2007. 112 с.
525. Сарбаш С. В. Общее учение об исполнении обязательств: дис. ... док. юрид. наук: 12.00.03. Москва, 2005. 538 с.
526. Сафонова Е. Ю. Место и роль организационных договоров в системе гражданско-правовых договоров. Юридическая наука. 2012. № 3. С. 48–51.
527. Свердлик Г. А. Принципы советского гражданского права. Красноярск: Изд-во Краснояр. ун-та, 1985. 200 с.
528. Свистун Л. Я. Договори перевезення вантажів автомобільним транспортом: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2005. 190 с.

529. Серебровский В. И. Гражданское право: учебник для юридических школ. М.: Юриздат НКЮ, 1945. 536 с.
530. Сигидин В. М. Цивільно-правове регулювання державної реєстрації речових прав на нерухоме майно нотаріусами України: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ: НДІ приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України, 2018. 244 с.
531. 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. С. 56–61.
532. Сібільов М. М. Цивільно-правовий договір у механізмі правового регулювання у сфері приватного права. Проблеми законності: Респ. міжвідом. наук. зб. / відп. ред. В. Я. Тацій. Вип 58. Харків: Нац. юрид. акад. України, 2003. С. 47–53.
533. Скакун О. Ф. Теорія держави і права: підручник / перекл. з рос. Харків: Консум, 2001. 656 с.
534. Слободянюк С. О. Цивільно-правове регулювання державної реєстрації речових прав на нерухоме майно: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ: Київський національний університет імені Тараса Шевченка, 2012. 220 с.
535. Соколянський Д. В. Нові способи забезпечення виконання зобов'язань у цивільному законодавстві України. Актуальні проблеми політики. Одеса, 2006. С. 475–480.
536. Сокур Ю. Правові основи торговельно-транспортного підприємництва в Україні (на матеріалах чумацького промислу XVII – XIX ст.). К. : Фейвор, 2009. 202 с.
537. Соменков С. А. Расторжение договора в гражданском обороте: теория и практика. Москва: МЗ Пресс, 2005. 202 с.
538. Сорокин В. Д. Правовое регулирование: предмет, метод, процесс. Правоведение. 2000. № 4 (231). С. 34–45.

539. Спасибо-Фатеева И. В. Контуры гражданско-правовой ответственности: обзорный критический анализ. Гражданское законодательство. Статьи. Комментарии. Практика. Алматы: Каспийский университет, 2017. Вып. 50. С. 190–212.
540. Спасибо-Фатеева І. В. Розірвання договору: підстави, порядок, наслідки. Право України. 2012. № 9. С. 102–109.
541. Статут автомобільного транспорту Української РСР: Постанова Ради Міністрів Української РСР від 27 червня 1969 р. № 401. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/401-69-%D0%BF/card6#Public> (дата звернення: 01. 02. 2019).
542. Статут внутрішнього водного транспорту СРСР: Постанова Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 р. № 1801. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v1801400-55> (дата звернення: 01. 02. 2019).
543. Статут залізниць України: Постанова Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 457. Офіційний вісник України. 1998. № 14. С. 150. Ст. 548.
544. Стефанчук Р. О. Цивільне право України: навчальний посібник. Київ: Прецедент, 2005. URL: [http://www.ebk.net.ua/Book/law/stefanchuk\\_tsivpu/part10/1002.htm](http://www.ebk.net.ua/Book/law/stefanchuk_tsivpu/part10/1002.htm) (дата звернення: 01. 02. 2018).
545. Столярський О. В. Правове регулювання міжнародних перевезень: навч. посіб. Київ: Знання, 2012. 318 с.
546. Стратегічний план розвитку річкового транспорту на період до 2020 року: Наказ Міністерства інфраструктури України від 18 грудня 2015 р. № 543. URL: <https://mtu.gov.ua/documents/446.html> (дата звернення: 10. 03. 2019).
547. Стратегія реформування системи публічних закупівель (дорожня карта): Розпорядження Кабінету Міністрів України від 24 лютого 2016 р. № 175-р. Офіційний вісник України. 2016. № 23. С. 132. Ст. 920.
548. Стрельцова Є. Д. Договір морського перевезення вантажу (порівняльний аспект): дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. К., 2002. 200 с.
549. Стрижак І. В. Проблема визначення поняття «предмет договору». Вісник Академії митної служби України. Серія: Право. 2010. № 2 (5). С. 124–129.

550. Сулейменов М. К. Ответственность за нарушение сроков исполнения договорных обязательств. Алма-Ата: Наука, 1971. 179 с.
551. Табарин И. В. Современная теория права: новый научный курс: монография. М., 2008. 624 с.
552. Тарахонич Т. І. Механізм правового регулювання: теоретико-правові аспекти. Правова держава. Вип. 13. К.: Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2002. С. 103–108.
553. Тарифи на перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом у міжнародному сполученні Схід – Захід: Наказ Міністерства інфраструктури України від 23 жовтня 2012 р. № 633. Офіційний вісник України. 2012. № 85. С. 281. Ст. 3474.
554. Тарифи на перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу залізничним транспортом у внутрішньому сполученні: Наказ Міністерства інфраструктури України від 20 квітня 2018 р. № 184. Офіційний вісник України. 2018. № 41. С. 202. Ст. 1475.
555. Таш'ян Р. І. Механізм цивільно-правового регулювання транспортних відносин. Університетські наукові записки. 2016. № 57. С. 101–109.
556. Таш'ян Р. І. Поняття організаційного транспортного договору. Актуальні проблеми приватного права: матеріали міжнар. наук.-практ. конф., присвяч. 93-й річниці з дня народж. В. П. Маслова (Харків, 27 лютого 2015 р.). Харків, 2015. С. 249–251.
557. Таш'ян Р. І. Транспортні організаційні договори. Вісник Національної академії правових наук України. 2015. № 1(80). С. 82–91.
558. Текст резолюції Генеральної Асамблеї ООН про прийняття Конвенції про договори повністю або частково морського перевезення вантажів (Роттердамські правила) російською мовою. URL: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/478/13/PDF/N0847813.pdf?OpenElement> (дата звернення: 06. 10. 2018).
559. Телестакова А. А. Система договорів про надання послуг в цивільному праві України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2008. 25 с.



560. Теньков С. Визначення істотних умов договору у судовій практиці: нові підходи. Вісник господарського судочинства. 2004. № 4. С. 150–154.
561. Теория государства и права. Курс лекций / под. ред. Н. И. Матузова и А. В. Малько. М.: Юристъ, 1997. 672 с.
562. Теорія держави і права. Академічний курс: підручник / за ред. О. В. Зайчука, Н. М. Оніщенко. К.: Юрінком Інтер, 2006. 688 с.
563. Терлюк І. Я. Історія держави і права України: навч. посібник для вищих навч. закл. К.: Атіка, 2011. URL: [#296](http://pidruchniki.com/1298010845422/pravo/pisemni_dzherela_prava) (дата звернення: 01.12.2018).
564. Типова форма договору про здійснення нерегулярних перевезень пасажирів автомобільним транспортом на внутрішньообласних маршрутах протяжністю понад 50 км та міжобласних маршрутах: Наказ Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 р. № 331. Офіційний вісник України. № 53. С. 200. Ст. 2154.
565. Типова форма договору про організацію перевезень пасажирів на міському автобусному маршруті загального користування: Рішення Виконавчого комітету Фастівської міської ради Київської області від 24 січня 2018 р. № 29. URL: <http://fastiv-rada.gov.ua/node/13276> (дата звернення: 01. 03. 2019).
566. Типовий договір на перевезення пасажирів автомобільним транспортом в м. Києві: Наказ Управління транспорту Київської міської Державної адміністрації та державної госпрозрахункової служби пасажирських перевезень від 25 грудня 1998 р. № 22/5. URL: <http://consultant.parus.ua/?doc=00CQKC11B5> (дата звернення: 01. 03. 2019).
567. Типовий договір на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування в м. Біла Церква: Рішення виконавчого комітету Білоцерківської міської ради від 08 березня 2018 р. URL: [https://new.bc-rada.gov.ua/miska\\_rada/normatyvni\\_akty/8\\_pro\\_zatverdzhennia\\_typovoho\\_dohovoru\\_na\\_perevezennia\\_pasazhyriv\\_na\\_\\_avtobus\\_nomu\\_marshruti\\_zahalnoho\\_korystuvannia\\_v\\_m\\_\\_bila\\_tserkva.html](https://new.bc-rada.gov.ua/miska_rada/normatyvni_akty/8_pro_zatverdzhennia_typovoho_dohovoru_na_perevezennia_pasazhyriv_na__avtobus_nomu_marshruti_zahalnoho_korystuvannia_v_m__bila_tserkva.html) (дата звернення: 01. 03. 2019).

568. Типовий договір на право перевезення пасажирів автомобільним транспортом на міських автобусних маршрутах загального користування в м. Чернівцях: Рішення Виконавчого комітету Чернівецької міської ради від 09 лютого 2016 р. № 66/3. URL: <http://chernivtsy.eu/portal/f/mv/mvk2016003-66.doc> (дата звернення: 01. 03. 2019).

569. Типовий договір про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом: Постанова Кабінету Міністрів України від 14 листопада 2012 р. № 1045. Офіційний вісник України. 2012. № 87. С. 81. Ст. 3543.

570. Токарева В. І. Цивільне право України. Практикум: навч. посібник. Київ: Центр учбової літератури, 2007. 408 с.

571. Толстой В. С. Исполнение обязательств. Москва: Юрид. лит., 1973. 208 с.

572. Томарова О. Поняття та правова природа секундарних прав. Підприємництво, господарство і право. 2010. № 8. С. 100–104.

573. Тюрина С. А. Договор как регулятор организационных отношений в российском гражданском праве: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. М., 2012. 28 с.

574. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Італійської Республіки про взаєморегулювання міжнародних пасажирських та вантажних перевезень від 30 березня 2000 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/380\\_023](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/380_023) (дата звернення: 01. 02. 2018).

575. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Австрія про перевезення пасажирів у міжнародному регулярному автомобільному сполученні від 17 травня 2000 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/040\\_024](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/040_024) (дата звернення: 01. 02. 2018).

576. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Турецької Республіки про міжнародні комбіновані перевезення від 04 листопада 2016 р. Офіційний вісник України. 2018. № 79, 88. С. 398. Ст. 2650.

577. Угода між Урядом України і Урядом Республіки Білорусь про міжнародне автомобільне сполучення від 17 грудня 1992 р. URL: [http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/112\\_008](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/112_008) (дата звернення: 01. 09. 2018).
578. 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 червня 2014 р. Офіційний вісник України. 2014. № 75. Том 1. С. 83. Ст. 2125.
579. Узагальнення судової практики застосування Господарським судом Чернігівської області у 2015–2016 роках законодавства, яке регулює транспортні перевезення. URL: [https://cn.arbitr.gov.ua/sud5028/organization\\_of\\_work/](https://cn.arbitr.gov.ua/sud5028/organization_of_work/) (дата звернення: 01. 03. 2018).
580. Уніфіковані правила Міжнародної торговельної палати для гарантій за першою вимогою. URL: [http://ebooktime.net/book\\_320\\_glava\\_69.Додаток\\_8.\\_Уніфік.html](http://ebooktime.net/book_320_glava_69.Додаток_8._Уніфік.html) (дата звернення: 09. 08. 2018).
581. Утехін І. Б. Якість послуг за договором у цивільному праві. Університетські наукові записки. 2010. № 36. С. 57–62.
582. Утехін І. Б. Виконання договорів з передачі майна у власність: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ: Київський національний університет імені Тараса Шевченка, 2009. 218 с.
583. Ухвала Конституційного суду України про припинення конституційного провадження у справі за конституційним зверненням публічного акціонерного товариства «Луганське регіональне управління автобусних станцій» щодо офіційного тлумачення положень частин четвертої, п'ятої статті 36 Закону України «Про автомобільний транспорт» у справі № 1-6/2013 від 22 жовтня 2013 р. / Конституційний суд України. URL: [www.ccu.gov.ua/sites/default/files/ndf/18-up/2013.pdf](http://www.ccu.gov.ua/sites/default/files/ndf/18-up/2013.pdf) (дата звернення: 01. 04. 2019).
584. Фаткуллін Ф. Н., Фаткуллін Ф. Ф. Проблемы теории государства и права: учеб. пособ. Казань, 2003. 351 с.
585. Федорченко Н. В. Договір перевезення як вид договорів, що опосередковують зобов'язання з надання послуг. АЕРО-2015. Повітряне і

- космічне право: матеріали Всеукраїнської конференції молодих учених і студентів (Київ, 26 листопада 2015 р.). Тернопіль, 2015. Т. II. С. 223–225.
586. Федорченко Н. В. Договірні зобов'язання з надання послуг: проблеми теорії і практики: монографія. Київ: НДІ приватного права і підприємництва НАПрН України, 2015. 328 с.
587. Федорченко Н. В. Договірні зобов'язання з надання послуг: теоретико-правові засади: дис. ... док. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2015. 443 с.
588. Федорченко Н. В. Понятие и структура механизма правового регулирования отношений по оказанию услуг. *Lege si viata*. 2014. Aprilie. С. 141–145.
589. Федорченко Н. В. Поняття та ознаки договору про надання послуг. Бюлетень Міністерства юстиції України. 2014. № 12. С. 98–104.
590. 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, 2018. С. 294–305.
591. Федосенко Н. Маркетингова послуга як цивільно-правова категорія. *National law journal: teory and practice*. 2015. August. С. 63–66.
592. Форс-мажорные обстоятельства, публикация № 421(Е), серия: «Издания Международной торговой палаты». URL: <http://www.worldbiz.ru/base/24443.php> (дата звернення: 01. 04. 2019).
593. Харитонов Е. О., Саниахметова Н. А. Гражданское право: частное право. Цивилистика. Физические лица. Юридические лица. Вещное право. Обязательства. Виды договоров. Авторское право. Представительство: учебн. пособие. К.: А.С.К., 2003. 829 с.
594. Харитонов Е. О., Старцев А. В., Харитонova Е. И. Гражданское право Украины: учебник. Харьков: ООО «Одиссей», 2007. 920 с.
595. Харитонов Є. О., Харитонova О. І. Цивільні правовідносини. К.: Істина, 2008. 456 с.

596. Харитонов Є. О., Харитонova О. І., Старцев О. В. Цивільне право України: підручник. Київ: Істина, 2011. URL: <http://westudents.com.ua/knigi/479-tsivlne-pravo-ukrani-haritonov-o.html> (дата звернення: 01. 03. 2019).
597. Харитонova О. І. Рецепція ідеї дихотомії права. Актуальні проблеми держави і права: збірник наук. праць. Вип. 13. С. 67–70.
598. Харьковская цивилистическая школа: в духе традиций: монографія / под ред. И. В. Спасибо-Фатеевой. Харьков: Право, 2011. 296 с.
599. Хаснутдинов А. И. Вспомогательные договоры на транспорте: дис. ... док. юрид. наук: 12.00.03. Иркутск, 1995. 317 с.
600. Хворостянкінa А. Законодавчі дефініції у правовій теорії та законодавчій практиці: досвід Німеччини та можливості його використання. Право України. 2010. № 1. С. 148–154.
601. Хейгетова С. Е. Правовое регулирование перевозки пассажиров автомобильным транспортом: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Ростов-на-Дону, 2007. 30 с.
602. Хейфец Ф. С. Недействительность сделок по российскому гражданскому праву. Изд. 2-е, доп. Москва: Юрайт-М, 2001. 354 с.
603. Ходунов М. Е. Правовое регулирование деятельности транспорта. М., 1965. 76 с.
604. Хозяйственный кодекс Украины: Научно-практический комментарий / под общ. ред. А. Г. Бобковой. Харьков, 2008. 1296 с.
605. Холопов К. Основной закон железных дорог России. Закон. 2000. № 9. С. 53–55.
606. Хохлов В. А. Гражданско-правовая ответственность за нарушение договора: дис. ... док. юрид. наук: 12.00.03. Саратов, 1998. 349 с.
607. Цивільне право України: загальна частина. Академічний курс. Підручник: у 2-х томах / за заг. ред. Я. М. Шевченко. Київ: Концерн «Видавничий Дім «ІнЮре», 2003. Т. 1. 696 с.

608. Цивільне право України: підручник: у 2-х кн. / О. В. Дзера (кер. авт. кол.), Д. В. Боброва, А. С. Довгерт та ін.; за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової. К.: Юрінком Інтер, 2004. Кн. 2. 640 с.
609. Цивільне право України: підручник: У 2-х т. / В. І. Борисова (кер. авт. кол.), Л. М. Баранова, І. В. Жилінкова та ін.; за заг. ред. В. І. Борисової, І. В. Спасибо-Фатєєвої, В. Л. Яроцького. Київ: Юрінком Інтер, 2004. Т. 1. 480 с.
610. Цивільне право України: підручник: у 2-х т. / В. І. Борисова (кер. авт. кол.), Б. Л. Баранова, І. В. Жилінкова та ін.; за заг. ред. В. І. Борисової, І. В. Спасибо-Фатєєвої, В. Л. Яроцького. Київ: Юрінком Інтер, 2007. Т. 2. 816 с.
611. Цивільний кодекс України. Коментар. Харків, 2003. 324 с.
612. Цивільний кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 р. № 435-IV. Відомості Верховної Ради України. 2003. № 40–44. Ст. 356.
613. Цивільний кодекс України: науково-практичний коментар / за заг. ред. Є. О. Харитонова. Харків: ТОВ «Одіссей», 2008. 1200 с.
614. Цивільний кодекс України: науково-практичний коментар: у 2-х ч. / за заг. ред. Я. М. Шевченко. Київ: Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2004. Ч. 2. 896 с.
615. Цірат Г. В. Перша група засобів захисту кредиторів за Конвенцією про міжнародні обтяження пересувного обладнання. Сучасні правові системи світу в умовах глобалізації: реалії та перспективи: мат. міжн. наук.-практ. конф. (м. Київ, 26–27 квітня 2012 р.). У 2-х томах. Київ: Центр прав. наук. досліджень, 2012. Т. 1. С. 74–76.
616. Цірат Г. В. Уніфікація норм міжнародного приватного повітряного права: монографія. Харків: Право, 2018. 472 с.
617. Черкас М. Є. Функції правосвідомості в механізмі правового регулювання: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. Харків, 2010. 18 с.
618. Черниловский З. М. Римское частное право. Элементарный курс. М., 1997. 224 с.
619. Чернова Э. Р. Юридическая деятельность в механизме правового регулирования (на примере деятельности органов внутренних дел МВД РФ): автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. Владимир, 2007. 26 с.

