

Лекція 1 Загальні правові основи діяльності транспорту

Легальне визначення договору перевезення як родового поняття відсутнє. Стаття 908 ЦК України лише закріплює, що перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти здійснюється за договором перевезення. Тобто, Цивільний Кодекс України 2004 року у главі 64, на відміну від ЦК 1963 р., містить визначення ряду договорів, які регулюють відносини по перевезенню вантажів, пасажирів і багажу. Серед нових конструкцій договорів, що опосередковують перевезення в даному розділі ЦК згадуються і інші договори: договір чартеру (фрахтування), перевезення у прямому змішаному сполученні, довгостроковий договір, договір перевезення транспортом загального користування. Зрозуміло, що вказані договори різняться як суб'єктивним складом, так і предметом, в тому числі призначенням, що і зумовлює їх певну специфіку та індивідуальність, а відповідно і визначеність у дефініціях.

ЦК України визначає загальні умови перевезення. Безпосередньо дані відносини регулюються транспортним законодавством. Загальні засади господарської діяльності підприємств транспорту визначені Законом України від 10 листопада 1994 р. «Про транспорт». Здійснення перевезення врегульовано нормативними актами щодо певних видів транспорту. Так, щодо морських перевезень діє Кодекс торговельного мореплавства, затверджений Верховною Радою України 9 грудня 1994р., щодо річкових – Статут внутрішнього водного транспорту СРСР, затверджений постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 року, Правила перевозок грузов. – В 2-х ч. – Минречфлот РСФСР. – М.: Транспорт, 1979. – 288 с., щодо залізничних – Закон України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 р., Статут залізниць України, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р., правила перевезень вантажів залежно від виду рухомого складу чи способу перевезення (наприклад, Правила перевезення вантажів навалом і насипом – ст.37 Статуту залізниць, Правила перевезення вантажів

дрібними відправками – ст. 39 Статуту залізниць, Правила перевезення вантажів у транспортних пакетах – ст. 54 Статуту), Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження «Правил перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України» від 28.07.1998 р. № 297, щодо автомобільних – Закон України «Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 р., Статут автомобільного транспорту УРСР, затверджений постановою Ради Міністрів УРСР 27 червня 1969 р., Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджені наказом Мінтрансу України від 14 жовтня 1997 р. № 363, Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 р. №176, у редакції від 26.09.2007 р. № 1184, Закон України «Про міський електричний транспорт» від 29.06.2004 р., щодо повітряних – Повітряний Кодекс України, затверджений Верховною Радою України 4 травня 1993 р., щодо трубопровідним транспортом – основні положення закладено Законом України «Про трубопровідний транспорт» від 15.05.1996 р. Окремі нормативні акти регулюють окремі питання, важливі для перевезення всіма видами транспорту – Постанова Кабінету Міністрів України від 14.08.1996 р. № 959 «Про затвердження Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті».

За сучасних умов, коли починають складатися утилітарні відносини громадянського суспільства, концепція нового ЦК України передбачає їх урегулювання на засадах, здатних забезпечити належне функціонування цивілізованого ринку. Йдеться передусім про визнання рівності учасників цивільно-правових відносин, недоторканості власності, неприпустимості будь-якого втручання у приватні справи, необхідності безперешкодного здійснення майнових і особистих прав та їх судового захисту; свободу договору (тобто можливість укладати договори, які хоч і не передбачені законом, але не суперечать йому); свободу підприємництва (не забороненої

законом)¹. Це складає загальну основу врегулювання відносин як загалом у сфері підприємництва, так і його окремого сектору транспортних послуг.

У нашій країні донедавна основна маса договорів - ті, що пов'язували між собою головних учасників колишнього економічного обороту - державні, а також кооперативні й інші громадські організації, - укладалася для виконання планових актів. Волевиявлення контрагентів у таких договорах складалося під прямим або непрямим впливом завдань державних органів.

Для України стала характерною тенденція підвищення ролі договору. Це пов'язане зі змінами спрямованості пріоритетів у економічній системі держави, визнанням приватної власності на засоби виробництва, зменшенням ролі держави в господарській сфері².

Так, ст. 3 п.3 ЦК України не тільки проголошує „свободу договорів”, але й створює необхідні гарантії для її здійснення. У літературі справедливо підкреслюється, що практично весь текст ЦК вирішує завдання регулювання договорів³.

Застосування договорів протягом уже декількох тисяч років пояснюється тим, що мова йде про гнучку правову форму узгодження волевиявлень, за якою встановлювалися різні за характером суспільні відносини. Основне призначення договору зводиться до регулювання в межах закону поведінки людей шляхом указання на їх можливу чи належну поведінку, а також на наслідки порушення відповідних вимог⁴. М.Й. Брагинський та В.В. Вітрянський, посилаючись на дослідження Л.С.Талія зауважують, що з приводу значимості закону і договору були висловлені три точки зору. На думку прихильників „вольової теорії” договір як вольовий акт контрагентів - першоджерело, а закон лише обмежує їхню волю. Представники „теорії пріоритету закону”, виходили з того, що договір має

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

² Шевченко Я. Новий Цивільний кодекс – основа ринкових відносин в Україні // Українське право. - 1997. - №1. - С.36

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

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

похідний від закону правовий ефект. Прихильники третьої, „емпіричної теорії” вважали, що воля сторін свідомо спрямована на визначений економічний ефект, при цьому наслідки договору мисляться як засоби його здійснення, про які сторони часто не мають чіткого уявлення⁵.

Регулююча роль договору зближує його із законом і нормативними актами. Умови договору як формалізованої норми відрізняються від диспозиції формалізованої норми права двома принциповими особливостями. Перша пов'язана з походженням правил поведінки: договір виражає індивідуалізовану волю сторін, а правовий акт - волю органу, який його видав. Друга визначає межі дії того чи іншого правила поведінки. Договір безпосередньо розрахований на регулювання персоніфікованої поведінки тільки його сторін - для тих, хто не є його сторонами він може створити права, а не обов'язки. Правовий або інший нормативний акт породжує загальне для всіх правило (ним же визначається будь-яке обмеження волевиявлення кола осіб, на яких поширюється правовий акт). Ці особливості вирізняють саме цивільно-правовий договір. У договорі, де вказані особливості відсутні (публічні договори), грань, що відмежовує його від нормативного акта, стирається, і головну роль має все ж таки воля сторін⁶.

Договір слугує ідеальним способом формалізації, формою моделювання диспозитивної активності учасників цивільного обороту. Зауважимо, що, незважаючи на зміну його соціально-економічного змісту, в ході історії суспільства конструкція договору як породження юридичної техніки залишається у своїй основі стійкою вже протягом більше двох тисячоліть.

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

⁵ Таль Л. С. Трудовой договор: Цивилистическое исследование. - Ч.П Ярославль, 1918. - С. 9.

⁶ Тихомиров Ю. А. Публичное право. - М.: БЭК, 1995. - С. 183.

Сучасна цивілістична доктрина визнає багатопонятійність терміну «договір» - як юридичного факту (правочину), правовідношення (зобов'язання) і документа.

Зупинимося на окремих його аспектах.

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

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

При класифікації відомих цивільному праву зобов'язань, вони виділяються більшістю авторів у самостійну групу поряд із договорами, що опосередковують передачу майна і виконання робіт. Як критерій виділення зобов'язань про надання послуг вказують, як правило, особливості регульованих ними економічних відносин. При цьому посилаються на відомий вислів К.Маркса, який розрізняв послуги як «споживчі вартості, що представляють результат відомих видів діяльності чи праці, і як такі, що не залишають відчутних результатів і існують окремо від виконавців цих послуг»⁷.