620. Шабалин В. А. Методологические вопросы правоведения (в связи с теорией и практикой социалистического управления). Саратов: Изд-во Саратовского ун-та, 1972. 226 с.
621. Шарце М. Г. Механизм правового регулирования. М.: Ун-т дружбы народов, 1988. 48 с.
622. Шатковський О., Яременко С. Гармонізація системи державних закупівель в Україні зі стандартами ЄС. Коментарі до законодавства України про публічні закупівлі. 2016. URL: [http://eupublicprocurement.org.ua/wp-content/uploads/2017/01/PPLCommentary\\_2017\\_UKR.pdf](http://eupublicprocurement.org.ua/wp-content/uploads/2017/01/PPLCommentary_2017_UKR.pdf) (дата звернення: 01. 02. 2018).
623. Шелухін М. Л. Правове забезпечення збереження вантажів при залізничних перевезеннях: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04. Донецьк, 2002. 19 с.
624. Шершеневич Г. Ф. Курс гражданского права. М., 2005. Т. 2. 461 с.
625. Шершеневич Г. Ф. Учебник торгового права / по изданию 1914 г. М.: Спарк, 1994. 335 с.
626. Шимон С. Об'єкт і предмет договору і цивільного правовідношення: нотатки до наукової дискусії. Юридична Україна. 2011. № 4. С. 58–64.
627. Шишка Р. Б. Механізм правового регулювання перевезень. Юридичний вісник. 2014. № 3 (32). С. 120–125.
628. Шишка Р. Б. Цивільна відповідальність та цивільно-правова відповідальність. Право та управління. 2011. № 1. С. 512–522.
629. Щодо можливості віднесення договору найму (оренди) до договору про надання послуг і щодо укладання підприємницькими товариствами договорів дарування і пожертви: Лист Міністерства юстиції України від 23 лютого 2004 р. № 8-11-19. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/va-19323-04> (дата звернення: 01. 02. 2018).
630. Щодо первинних документів при виконанні договору оренди: Лист Міністерства фінансів України від 30 травня 2016 р. № 31-11410-09-10/15182. URL: <https://vobu.ua/ukr/documents/item/lyst-minfinu-ukrainy-vid-300516-r-31-11410-09-10-15182> (дата звернення: 01. 02. 2018).

631. Юренкова О. С. К вопросу о правовой природе договора фрахтования. Вестник Пермского университета. 2012. № 2(16). С. 169–173.
632. Яворська О. Договори приєднання: проблеми правового регулювання. Підприємництво, господарство і право. 2009. № 10. С. 93–95.
633. Яворська О. С. Договірні зобов'язання про передання майна у власність: цивільно-правові аспекти: монографія. Тернопіль: Підручники і посібники, 2009. 384 с.
634. Яворський Р. І. Договір про надання туристичних послуг: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03. Львів, 2015. 221 с.
635. Яичков К. К. Договор перевозки и его значение в осуществлении планов народнохозяйственной деятельности. Советское государство и право. 1955. № 5. С. 65–68.
636. Яковюк І. Адаптація і гармонізація законодавства в умовах інтеграції: проблема співвідношення. Вісник Академії правових наук України. 2012. № 4. С. 29–42.
637. Янишен В. П. До питання розмежування договорів підряду та договорів про надання послуг. Теорія і практика правознавства. 2013. Вип. 2. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/tipp\\_2013\\_2\\_15](http://nbuv.gov.ua/UJRN/tipp_2013_2_15) (дата звернення: 10. 10. 2018).
638. Яроцька М. В. Юридичний (фактичний) склад у цивілістиці: сутнісний та термінологічний аспекти. Порівняльно-аналітичне право. 2017. № 5. С. 141–144.
639. Яроцька М. В. Юридичний склад як підстава виникнення майнових цивільних правовідносин: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ: НДІ приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України, 2018. 16 с.
640. Яроцький В. Л. Характеристика основних стадій механізму цивільно-правового регулювання. Право України. 2010. № 12. С. 18–24.
641. Яроцький В. Л. Цінні папери в механізмі правового регулювання майнових відносин (основи інструментальної концепції): монографія. Х.: Право, 2006. 544 с.
642. Additional Protocol No. 1 Amend The Convention For The Unification Of Certain Rules Relation To International Carriage By Air, Signed At Warsaw On 12 October



1929, As Amended By The Protocol Done At The Hague On 28 September 1955, Signed At Montreal, On 25 September 1975. URL: <http://www.fog.it/convenzioni/inglese/montreal-1-1975.htm> (дата звернення: 05. 10. 2018).

643. Additional Protocol No. 2 Amend The Convention For The Unification Of Certain Rules Relation To International Carriage By Air, Signed At Warsaw On 12 October 1929, As Amended By The Protocol Done At The Hague On 28 September 1955, Signed At Montreal, On 25 September 1975. URL: <http://www.fog.it/convenzioni/inglese/montreal-2-1975.htm> (дата звернення: 05. 10. 2018).

644. Additional Protocol No. 3 Amend The Convention For The Unification Of Certain Rules Relation To International Carriage By Air, Signed At Warsaw On 12 October 1929, As Amended By The Protocol Done At The Hague On 28 September 1955, Signed At Montreal, On 25 September 1975. URL: <http://www.fog.it/convenzioni/inglese/montreal-3-1975.htm> (дата звернення: 05. 10. 2018).

645. Additional Protocol No. 4 Amend The Convention For The Unification Of Certain Rules Relation To International Carriage By Air, Signed At Warsaw On 12 October 1929, As Amended By The Protocol Done At The Hague On 28 September 1955, Signed At Montreal, On 25 September 1975. URL: <http://www.fog.it/convenzioni/inglese/montreal-4-1975.htm> (дата звернення: 05. 10. 2018).

646. BlaBlaCar в Україні. URL: <https://www.blablacar.com.ua> (дата звернення: 10. 03. 2019).

647. Civil code of the Republic Of Lithuania (2000, July 18). URL: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.245495> (дата звернення: 01. 02. 2018).

648. Code civil. Version consoledee au 1 septembre 2013. URL: <http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEG1TEXT000006070721> (дата звернення: 05. 07. 2018).

649. Cole S. D. The Hague Rules explained: being the Carriage of Goods by Sea Act, 1924: with introduction, notes & appendices // Effingham Wilson: London, 1924. 114 p.

650. Contract. URL: <http://en.wikipedia.org/wiki/Contract> (дата звернення: 01. 03. 2019).

651. Cortes Carlos E. Aguilar. Air Carrier Liability and Automation Issues. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Master of Laws // Institute of Air and Space Law McGill University. Montreal, Canada. December, 2008. P. 70–82.
652. Delaware Employment Forms, Contract and Agreements. URL: <http://international.udel.edu/project/agreements/default.htm> (дата звернення: 01. 03. 2019).
653. Directive 2001/96/EC of the European Parliament and of the Council of 4 December 2001 establishing harmonised requirements and procedures for the safe loading and unloading of bulk carriers. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2001/96/oj> (дата звернення: 10. 03. 2019).
654. Doc. 9775 - DC/2. Intern. Conf. On Air Law (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air) Montreal, 10–28 May 1999. Vol. I. Minutes. Montreal, Canada. 1999.
655. Giaschi C. J. Canadian Law of Carriage of Goods by Sea: an Overview. Vancouver: Giashi & Margolis, 2004. URL: [http://www.admiraltylaw.com/papers/carriage\\_of\\_goods\\_outline.pdf](http://www.admiraltylaw.com/papers/carriage_of_goods_outline.pdf) (дата звернення: 17. 10. 2018).
656. Gilles Cuniberti. Advance relief under the Cape Town Convention / Cape Town Convention Journal, 1:1 (2012). P. 79–94.
657. Graždanskýj kodeks Českoj Respublyky [Civil Code of the Czech Republic]. (2012, February 03). URL: [http://juristpraha.cz/ru/89\\_2012\\_rus](http://juristpraha.cz/ru/89_2012_rus) (дата звернення: 01. 02. 2019).
658. H. P. de Vries. International Pre-Contractual Obligations. In International Contracts. N.Y., 1981.
659. Kodeksywilny Rzeczpospolitej Polskiej: Ustawaz dnia 23. 04. 1964. URL: <http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19640160093/U/D19640093Lj.pdf> (дата звернення: 01. 02. 2018).
660. Lando O. Principles of European Contract Law. New York: Kluwer Law International. 2003. 695 p.

661. Lloyd's Law Report 185, p. 188. URL: [http://law.com/ilaw/browse\\_lawreports.htm?name=Lloyd%27s%20Law%20Reports&volume=2&year=1998](http://law.com/ilaw/browse_lawreports.htm?name=Lloyd%27s%20Law%20Reports&volume=2&year=1998) (дата звернення: 05. 10. 2018).
662. Lukasevych-Krutnyk I. S. Concept of mechanism of legal regulation of contract relations with the provision of transport services. *Legea si Viata*. 2018. August. P. 74–78.
663. Lukasevych-Krutnyk I. S. Formation and development of legal regulation of contract relations in the field of transport services provision. *Legea si Viata*. 2017. Octombrie. P. 52–56.
664. Lukasevych-Krutnyk I. S. Legal nature of transport services contracts. *Legea si Viata*. 2018. Decembrie. P. 85–90.
665. Nicolas B. *The French law of contract*. Oxford University Press, 1992. 290 p.
666. *Oxford Advanced lemed dictionary of current English*. Oxford, 1987. 1552 p.
667. *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law. Draft Common Frame of Reference (DCFR)*. Munich: Interim Outline Edition, 2008. 1604 p.
668. *Prints for Pleasure Ltd v Oswald-Sealy (Over-seas) Ltd* 3 NSW 761 at 765-6.
669. Selvig E. *Unit Limitation of Carriers Liabilityю Six lectures on the Hague rules*. Gothenburg, 1967. 224 p.
670. *Sibley v. City service transit Co.* 2 N. J. 458 (1949) / The Supreme Court of New Jersey. URL: <https://www.leagle.com/decision/19494602nj4581405> (дата звернення: 01. 10. 2018).
671. *Space X. First private spacecraft to the space station. Dragon*. URL: <https://www.spacex.com/dragon> (дата звернення: 01. 03. 2019).
672. Steyn J. *Contract law: Fulfilling the Reasonable Expectations of Honest Men*. 1997. 113 *Law Quarterly Review* 433.
673. *Swiss Civil Code of 10 December 1907 (Status as of 1 July 2013)*. URL: <http://www.admin.ch/e/rs/2/210.en.pdf> (дата звернення: 05. 07. 2018).
674. Tetley W. *Package and Kilo Limitations of 148 Countries*. URL: <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/glossaries/package-kilo> (дата звернення: 06. 10. 2018).