На різних етапах науковцями висловлювалися різні точки зору щодо сутності перевезень, - і, як наслідок, - щодо віднесеності їх до певного типу договорів.

Так, наприклад, А.Г.Гусаков⁸, В.І.Серебровський, М.Е.Ходунов⁹ свого часу визнавали договір перевезення договором підряду. При цьому автори лише намагались показати договір перевезення таким, що має близьку подібність із договором підряду. В.І.Серебровський звертав увагу, що

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

⁸ Гусаков А. Г. Железнодорожное право по законодательству СССР. - М.: Транспечать НКПС, 1929. – С. 46

⁹ Ходунов М. Е. Внутриводное право. – М.: Речиздат, 1945. – С. 85.

відносинам з перевезення притаманні й інші правові ознаки, що зумовлює необхідність спеціального правового регулювання відносин з перевезення¹⁰.

Г.Ф.Шершеневич взагалі зазначав, що договір перевезення взагалі є складним правовідношенням. В ньому є особистий найом, наскільки переміщення вимагає особистих сил чи послуг перевізника; майновий найом, наскільки переміщення поєднується з використанням чужих речей, наприклад, вагонами; схову, наскільки перевізник зобов'язується зберігати довірений йому вантаж; доручення, наскільки цей перевізник виконує покладені на нього відправником завдання, наприклад, стягує післяплату¹¹.

Неточність висновків зазначених авторів полягала в ототожненні господарських відносин з перевезення і підряду з правового й економічного погляду. Цілком правильно вказував К.К. Яічков, що договір підряду відноситься до сфери договорів, за якими замовник одержує у власність річ, яку підрядчик переробив чи виготовив¹². Позицію, яка спростовує належність договору перевезення до договору підряду висловив свого часу М.О. Тарасов, відносячи договір підряду до сфери виробництва, а договір перевезення до сфери обігу¹³.

Сучасна цивілістична доктрина відносить договір перевезення до особливого відносно самостійного типу договорів про надання послуг. Як нами вже неодноразово зазначалося, віднесення перевезень виключно до сфери послуг є умовним, оскільки такі послуги, у результаті яких кінцевий результат пов'язується зі зміною стану речей (наприклад, переміщення їх у просторі), займають проміжне місце між роботами та послугами. Відповідно до запропонованої Л.К. Веретельник типізації договорів, договори про доставку вантажів, пасажирів і багажу (перевезення) належать до самостійного типу, відмінного від договорів про надання юридичних та (або)

¹⁰ Серебровский В. И. Гражданское право /учебник для юридических школ. – М.: Юриздат НКЮ, 1945. – С. 200.

¹¹ Шершеневич Г. Ф. Учебник торгового права /по изданию 1914г. – М.: Спарк, 1994. – С. 212.

¹² Яичков К. К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву. – М.: Изд. АН СССР, 1958. – С. 100.

¹³ Тарасов М. А. Годовой (навигационный) договор перевозки грузов по советскому гражданскому праву.- «Ученые записки Ростовского университета, юридического факультета». – т.XVII. – вып. 2. - 1958. – С. 62.

фактичних послуг¹⁴.

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

Щодо останнього, мова в названих главах цивільних кодексів йде про правовідношення, яке виникає з цивільно-правового договору-правочину, чи про договір-правовідношення¹⁵. При цьому договору-правочину відводиться роль регулятора зобов'язальних правовідносин, як юридичному факту, що їх породжує.

Договір-правовідношення за своєю сутністю і є договірним зобов'язанням, щодо якого застосовуються загальні положення про зобов'язання. Хоча в теорії частіше застосовується термінологія зобов'язання з договору.

Легальне визначення зобов'язання як цивільно-правової категорії міститься у статті 509 ЦК України, відповідно до якої зобов'язанням є правовідношення, в якому одна сторона (боржник) зобов'язана вчинити на користь другої сторони (кредитора) певну дію (передати майно, виконати роботу, надати послугу, сплатити гроші, тощо), а кредитор має право вимагати від боржника виконання обов'язку.

Іншими словами, зобов'язання є правовідношенням, змістом якого є кореспондовані одне одному суб'єктивні права та обов'язки його учасників.

В окремих країнах, наприклад, у Французькому Цивільному кодексі у статті 1101 термін «зобов'язання» і термін «договір» використовуються як тотожні¹⁶. Представляється, що таке ототожнення за сучасного рівня доктринального розуміння договору не є припустимим. Наразі загальноприйнятною є позиція, що зобов'язання виникають не лише з договорів, але, й, наприклад, із завдання шкоди, що дає підстави говорити про

¹⁴ Веретельник Л. К. Систематизація договорів у цивільному праві: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Ламара Котеївна Веретельник. – Харків, 2007. – С. 7.

¹⁵ Забоев К. И. Правовые и философские аспекты гражданско-правового договора. – СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс», 2003. – С. 28.

¹⁶ Цивільне право України: Курс лекцій: у 6-ти томах. Т. V. Кн.1. Загальні положення зобов'язального права / За ред. Р. Б.Шишки. – Харків: Еспада, 2005. – С. 12.

договірні та позадоговірні зобов'язання.

Вже загальноприйнятним є розуміння договору у трьох різних змістах: як підстава виникнення правовідношення (договір-правочин); як саме правовідношення, що виникає з цієї підстави (договір-правовідношення); як форма здійснення правовідношення (договір-документ).

В основному, різниця полягає в їх змісті. Так, змістом договору-правочину є договірні умови (істотні, звичайні та випадкові. Щодо випадкових Луць В.В. висловив точку зору, згідно з якою випадкові умови, за домовленості про них, стають істотними)¹⁷.

Змістом конкретного правовідношення є система прав та обов'язків учасників.

На підставі такого розуміння О.О. Красавчиков зазначав, що у самому договорі відсутні права та обов'язки, - у ньому міститься лише конкретна вольова модель того правовідношення, яке виникає у відповідності з законом на підставі договору¹⁸.

Тому у подальшому ми виходимо саме з такого його розуміння.

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

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

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

Але, перш ніж перейти до дослідження останніх, варто зупинитися на моменті співвідношення цивільних прав та цивільних правовідносин. Річ у тому, що об'єктом правового регулювання може бути лише поведінка людини, а не об'єкти матеріального світу (наприклад, речі). Тому, на думку

¹⁷ Луць В. В. Контракты у підприємницькій діяльності / В.В.Луць. – К.: Юрінком-Інтер, 2001. – С. 33.

¹⁸ Красавчиков О. А. Советское гражданское право: в 2-х томах / Октябрь Алексеевич Красавчиков. – М.: «Высшая школа». – Т. 1. - 1968. – С. 440.

Є.О. Суханова саме поведінка людини є об'єктом цивільних правовідносин, а блага в свою чергу є об'єктом поведінки учасників правовідносин¹⁹. Тобто, можна стверджувати, що певна сутність матерії, на яку звертається інтерес, що визнається правовою нормою, і складає об'єкт права.

Але в будь-якому випадку поведінка (що характеризується певним правовим режимом) не є ізольованою від об'єктів, з приводу яких вона здійснюється. В силу цього, об'єктом цивільних прав можна визнавати правовий режим благ, а не самі блага.

Безперечно, транспортна послуга як вид послуги взагалі, є об'єктом цивільних прав. Але через призму зазначеного вище виникає питання її характеристики. Так, цілком закономірно, що транспортні правовідносини виникають з приводу надання транспортних послуг. До них відносяться: переміщення вантажів, пасажирів, багажу до певного пункту призначення за певний проміжок часу; переміщення вантажу та багажу без втрат; навантаження-вивантаження; тимчасове зберігання вантажу; здавання вантажу одержувачу та його вивезення та інше.