675. The Liability Reporter. International Air Transport Association / Condon & Forsyth LLP. New York. Los Angeles. Volume 17. February 2014. 89 p.
676. Timmermans W. A. Carriage of Goods by Sea in the Practice of the USSR Maritime Arbitration Commission. Martinus Nijhoff Publishers. 1990. 335 p.
677. Tobolewsky Aleksander. Monetary Limitations of Liability in International Private Air Law. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfilment of the requirements of the degree of Doctor of Civil Law. Institute of Air and Space Law McGill University. Montreal, Canada. March, 1981. 344 p.
678. Uber B. V. Умови й положення. URL: <https://www.uber.com/ru-UA/legal/terms/ua/> (дата звернення: 10. 03. 2019).
679. Veneziano Anna. Advance relief under the Cape Town Convention and its Aircraft Protocol: A comment on Gilles Cuniberti's interpretative proposal, Cape Town Convention Journal. 2013. 2:1. P. 185–190. URL: <https://doi.org/10.5235/204976113808311376> (дата звернення: 23. 08. 2018).
680. William Lawrence Clark, Archibald Hall Throckmorton. Handbook of the law of contracts. West, 1914. 693 p.

**ДОДАТКИ**  
**ДОДАТОК А**  
**СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ ТА**  
**ВІДОМОСТІ ПРО АПРОБАЦІЮ РЕЗУЛЬТАТІВ ДИСЕРТАЦІЇ**

*Одноосібна монографія:*

1. Лукасевич – Крутник І. С. Теоретичні засади правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг у цивільному праві України: монографія. Тернопіль, 2019. 474 с.

*Статті у вітчизняних наукових фахових виданнях:*

2. Лукасевич – Крутник І. С. Генеза правового регулювання відносин за договором перевезення в актах кодифікації цивільного законодавства на українських землях. Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». 2016. № 1 (38). С. 118–122.

3. Лукасевич – Крутник І. С. Поняття та ознаки транспортних послуг. Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». 2016. № 2 (39). С. 113–117.

4. Лукасевич – Крутник І. С. Види договорів перевезення за цивільним кодексом України. Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Юридичні науки». 2016. Випуск 4. Том 1. С. 64–67.

5. Лукасевич – Крутник І. С. Правове регулювання договірних відносин перевезення в Україні протягом ХХ століття. Актуальні проблеми правознавства. 2017. № 4 (12). С. 207–211.

6. Лукасевич – Крутник І. С. Довгостроковий договір в системі договорів перевезення. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція. 2017. Випуск 30. С. 4–7.

7. Лукасевич – Крутник І. С. Поняття та особливості допоміжних транспортних договорів. Прикарпатський юридичний вісник: збірник наукових праць. 2017. Випуск 6 (21). С. 102–105.

8. Лукасевич – Крутник І. С. Транспортний договір в доктрині цивільного права. Науковий вісник публічного та приватного права. 2017. № 6. С. 105–110.
9. Лукасевич – Крутник І. С. Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг в системі цивільно-правових зобов'язань. Часопис Київського університету права. 2018. № 2. С. 155–159.
10. Лукасевич – Крутник І. С. Розмежування договорів з надання транспортних послуг та договорів підряду. Часопис цивілістики. 2018. Випуск 30. С. 32–37.
11. Лукасевич – Крутник І. С. Види допоміжних договорів з надання транспортних послуг в цивільному праві України. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право». 2018. Випуск 52. Том 1. С. 123–126.
12. Лукасевич – Крутник І. С. Система договорів, що опосередковують зобов'язання з надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2018. № 10. С. 26–31.
13. Лукасевич – Крутник І. С. Поняття та правова характеристика договорів із надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2018. № 12. С. 21–26.
14. Лукасевич – Крутник І. С. Порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг: поняття та види. Право України. 2019. № 1. С. 278–294.
15. Лукасевич – Крутник І. С. Одержувач вантажу як учасник договірних відносин з надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 1. С. 8–13.
16. Лукасевич – Крутник І. С. Одностороння відмова від договору перевезення як наслідок порушення договірних умов. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 2. С. 30–35.
17. Лукасевич – Крутник І. С. Умови виконання договірних зобов'язань із надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 3. С. 30–34.
18. Лукасевич – Крутник І. С. Ціна як істотна умова договорів про надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 4. С. 50–54.

19. Лукасевич – Крутник І. С. Відправник вантажу як учасник договірних відносин з надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 5. С. 42–46.
20. Лукасевич – Крутник І. С. Елементи виконання зобов'язань з надання транспортних послуг. Приватне право і підприємництво: збірник наукових праць. 2019. Вип. 19 / редкол.: Крупчан О. Д. (гол. ред.) та ін. К.: Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака Національної академії правових наук України, 2019. С. 129–134.
21. Лукасевич – Крутник І. С. Якість надання транспортних послуг в умовах євроінтеграційних процесів. Актуальні проблеми правознавства. 2019. Випуск 2 (18). С. 127 – 132.

*Статті у наукових періодичних виданнях інших держав та виданнях,  
які включено до міжнародних наукометричних баз:*

22. Лукасевич – Крутник І. С. Структура механізму правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг. JURNALUL JURIDIC NATIONAL: Teorie si Practica. 2018. August. С. 80–85.
23. Лукасевич – Крутник І. С. Пасажир як суб'єкт договірних зобов'язань з надання транспортних послуг. Eurasian Academic Research Journal. 2018. № 9 (27). С. 57–66.
24. Лукасевич – Крутник І. С. Строк як істотна умова договорів про надання транспортних послуг. Eurasian Academic Research Journal. 2018. № 11 (29). С. 52–58.
25. Lukasevych – Krutnyk I. S. Formation and development of legal regulation of contract relations in the field of transport services provision. Legea si Viata. 2017. Octombrie. P. 52–56.
26. Lukasevych – Krutnyk I. S. Concept of mechanism of legal regulation of contract relations with the provision of transport services. Legea si Viata. 2018. August. P. 74–78.
27. Lukasevych – Krutnyk I. S. Legal nature of transport services contracts. Legea si Viata. 2018. Decembrie. P. 85–90.

*Опубліковані праці,**які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:*

28. Лукасевич-Крутник І. С. Правове регулювання перевезень з іноземним елементом. АЕРО – 2013. Повітряне і космічне право: матеріали Всеукраїнської конференції молодих учених і студентів (Київ, Національний авіаційний університет, 22 листопада 2013 р.). Київ, 2013. С. 356–359.
29. Лукасевич-Крутник І. С. Поняття транспортних послуг в законодавстві України. Україна в умовах реформування правової системи: сучасні реалії та міжнародний досвід: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (Тернопіль, 8–9 квітня 2016 р.). Тернопіль: Економічна думка, 2016. С. 285–287.
30. Лукасевич-Крутник І. С. Нормативно-правове регулювання відносин перевезення в умовах європейської інтеграції України. Приватне право України і європейська інтеграція: тенденції та перспективи: матеріали VI Міжнародного цивілістичного форуму (Київ, 14–15 квітня 2016 р.). Київ, 2016. С. 162–163.
31. Лукасевич-Крутник І. С. Поняття договору перевезення в актах кодифікації цивільного законодавства на українських землях. Методологія приватного права (теоретичний дискурс та практичне застосування): матеріали міжнародної науково – теоретичної конференції (м. Київ, 10 червня 2016 р.). К.: НДІ приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України, 2016. С. 175–179.
32. 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 Міжнародної науково-практичної конференції (Тернопіль, 21–22 квітня 2017 р.). Тернопіль: Економічна думка, 2017. С. 139–141.
33. Лукасевич-Крутник І. С. Юридична термінологія в сфері регулювання довгострокових договорів перевезення. Актуальні проблеми приватного права: матеріали наук.-практ. конф., присвяч. 96-й річниці з дня народж. д-ра юрид. наук, проф., чл.- кор. АН УРСР В. П. Маслова (Харків, 14 лютого 2018 р.). Харків: Право, 2018. С. 135–137.



34. Лукасевич-Крутник І. С. Правове регулювання договору перевезення в римському приватному праві. Сучасна університетська правова освіта і наука: матеріали VIII Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, Національний авіаційний університет, 23 лютого 2018 р.). Тернопіль: Вектор, 2018. Том II. С. 103–105.
35. Лукасевич-Крутник І. С. Зарубіжний досвід правового регулювання довгострокових договорів перевезення. Розвиток сучасного приватного права в країнах Європи: матеріали VIII Міжнародного цивілістичного форуму (Київ, 19–20 квітня 2018 р.). Київ, 2018. С. 188–193.
36. Лукасевич-Крутник І. С. Правове регулювання договірних відносин перевезення в кодифікованих актах цивільного законодавства окремих європейських країн. Україна в умовах реформування правової системи: сучасні реалії та міжнародний досвід: матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції (Тернопіль, 20–21 квітня 2018 р.). Тернопіль: Економічна думка, 2018. С. 183–185.
37. Лукасевич-Крутник І. С. Співвідношення понять «транспортні договори», «договори перевезення» й «договори у сфері транспорту». Проблеми цивільного права та процесу: тези доп. учасників наук.- практ. конф., присвяч. світлій пам'яті проф. О. А. Пушкіна (Харків, 25 травня 2018 р.). Харків: ХНУВС, 2018. С. 164–167.
38. Лукасевич-Крутник І. С. Колізії правового регулювання права пасажера на безоплатне перевезення дитини. Юридична наука нового часу: традиції та вектори розвитку: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 7 березня 2019 р.). Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2019. С. 29–32.
39. Лукасевич-Крутник І. С. Інститут договорів з надання транспортних послуг як складова галузі цивільного права. Предмет правового регулювання галузей вітчизняного права: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 15–16 березня 2019 р.). Київ: Видавничий дім «Гельветика», 2019. С. 32–34.

40. Лукасевич-Крутник І. С. Колізії правового регулювання права пасажирів купувати дитячі квитки за пільговою ціною. Науковий потенціал та перспективи розвитку юридичної науки: тези доповідей міжнародної науково-теоретичної конференції (м. Запоріжжя, 22–23 березня 2019 р.). Запоріжжя: ЗНУ, 2019. С. 10–13.