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

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

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

¹⁹ Гражданское право: В 2-х т. Т.1. Учебник / Отв. Ред.. Е.А.Суханов. 2-е изд., перераб и доп. – М.: Издательство БЕК, 1998. – С. 294.

саме поведінка людини є об'єктом цивільних правовідносин, а блага, відповідно, є об'єктом (інтересом) поведінки учасників правовідносин.

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

З певною долею умовності це є дійсно так, оскільки, в кінці кінців об'єктом поведінки людей є або матеріальне, або нематеріальне благо.

Стосовно досліджуваного нами зобов'язання з перевезення виникає досить чітке питання – чи має воно майновий зміст чи є немайновим зобов'язанням?

Аналіз праць вчених-цивілістів вказує на наявність досить жвавої дискусії стосовно даного питання починаючи ще з Г.Ф.Шершеневича, чия теорія є панівною і в даний час. Його послідовники у даній теорії О.С.Йоффе та Є.О.Суханов обґрунтовують виключно майновий характер зобов'язання, оскільки на їх думку зобов'язаннями називаються лише такі правовідносини, які полягають в обов'язку боржника виконати на користь кредитора певну дію, що має майнову цінність. А те, що не може бути замінене наданням грошової суми, - те з юридичної точки зору не може стати предметом боргу²⁰.

Представники іншої теорії припускають наявності майнового інтересу, вираженого у відповідних санкціях, проте, за такої ситуації майновий інтерес не впливає безпосередньо зі змісту самого зобов'язання.

Інші автори обґрунтовували існування самостійного немайнового інтересу незалежно від зв'язку між майновим характером зобов'язальної дії та юридичною силою самого зобов'язання (Пассек Є.В.)²¹. Його прихильники розділяють майновий інтерес в зобов'язанні та майнову цінність предмета зобов'язання.

²⁰ Аномалії у цивільному праві України: Навч.-практ.посібник // Відп. Ред.. Р. А. Майданик. – К.: Юстініан, 2007. – С. 192.

²¹ Пассек Е. В. Неимущественный интерес и непреодолимая сила в гражданском праве /Е. В. Пассек; Ред. кол. : В. В. Витрянский и др. ; Науч. рук. В. С. Ем. - М: Статут, 2003. – С. 13.

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

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

Очевидно, що зазначене дає підстави розділяти «блага» на матеріальні та нематеріальні (людські дії, видом яких є надання послуг з перевезення вантажів), що являють собою відповідні підсистеми корисностей – матеріальних благ та корисних людських дій.

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

Нами аргументувалася вже позиція щодо наявності самостійного об'єкту цивільних прав – транспортної послуги, відмінного від послуг взагалі. Даний висновок обґрунтовуємо в тому числі позицією О.С.Йоффе, який стверджував, що природу договору визначає його основна мета. В договорі перевезення нею є переміщення вантажів чи пасажирів²². При цьому ним була виведена самостійність договору перевезення (а відповідно і перевізного зобов'язання) не через згадану мету, а через його економічну сутність. На його думку транспортна послуга є виробничим процесом, який співпадає у часі з процесом споживання продукції, в якості якої виступає саме перевезення, а

²² Йоффе О. С. Обязательственное право / Олимпиад Соломонович Йоффе. – М.: «Юрид. лит.», 1975. – С. 28.

робота по переміщенню матеріальних цінностей та пасажирів настільки специфічна, що вимагає особливого правового регулювання.

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

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

Що стосується багатоаспектності терміну «договір» відносно досліджуваної групи відносин, зазначимо наступне. В.В. Вітрянський пише: «Важнейшую юридическую особенность отношений по перевозкам пассажиров, грузов и багажа составляет то обстоятельство, что они оформляются не одним договором, а системой договорных обязательств»²³.

Тому, досліджуючи договір перевезення, свою увагу зосередимо на його характеристиці саме як договору-правовідношенні (зобов'язанні). Тим більше, що в спеціальній літературі, присвяченій дослідженню перевізних правовідносин, мова йде саме про систему договірних зобов'язань з перевезення, розкриваючи яку, автори зупиняються на характеристиці та класифікації окремих видів договорів перевезення.