41. Лукасевич-Крутник І. С. Право пасажирів на проїзд у транспортному засобі згідно з придбаним квитком у практиці Європейського суду з прав людини. Міжнародне та національне законодавство: способи удосконалення: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Дніпро, 29–30 березня 2019 р.). Дніпро: Дніпровський гуманітарний університет, 2019. С. 45–47.

42. Лукасевич-Крутник І. С. Право пасажирів на отримання інформації про транспортні послуги в контексті євроінтеграційних процесів. Україна в умовах реформування правової системи: сучасні реалії та міжнародний досвід: матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції (Тернопіль, 5–6 квітня 2019 р.). Тернопіль: Економічна думка, 2019. С. 34–36.

43. Лукасевич-Крутник І. С. Гармонізація приватноправового законодавства України у сфері надання транспортних послуг із законодавством ЄС. Гармонізація приватно-правового законодавства України із законодавством країн ЄС: зб. статей і тез IX міжнар. цивілістичного форуму (Харків, 11–12 квітня 2019 р.). Київ: Знання України, 2019. С. 251–258.

44. Лукасевич-Крутник І. С. Механізм реалізації права пасажирів відмовитися від поїздки в контексті євроінтеграційних процесів. Закарпатські правові читання: матеріали XI Міжнародної науково-практичної конференції (Ужгород, 11–13 квітня 2019 р.). Ужгород: РІК-У, 2019. С. 112–116.

45. Лукасевич-Крутник І. С. Механізм реалізації права пасажирів зробити не більше однієї зупинки в дорозі за законодавством України. Дев'ять юридичних диспутів з актуальних проблем приватного права: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої пам'яті Є. В. Васьковського (Одеса, 17 травня 2019 р.). Одеса, 2019. С. 181–183.

46. Лукасевич-Крутник І. С. Правовий статус відправника за договором перевезення вантажу. Проблеми цивільного права та процесу: тези доп. учасників наук.-практ. конф., присвячена світлій пам'яті О. А. Пушкіна (Харків, 24 травня 2019 р.). Харків: ХНУВС, 2019. С. 165–169.

*Наукові праці,*

*які додатково відображають наукові результати дисертації:*

47. Лукасевич-Крутник І. С. Транспортна послуга як елемент предмета договору на туристичне обслуговування. Перспективи розвитку туризму в Україні: збірник статей до ювілею В. К. Федорченка / відп. ред. Федорченко Н. В., Мініч І. М. Тернопіль: Підручники і посібники, 2019. С. 276–283.

48. Лукасевич-Крутник І. С. Правове регулювання перевезень за Цивільним кодексом України та Польщі. Guarantee and protection of fundamental human rights as an integral element of the integration of Ukraine in the EU. Redakcja Mieczyslaw Rozanski, Serhiy Banakh, Oksana Koval. Olsztynie, 2019. С. 181–189.

*Відомості про апробацію результатів дисертації.*

Основні положення, висновки та рекомендації дисертаційної роботи оприлюднено в доповідях на таких всеукраїнських та міжнародних науково-практичних конференціях: Всеукраїнська конференція молодих учених і студентів «АЕРО–2013. Повітряне і космічне право» (м. Київ, 22 листопада 2013 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Україна в умовах реформування правової системи: сучасні реалії та міжнародний досвід» (м. Тернопіль, 8–9 квітня 2016 р.); VI Міжнародний цивілістичний форум «Приватне право України і європейська інтеграція: тенденції та перспективи» (м. Київ, 14–15 квітня 2016 р.); Міжнародна науково-теоретична конференція «Методологія приватного права (теоретичний дискурс та практичне застосування)» (м. Київ, 10 червня 2016 р.); II Міжнародна науково-практична конференція «Україна в умовах реформування правової системи: сучасні реалії та міжнародний досвід» (м. Тернопіль, 21–22 квітня 2017 р.); Науково-практична конференція, присвячена 96-й річниці з дня народження док. юрид. наук, проф., чл.- кор. АН УРСР В. П. Маслова

«Актуальні проблеми приватного права» (м. Харків, 14 лютого 2018 р.); VIII Міжнародна науково-практична конференція «Сучасна університетська правова освіта і наука» (м. Київ, 23 лютого 2018 р.); VIII Міжнародний цивілістичний форум «Розвиток сучасного приватного права в країнах Європи» (м. Київ, 19–20 квітня 2018 р.); III Міжнародна науково-практична конференція «Україна в умовах реформування правової системи: сучасні реалії та міжнародний досвід» (м. Тернопіль, 20–21 квітня 2018 р.); Науково-практична конференція, присвячена світлій пам'яті професора О. А. Пушкіна «Проблеми цивільного права та процесу» (м. Харків, 25 травня 2018 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Юридична наука нового часу: традиції та вектори розвитку» (м. Одеса, 7 березня 2019 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Предмет правового регулювання галузей вітчизняного права» (м. Київ, 15–16 березня 2019 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Науковий потенціал та перспективи розвитку юридичної науки» (м. Запоріжжя, 22–23 березня 2019 р.); IV Міжнародна науково-практична конференція «Україна в умовах реформування правової системи: сучасні реалії та міжнародний досвід» (м. Тернопіль, 5–6 квітня 2019 р.); IX Міжнародний цивілістичний форум «Гармонізація приватноправового законодавства України із законодавством країн ЄС» (м. Харків, 11–12 квітня 2019 р.); XI Міжнародна науково-практична конференція «Закарпатські правові читання» (м. Ужгород, 11–31 квітня 2019 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Міжнародне та національне законодавство: способи удосконалення» (м. Дніпро, 29–30 березня 2019 р.); Міжнародна науково-практична конференція, присвячена пам'яті Є. В. Васьковського «Дев'яті юридичні диспути з актуальних проблем приватного права» (м. Одеса, 17 травня 2019 р.); Науково-практична конференція «Проблеми цивільного права та процесу», присвячена світлій пам'яті О. А. Пушкіна (м. Харків, 24 травня 2019 р.).

**ДОДАТОК Б**  
**ПРОПОЗИЦІЇ ДО УДОСКОНАЛЕННЯ ЦК УКРАЇНИ**  
**ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ ДОСЛІДЖЕННЯ ДОГОВІРНИХ ВІДНОСИН**  
**З НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ**

<b>ПРОПОЗИЦІЇ ЗМІН ДО ЦК УКРАЇНИ</b>	
<i>Чинна редакція</i>	<i>Пропонована редакція</i>
<b>ч. 1 ст. 908 ЦК України</b> 1. Перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти здійснюється за договором перевезення.	<b>ч. 1 ст. 908 ЦК України</b> <i>1. Перевезення вантажу, пасажирів, багажу, здійснюється за договором перевезення. За договором перевезення одна сторона (перевізник) зобов'язується на замовлення іншої сторони (замовника) надати транспортну послугу, яка споживається в процесі здійснення діяльності щодо перевезення, а замовник зобов'язується оплатити виконавцеві зазначену послугу, якщо інше не встановлено договором.</i>
<b>ст. 911 ЦК України</b> 1. Пасажир має право:  2) провозити з собою безоплатно одну дитину віком до шести років без права зайняття нею окремого місця;  5) зробити не більше однієї зупинки в дорозі з подовженням строку чинності проїзних документів (квитка) не більше ніж на десять діб, а в разі хвороби - на весь час хвороби;	<b>ст. 911 ЦК України</b> 1. Пасажир має право:  2) перевозити з собою безоплатно одну дитину віком до шести років без права зайняття нею окремого місця, а при здійсненні перевезення повітряним транспортом – до 2-х років;  5) зробити не більше однієї зупинки в дорозі з подовженням строку чинності проїзних документів (квитка) не більше ніж на десять діб, а в разі хвороби пасажир чи членів його родини, що подорожує разом з ним на транспортному засобі – на весь час хвороби;

<p style="text-align: center;"><b>ст. 914 ЦК України</b></p> <p style="text-align: center;"><i>Довгостроковий договір</i></p> <p>1. Перевізник і власник (володілець) вантажу в разі необхідності здійснення систематичних перевезень можуть укласти довгостроковий договір.</p> <p>2. За довгостроковим договором перевізник зобов'язується у встановлені строки приймати, а власник (володілець) вантажу - передавати для перевезення вантаж у встановленому обсязі. У довгостроковому договорі перевезення вантажу встановлюються обсяг, строки та інші умови надання транспортних засобів і передання вантажу для перевезення, порядок розрахунків, а також інші умови перевезення.</p>	<p style="text-align: center;"><b>ст. 914 ЦК України</b></p> <p style="text-align: center;"><i>Довгостроковий договір</i></p> <p>1. У разі необхідності здійснення систематичних перевезень сторони можуть укласти довгостроковий договір.</p> <p>2. За довгостроковим договором перевезення вантажу перевізник зобов'язується у встановлені строки приймати, а власник (володілець) вантажу - передавати для перевезення вантаж у встановленому обсязі. У довгостроковому договорі перевезення вантажу встановлюються обсяг, строки та інші умови надання транспортних засобів і передання вантажу для перевезення, порядок розрахунків, а також інші умови перевезення.</p> <p>3. Довгостроковий договір може укладатись в разі необхідності здійснення систематичних перевезень пасажирів та багажу</p>
<p style="text-align: center;"><b>ч. 1 ст. 916 ЦК України</b></p> <p>1. За перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти стягується провізна плата у розмірі, що визначається за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено законом або іншими нормативно-правовими актами. Якщо розмір провізної плати не визначений, стягується розумна плата.</p>	<p style="text-align: center;"><b>ч. 1 ст. 916 ЦК України</b></p> <p>1. За перевезення вантажу, пасажирів, багажу стягується провізна плата у розмірі, що визначається за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено договором, законом або іншими нормативно-правовими актами. Якщо розмір провізної плати в оплатному договорі перевезення не визначений, стягується розумна плата.</p>
<p style="text-align: center;"><b>ч. 3 ст. 916 ЦК України</b></p> <p>3. Робота та послуги, що виконуються на вимогу власника (володільця) вантажу і не передбачені тарифами, оплачуються додатково за домовленістю сторін.</p>	<p style="text-align: center;"><b>ч. 3 ст. 916 ЦК України</b></p> <p>3. Послуги, що виконуються на вимогу пасажирів чи відправника вантажу і не передбачені тарифами, оплачуються додатково за домовленістю сторін.</p>

<p style="text-align: center;">-----</p>	<p style="text-align: center;"><b>ст. 913<sup>2</sup> ЦК України</b></p> <p style="text-align: center;"><i>Істотні умови договорів перевезення</i></p> <p><i>1. Істотними умовами договорів перевезення, поряд з предметом, є ціна, строк/термін, пункт відправлення та пункт призначення, а також інші умови, щодо яких за заявою хоча б однієї зі сторін досягнуто згоди</i></p> <p><i>2. Предметом договорів перевезення є транспортна послуга, під якою потрібно розуміти вчинення дії або здійснення діяльності щодо переміщення пасажирів, багажу, вантажу за допомогою транспортного засобу</i></p>
<p style="text-align: center;"><b>ч. 1 ст. 925 ЦК України</b></p> <p><i>1. До пред'явлення перевізникові позову, що впливає із договору перевезення вантажу, пошти можливим є пред'явлення йому претензії у порядку, встановленому законом, транспортними кодексами (статутами).</i></p>	<p style="text-align: center;"><b>ч. 1 ст. 925 ЦК України</b></p> <p><i>1. До пред'явлення перевізникові позову, що впливає із договору перевезення вантажу можливим є пред'явлення йому претензії у порядку, встановленому законом, транспортними кодексами (статутами).</i></p> <p><i>2. У випадку істотного порушення договору перевізником замовник має право в односторонньому порядку в повному обсязі або частково відмовитись від договору шляхом направлення відповідної претензії. У випадку незгоди з такою претензією перевізник має право оскаржити її до суду.</i></p>

## ДОДАТОК В



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

**ТЕРНОПІЛЬСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ  
УНІВЕРСИТЕТ**

 вул. Львівська, 11, м. Тернопіль, 46009; тел./факс +380 (352) 475051;  
 www.tneu.edu.ua; rektor@tneu.edu.ua; код ЄДРПОУ 33680120

126-29/951

28 травня 2019р

## ЗАТВЕРДЖУЮ

 Перший проректор Тернопільського  
 національного економічного університету,  
 к. ф.-м. н., доцент

«\_\_» \_\_\_\_\_

М. І. Шинкарик  
2019 р.

Акт

впровадження результатів дисертаційного дослідження

Лукаsevич-Крутник Ірини Степанівни

 на тему «Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг у цивільному  
 праві України», поданої на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук  
 за спеціальністю 12.00.03 – цивільне право і цивільний процес; сімейне право;  
 міжнародне приватне право в навчальний процес юридичного факультету  
 Тернопільського національного економічного університету

Комісія у складі:

1. Банах С. В., декан юридичного факультету, к.ю.н.;
2. Слома В. М., заступник декана юридичного факультету, доцент кафедри цивільного права і процесу, к.ю.н., доцент;
3. Дракохруст Т. В., доцент кафедри міжнародного права, міжнародних відносин та дипломатії, к. н. держ. упр., доцент

 склала даний акт про те, що результати дисертаційного дослідження докторанта  
 Науково-дослідного інституту приватного права і підприємництва імені академіка  
 Ф. Г. Бурчака НАПрН України Лукаsevич-Крутник Ірини Степанівни на тему  
 «Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг у цивільному праві



України» використовуються для проведення лекційних та семінарських занять з дисциплін «Цивільне право (особлива частина)» (теми «Договори про надання послуг», «Договори про надання транспортних послуг»), «Порівняльне цивільне право» (тема «Транспортні договори за законодавством України та інших країн»), що викладаються для студентів юридичного факультету, які навчаються за ступенем вищої освіти «бакалавр». Наукові праці Лукасевич-Крутник Ірини Степанівни закріплені як джерела у робочих програмах та навчально-методичних матеріалах вищезазначених навчальних дисциплін. Серед них:

1. Лукасевич – Крутник І. С. Генеза правового регулювання відносин за договором перевезення в актах кодифікації цивільного законодавства на українських землях. Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». 2016. № 1 (38). С. 118–122.
2. Лукасевич – Крутник І. С. Поняття та ознаки транспортних послуг. Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». 2016. № 2 (39). С. 113–117.
3. Лукасевич – Крутник І. С. Види договорів перевезення за цивільним кодексом України. Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Юридичні науки». 2016. Випуск 4. Том 1. С. 64–67.
4. Лукасевич – Крутник І. С. Правове регулювання договірних відносин перевезення в Україні протягом ХХ століття. Актуальні проблеми правознавства. 2017. № 4 (12). С. 207–211.
5. Лукасевич – Крутник І. С. Довгостроковий договір в системі договорів перевезення. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція. 2017. Випуск 30. С. 4–7.
6. Лукасевич – Крутник І. С. Поняття та особливості допоміжних транспортних договорів. Прикарпатський юридичний вісник: збірник наукових праць. 2017. Випуск 6 (21). С. 102–105.
7. Лукасевич – Крутник І. С. Транспортний договір в доктрині цивільного права. Науковий вісник публічного та приватного права. 2017. № 6. С. 105–110.
8. Лукасевич – Крутник І. С. Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг в системі цивільно-правових зобов'язань. Часопис Київського університету права. 2018. № 2. С. 155–159.
9. Лукасевич – Крутник І. С. Розмежування договорів з надання транспортних послуг та договорів підряду. Часопис цивілістики. 2018. Випуск 30. С. 32–37.
10. Лукасевич – Крутник І. С. Види допоміжних договорів з надання транспортних послуг в цивільному праві України. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право». 2018. Випуск 52. Том 1. С. 123–126.

11. Лукасевич – Крутник І. С. Система договорів, що опосередковують зобов'язання з надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2018. № 10. С. 26–31.
12. Лукасевич – Крутник І. С. Поняття та правова характеристика договорів із надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2018. № 12. С. 21–26.
13. Лукасевич – Крутник І. С. Порухення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг: поняття та види. Право України. 2019. № 1. С. 278–294.
14. Лукасевич – Крутник І. С. Одержувач вантажу як учасник договірних відносин з надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 1. С. 8–13.
15. Лукасевич – Крутник І. С. Одностороння відмова від договору перевезення як наслідок порушення договірних умов. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 2. С. 30–35.
16. Лукасевич – Крутник І. С. Умови виконання договірних зобов'язань із надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 3. С. 30–34.
17. Лукасевич – Крутник І. С. Ціна як істотна умова договорів про надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 4. С. 50–54.
18. Лукасевич – Крутник І. С. Відправник вантажу як учасник договірних відносин з надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 5. С. 42–46.
19. Лукасевич – Крутник І. С. Елементи виконання зобов'язань з надання транспортних послуг. Приватне право і підприємництво: збірник наукових праць. 2019. Вип. 19 / редкол.: Крупчан О. Д. (гол. ред.) та ін. К.: Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака Національної академії правових наук України, 2019. С. 129–134.
20. Лукасевич – Крутник І. С. Якість надання транспортних послуг в умовах євроінтеграційних процесів. Актуальні проблеми правознавства. 2019. Випуск 2 (18). С. 127 – 132.
21. Лукасевич-Крутник І. С. Структура механізму правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг. JURNALUL JURIDIC NATIONAL: Teorie si Practica. 2018. August. С. 80–85.
22. Лукасевич-Крутник І. С. Пасажир як суб'єкт договірних зобов'язань з надання транспортних послуг. Eurasian Academic Research Journal. 2018. № 9 (27). С. 57–66.



23. Лукасевич-Крутник І. С. Строк як істотна умова договорів про надання транспортних послуг. *Eurasian Academic Research Journal*. 2018. № 11 (29). С. 52–58.
24. Lukasevych-Krutnyk I. S. Formation and development of legal regulation of contract relations in the field of transport services provision. *Legea si Viata*. 2017. Octombrie. P. 52–56.
25. Lukasevych-Krutnyk I. S. Concept of mechanism of legal regulation of contract relations with the provision of transport services. *Legea si Viata*. 2018. August. P. 74–78.
26. Lukasevych-Krutnyk I. S. Legal nature of transport services contracts. *Legea si Viata*. 2018. Decembrie. P. 85–90.
27. Лукасевич-Крутник І. С. Транспортна послуга як елемент предмета договору на туристичне обслуговування. Перспекти розвитку туризму в Україні: збірник статей до ювілею В. К. Федорченка / відп. ред. Федорченко Н. В., Мініч І. М. Тернопіль: Підручники і посібники, 2019. С. 276–283.
28. Лукасевич-Крутник І. С. Право пасажирів на отримання інформації про транспортні послуги в контексті євроінтеграційних процесів. Україна в умовах реформування правової системи: сучасні реалії та міжнародний досвід: матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції (Тернопіль, 5–6 квітня 2019 р.). Тернопіль: Економічна думка, 2019. С. 34–36.
29. Лукасевич-Крутник І. С. Механізм реалізації права пасажирів зробити не більше однієї зупинки в дорозі за законодавством України. Дев'яті юридичні диспути з актуальних проблем приватного права: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої пам'яті Є. В. Васьковського (Одеса, 17 травня 2019 р.). Одеса, 2019. С. 181–183.
30. Лукасевич-Крутник І. С. Правовий статус відправника за договором перевезення вантажу. Проблеми цивільного права та процесу: тези доп. учасників наук.-практ. конф., присвячена світлій пам'яті О. А. Пушкіна (Харків, 24 травня 2019 р.). Харків: ХНУВС, 2019. С. 165–169.

**Голова комісії:**

Декан юридичного факультету

Банях С. В.

**Члени комісії:**

Заступник декана юридичного факультету,  
доцент кафедри цивільного права і процесу

Слома В. М.

Доцент кафедри міжнародного права,  
міжнародних відносин та дипломатії

Дракохруст Т. В.

## ДОДАТОК Г

ЗАТВЕРДЖУЮ

І.О. Ректора Міжнародного гуманітарного  
університету

проф. Ю.Є. Полянський  
«24» \_\_\_\_\_ 2019 р.



Акт

впровадження результатів дисертаційного дослідження

Лукаевич-Крутник Ірини Степанівни

на тему «Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг у цивільному  
праві України», поданої на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук  
за спеціальністю 12.00.03 – цивільне право і цивільний процес; сімейне право;

міжнародне приватне право в навчальний процес

Міжнародного гуманітарного університету

Комісія у складі:

1. Крижановського А.Ф., проректора з наукової та педагогічної роботи МГУ,  
д.ю.н., професор
2. Кізлової О.С., завідувачки кафедрою цивільного та господарського права і  
процесу МГУ, д.ю.н., професор
3. Діденко Л.В., доцента кафедри цивільного та господарського права і  
процесу МГУ, к.ю.н., доцент

склала даний акт про те, що результати дисертаційного дослідження докторанта  
Науково-дослідного інституту приватного права і підприємництва імені академіка  
Ф. Г. Бурчака НАПрН України Лукаевич-Крутник Ірини Степанівни на  
тему «Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг у цивільному праві

України» використовуються для проведення лекційних та семінарських занять з дисциплін «Цивільне право (особлива частина)» (теми «Договори про надання послуг», «Договори про надання транспортних послуг»), «Порівняльне цивільне право» (тема «Транспортні договори за законодавством України та інших країн»), «Господарське право», які викладаються для студентів ІПЕМВ МГУ, які навчаються за ступенем вищої освіти «бакалавр». Наукові праці Лукасевич-Крутник Ірини Степанівни закріплені як джерела у робочих програмах та навчально-методичних матеріалах вищезазначених навчальних дисциплін. Серед них:

1. Лукасевич – Крутник І. С. Порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг: поняття та види. Право України. 2019. № 1. С. 278–294.
2. Лукасевич – Крутник І. С. Одержувач вантажу як учасник договірних відносин з надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 1. С. 8–13.
3. Лукасевич – Крутник І. С. Одностороння відмова від договору перевезення як наслідок порушення договірних умов. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 2. С. 30–35.
4. Лукасевич – Крутник І. С. Умови виконання договірних зобов'язань із надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 3. С. 30–34.
5. Лукасевич – Крутник І. С. Ціна як істотна умова договорів про надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 4. С. 50–54.
6. Лукасевич – Крутник І. С. Відправник вантажу як учасник договірних відносин з надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 5. С. 42–46.
7. Лукасевич – Крутник І. С. Елементи виконання зобов'язань з надання транспортних послуг. Приватне право і підприємництво: збірник наукових праць. 2019. Вип. 19 / редкол.: Крупчан О. Д. (гол. ред.) та ін. К.: Науково-дослідний



інститут приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака Національної академії правових наук України, 2019. С. 129–134.

8. Лукасевич – Крутник І. С. Якість надання транспортних послуг в умовах євроінтеграційних процесів. Актуальні проблеми правознавства. 2019. Випуск 2 (18). С. 127 – 132.

9. Лукасевич-Крутник І. С. Структура механізму правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг. JURNALUL JURIDIC NATIONAL: Teoriesi Practica. 2018. August. С. 80–85.

10. Лукасевич-Крутник І. С. Колізії правового регулювання права пасажирів на безоплатне перевезення дитини. Юридична наука нового часу: традиції та вектори розвитку: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 7 березня 2019 р.). Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2019. С. 29–32.

11. Лукасевич-Крутник І. С. Інститут договорів з надання транспортних послуг як складова галузі цивільного права. Предмет правового регулювання галузей вітчизняного права: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 15–16 березня 2019 р.). Київ: Видавничий дім «Гельветика», 2019. С. 32–34.

12. Лукасевич-Крутник І. С. Колізії правового регулювання права пасажирів купувати дитячі квитки за пільговою ціною. Науковий потенціал та перспективи розвитку юридичної науки: тези доповідей міжнародної науково – теоретичної конференції (м. Запоріжжя, 22–23 березня 2019 р.). Запоріжжя: ЗНУ, 2019. С. 10–13.

13. Лукасевич-Крутник І. С. Право пасажирів на проїзд у транспортному засобі згідно з придбаним квитком у практиці Європейського суду з прав людини. Міжнародне та національне законодавство: способи удосконалення: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Дніпро, 29–30 березня 2019 р.). Дніпро: Дніпровський гуманітарний університет, 2019. С. 45–47.

14. Лукасевич-Крутник І. С. Право пасажирів на отримання інформації про транспортні послуги в контексті євроінтеграційних процесів. Україна в умовах

реформування правової системи: сучасні реалії та міжнародний досвід: матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції (Тернопіль, 5–6 квітня 2019 р.). Тернопіль: Економічна думка, 2019. С. 34–36.

15. Лукасевич-Крутник І. С. Механізм реалізації права пасажера відмовитися від поїздки в контексті євроінтеграційних процесів. Закарпатські правові читання: матеріали XI Міжнародної науково-практичної конференції (Ужгород, 11–13 квітня 2019 р.). Ужгород: РІК-У, 2019. С. 112–116.

16. Лукасевич-Крутник І. С. Механізм реалізації права пасажера зробити не більше однієї зупинки в дорозі за законодавством України. Дев'яті юридичні диспути з актуальних проблем приватного права: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої пам'яті Є.В. Васьковського (Одеса, 17 травня 2019 р.). Одеса, 2019. С. 181–183.

17. Лукасевич-Крутник І. С. Правовий статус відправника за договором перевезення вантажу. Проблеми цивільного права та процесу: тези доп. учасників наук.-практ. конф., присвячена світлій пам'яті О. А. Пушкіна (Харків, 24 травня 2019 р.). Харків: ХНУВС, 2019. С. 165–169.

**Голова комісії:**

Проректор з наукової та педагогічної роботи МГУ  
Д.ю.н., професор

Крижановський А.Ф.

**Члени комісії:**

Завідувач кафедри цивільного та господарського  
права і процесу МГУ, д.ю.н., професор

Кізлова О.С.

Доцент кафедри цивільного та господарського  
права і процесу МГУ, к.ю.н., доцент

Діденко Л.В.

## ДОДАТОК Д

1

**ЗАТВЕРДЖУЮ**  
 Ректор Хмельницького університету  
 управління та права  
 О. М. Омельчук  
 2019 р.



### А К Т

**про реалізацію результатів наукових досліджень  
 Лукасевич-Крутник Ірини Степанівни на тему:  
 «Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг  
 у цивільному праві України»**

Комісія у складі: голови, декана юридичного факультету, кандидата юридичних наук Крушинського Сергія Антоновича, членів комісії: професора кафедри цивільного права та процесу, кандидата юридичних наук, доцента Бондаренко-Зелінської Надії Леонтіївни, доцента кафедри цивільного права та процесу, кандидата юридичних наук Сердечної Ірини Леонідівни, стверджує цим актом, що розроблені в ході дисертаційного дослідження Лукасевич-Крутник Ірини Степанівни наукові положення і висновки з теми «Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг у цивільному праві України» були детально вивчені колективом кафедри цивільного права та процесу Хмельницького університету управління та права і реалізовані у навчальному процесі.

Зокрема, дисертантом було надано комісії для ознайомлення перераховані в авторефераті наукові публікації:

1. Лукасевич – Крутник І. С. Транспортний договір в доктрині цивільного права. Науковий вісник публічного та приватного права. 2017. № 6. С. 105–110.
2. Лукасевич – Крутник І. С. Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг в системі цивільно-правових зобов'язань. Часопис Київського університету права. 2018. № 2. С. 155–159.



3. Лукасевич – Крутник І. С. Розмежування договорів з надання транспортних послуг та договорів підряду. Часопис цивілістики. 2018. Випуск 30. С. 32–37.
4. Лукасевич – Крутник І. С. Види допоміжних договорів з надання транспортних послуг в цивільному праві України. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право». 2018. Випуск 52. Том 1. С. 123–126.
5. Лукасевич – Крутник І. С. Система договорів, що опосередковують зобов'язання з надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2018. № 10. С. 26–31.
6. Лукасевич – Крутник І. С. Поняття та правова характеристика договорів із надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2018. № 12. С. 21–26.
7. Лукасевич – Крутник І. С. Порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг: поняття та види. Право України. 2019. № 1. С. 278–294.
8. Лукасевич – Крутник І. С. Одержувач вантажу як учасник договірних відносин з надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 1. С. 8–13.
9. Лукасевич – Крутник І. С. Одностороння відмова від договору перевезення як наслідок порушення договірних умов. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 2. С. 30–35.
10. Лукасевич – Крутник І. С. Умови виконання договірних зобов'язань із надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 3. С. 30–34.
11. Лукасевич – Крутник І. С. Ціна як істотна умова договорів про надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 4. С. 50–54.
12. Лукасевич – Крутник І. С. Відправник вантажу як учасник договірних відносин з надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 5. С. 42–46.
13. Лукасевич – Крутник І. С. Елементи виконання зобов'язань з надання транспортних послуг. Приватне право і підприємництво: збірник наукових праць. 2019. Вип. 19 / редкол.: Крупчан О. Д. (гол. ред.) та ін. К.: Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака Національної академії правових наук України, 2019. С. 129–134.

14. Лукасевич – Крутник І. С. Якість надання транспортних послуг в умовах євроінтеграційних процесів. Актуальні проблеми правознавства. 2019. Випуск 2 (18). С. 127 – 132.
15. Лукасевич-Крутник І. С. Структура механізму правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг. JURNALUL JURIDIC NATIONAL: Teorie si Practica. 2018. August. С. 80–85.
16. Лукасевич-Крутник І. С. Пасажир як суб'єкт договірних зобов'язань з надання транспортних послуг. Eurasian Academic Research Journal. 2018. № 9 (27). С. 57–66.
17. Лукасевич-Крутник І. С. Строк як істотна умова договорів про надання транспортних послуг. Eurasian Academic Research Journal. 2018. № 11 (29). С. 52–58.
18. Lukasevych-Krutnyk I. S. Formation and development of legal regulation of contract relations in the field of transport services provision. Legea si Viata. 2017. Octombrie. P. 52–56.
19. Lukasevych-Krutnyk I. S. Concept of mechanism of legal regulation of contract relations with the provision of transport services. Legea si Viata. 2018. August. P. 74–78.
20. Lukasevych-Krutnyk I. S. Legal nature of transport services contracts. Legea si Viata. 2018. Decembrie. P. 85–90.

Наведені наукові публікації були розглянуті науково-педагогічними працівниками кафедри цивільного права та процесу Хмельницького університету управління та права та були включені до матеріалів лекційних занять з таких навчальних дисциплін:

**1) «Цивільне право України (частина друга)»:** *Тема 25 «Загальні положення про зобов'язання»* доповнена матеріалом щодо системи договірних зобов'язань загалом та місця зобов'язань з надання транспортних послуг у цій системі зокрема. *Тема 26 «Забезпечення виконання зобов'язань»* доповнена матеріалом щодо особливостей застосування поійменованих та непоійменованих способів забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг. *Тема 27 «Цивільно-правовий договір»* доповнено положеннями про класифікацію договорів про надання транспортних послуг.

2) «Цивільне право України (частина четверта)»: Тема 39 «Транспортні та експедиційні зобов'язання» доповнена матеріалом щодо поняття та ознак договірних зобов'язань з надання транспортних послуг, системи договірних зобов'язань з надання транспортних послуг та критеріїв їх виокремлення в самостійну групу зобов'язань у типі зобов'язань про надання послуг, проаналізовано поняття договорів перевезення у спеціалізованих актах різної юридичної сили, розмежовано договори перевезення та транспортного експедирування з іншими найбільш подібними договірними конструкціями, визначено суб'єктний склад та істотні умови договорів перевезення, вивчено права та обов'язки сторін договорів перевезення з врахуванням положень регламентів та директив Європейського Союзу, які повинні бути імплементовані в законодавство України.

**Голова комісії:**

декан юридичного факультету,  
кандидат юридичних наук

**Члени комісії:**

професор кафедри  
цивільного права та процесу,  
кандидат юридичних наук, доцент

доцент кафедри  
цивільного права та процесу,  
кандидат юридичних наук, доцент

  
А. Крушинський  
Відділ кадрів  
Підпис:   
ЗАСВІДЧУЮ:  
Нач. ВК ХУУП  
Імені Леоніда Юзькова

  
Н. Л. Бондаренко-Зелінська  
Відділ кадрів  
Підпис:   
ЗАСВІДЧУЮ:  
Нач. ВК ХУУП  
Імені Леоніда Юзькова

  
І. І. Сердечна  
Відділ кадрів  
Підпис:   
ЗАСВІДЧУЮ:  
Нач. ВК ХУУП  
Імені Леоніда Юзькова



## ДОДАТОК Е

**Акт**  
**впровадження наукових розробок дисертаційного дослідження**  
**Лукасевич-Крутник Ірини Степанівни**  
**на тему «Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг**  
**у цивільному праві України»**  
**в навчальний процес Київського університету туризму, економіки і права**

Комісія у складі: голови, декана юридичного факультету, кандидата юридичних наук, доктора філософських наук, професора Фатхутдінової Олени Василівни, членів комісії: завідувача кафедри цивільного права та правового забезпечення туризму, доктора юридичних наук, професора Федорченко Наталії Володимирівни, кандидата юридичних наук, доцента, професора кафедри загальноюридичних дисциплін Максимової Лариси Олександрівни засвідчують, що матеріали дисертаційного дослідження докторантки Науково-дослідного інституту приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України Лукасевич-Крутник Ірини Степанівни на тему «Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг у цивільному праві України» за спеціальністю 12.00.03 – цивільне право та цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право впроваджені в навчальному процесі Київського університету туризму, економіки і права під час проведення лекційних та семінарських занять зі студентами, які здобувають освіту за освітнім рівнем «бакалавр» при вивченні дисципліни «Цивільне право. Особлива частина» та освітнім рівнем «магістр» при вивченні дисципліни «Договірне право: доктрина та юридична практика», «Актуальні проблеми цивільного права».

Серед них:

1. Лукасевич – Крутник І. С. Генеза правового регулювання відносин за договором перевезення в актах кодифікації цивільного законодавства на українських землях. Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». 2016. № 1 (38). С. 118–122.
2. Лукасевич – Крутник І. С. Поняття та ознаки транспортних послуг. Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». 2016. № 2 (39). С. 113–117.
3. Лукасевич – Крутник І. С. Види договорів перевезення за цивільним кодексом України. Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Юридичні науки». 2016. Випуск 4. Том 1. С. 64–67.
4. Лукасевич – Крутник І. С. Правове регулювання договірних відносин перевезення в Україні протягом XX століття. Актуальні проблеми правознавства. 2017. № 4 (12). С. 207–211.
5. Лукасевич – Крутник І. С. Довгостроковий договір в системі договорів перевезення. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція. 2017. Випуск 30. С. 4–7.
6. Лукасевич – Крутник І. С. Поняття та особливості допоміжних транспортних договорів. Прикарпатський юридичний вісник: збірник наукових праць. 2017. Випуск 6 (21). С. 102–105.
7. Лукасевич – Крутник І. С. Транспортний договір в доктрині цивільного права. Науковий вісник публічного та приватного права. 2017. № 6. С. 105–110.

8. Лукасевич – Крутник І. С. Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг в системі цивільно-правових зобов'язань. Часопис Київського університету права. 2018. № 2. С. 155–159.
9. Лукасевич – Крутник І. С. Розмежування договорів з надання транспортних послуг та договорів підряду. Часопис цивілістики. 2018. Випуск 30. С. 32–37.
10. Лукасевич – Крутник І. С. Види допоміжних договорів з надання транспортних послуг в цивільному праві України. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право». 2018. Випуск 52. Том 1. С. 123–126.
11. Лукасевич – Крутник І. С. Система договорів, що опосередковують зобов'язання з надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2018. № 10. С. 26–31.
12. Лукасевич – Крутник І. С. Поняття та правова характеристика договорів із надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2018. № 12. С. 21–26.
13. Лукасевич – Крутник І. С. Порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг: поняття та види. Право України. 2019. № 1. С. 278–294.
14. Лукасевич – Крутник І. С. Одержувач вантажу як учасник договірних відносин з надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 1. С. 8–13.
15. Лукасевич – Крутник І. С. Одностороння відмова від договору перевезення як наслідок порушення договірних умов. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 2. С. 30–35.
16. Лукасевич – Крутник І. С. Умови виконання договірних зобов'язань із надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 3. С. 30–34.
17. Лукасевич – Крутник І. С. Ціна як істотна умова договорів про надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 4. С. 50–54.
18. Лукасевич – Крутник І. С. Відправник вантажу як учасник договірних відносин з надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 5. С. 42–46.
19. Лукасевич – Крутник І. С. Елементи виконання зобов'язань з надання транспортних послуг. Приватне право і підприємництво: збірник наукових праць. 2019. Вип. 19 / редкол.: Крупчан О. Д. (гол. ред.) та ін. К.: Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака Національної академії правових наук України, 2019. С. 129–134.
20. Лукасевич – Крутник І. С. Якість надання транспортних послуг в умовах євроінтеграційних процесів. Актуальні проблеми правознавства. 2019. Випуск 2 (18). С. 127 – 132.
21. Лукасевич-Крутник І. С. Структура механізму правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг. JURNALUL JURIDIC NATIONAL: Teorie si Practica. 2018. August. С. 80–85.
22. Лукасевич-Крутник І. С. Пасажир як суб'єкт договірних зобов'язань з надання транспортних послуг. Eurasian Academic Research Journal. 2018. № 9 (27). С. 57–66.
23. Лукасевич-Крутник І. С. Строк як істотна умова договорів про надання транспортних послуг. Eurasian Academic Research Journal. 2018. № 11 (29). С. 52–58.
24. Lukasevych-Krutnyk I. S. Formation and development of legal regulation of contract relations in the field of transport services provision. Legea si Viata. 2017. Octombrie. P. 52–56.
25. Lukasevych-Krutnyk I. S. Concept of mechanism of legal regulation of contract relations with the provision of transport services. Legea si Viata. 2018. August. P. 74–78.
26. Lukasevych-Krutnyk I. S. Legal nature of transport services contracts. Legea si Viata. 2018. Decembrie. P. 85–90.



27. Лукасевич-Крутник І. С. Транспортна послуга як елемент предмета договору на туристичне обслуговування. Перспекти розвитку туризму в Україні: збірник статей до ювілею В. К. Федорченка / відп. ред. Федорченко Н. В., Мініч І. М. Тернопіль: Підручники і посібники, 2019. С. 276–283.

**Голова комісії:**

декан юридичного факультету,

кандидат юридичних наук,

доктор філософських наук, професор



О. В. Фатхутдінова

**Члени комісії:**

завідувач кафедри цивільного права та

правового забезпечення туризму,

доктор юридичних наук, професор



Н. В. Федорченко

кандидат юридичних наук, доцент,

професор кафедри загальноюридичних дисциплін



Л. О. Максимова



Підпис: Фатхутдінової О.В. Федорченко Н.В.  
 Підпис: Максимової Л.О.  
 Дата: 20.06.2019 р.