Так, Молявко О.М. за різними критеріями виділяє наступні види договорів перевезення. За об'єктами – перевезення вантажу, багажу, пасажирів²⁴.

Вітрянський В.В. за предметом крім зазначених виділяє договір фрахтування (чартер) – надання всієї місткості транспортного засобу чи її частини²⁵.

²³ Вітрянский В. В. Обязательства из договоров перевозки / Гражданское право: В 4 т. Т.4: Обязательственное право / [Витрянский В.В. и др.]; отв.ред. – Е.А. Суханов. – М.: Волтерс Клувер, 2006. – С. 121.

²⁴ // Цивільне право України. Академічний курс: Підручник: у двох томах / [Дзера О. В., Жилінкова І. В., Косак В. М. та ін.]; за заг. ред. Я. М. Шевченко. – Т.2. Особлива частина. – К.: Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2003. – С. 125.

²⁵ Вітрянский В. В. Договор перевозки / Василий Владимирович Витрянский. – М.: Статут, 2001. – С. 263.

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

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

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

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

Зв'язок основного й допоміжних зобов'язань має характер взаємозалежності: якщо нормальне становлення й розвиток основного зобов'язання залежить від успішного виконання допоміжних, то існування останніх поза перевізними правовідносинами взагалі позбавлене змісту. Таким чином, загальним для всіх допоміжних зобов'язань є їхнє функціональне призначення як вираження технологічної залежності від перевезення та єдиної кінцевої мети основного й допоміжних зобов'язань. У той же час, їх унікальний з точки зору цивільного права характер у договірному праві України має винятковий характер. Але такі угоди, які довго знаходилися на узбіччі дослідження у договірному праві, отримали поширення в сучасному цивільному та господарському праві, що потребує їх теоретичного осмислення.

Як і в договорі перевезення вантажів, у транспортно-допоміжних зобов'язаннях головне значення має саме діяльність сторони, яка надає послуги, а не її речовинний результат, який тут просто відсутній, тому що «...праця виробляє послуги не у вигляді речей, а як діяльність» (авт.переклад),

- як стверджує Хаснутдинов А.І.²⁶. Створюваний у результаті цієї діяльності продукт не залишає слідів, зумовлюючи лише зростання вартості вантажу на розмір витрат за його переробку. Збіг економічної суті розглянутих відносин не випадковий, бо транспортно-допоміжні операції — це тільки етапи в становленні й розвитку перевізного зобов'язання, що опосередковує переміщення.

Варто виділити ще одну обставину, яка свідчить про однохарактерність наданих послуг за основним і допоміжним зобов'язаннями. Особливістю транспортного виробництва є те, що діяльність із переміщення здійснюється з майном, який належить клієнту – одержувачеві послуги. Без цього компонента (вантажу) робота перевізника втрачає всякий зміст. На цю обставину вказує М.І.Брагинський як на ознаку, властиву відносинам з надання послуг²⁷. Внаслідок цього, на відміну від підрядних відносин, де господарський результат досягається в основному шляхом автономної організації робіт, для відносин, які складаються на підготовчій і завершальних стадіях процесу перевезення, характерне тісне співробітництво послюгодавця й одержувача послуги. Але вантаж — це те майно, що одночасно є й об'єктом діяльності послюгодавця за допоміжним договором. У такий спосіб вантаж, як об'єкт послуги, виступає сполучним елементом, загальним для основного й допоміжного зобов'язання.

Для виконання одних допоміжних операцій достатньо контактів між транспортною організацією і вантажовідправником (вантажоодержувачем), для здійснення других — вантажовідправник (вантажоодержувач) звертається за допомогою до посередників, укладання третіх обумовлене волевиявленням транспортних і інших організацій без участі вантажовідправника (вантажоодержувача). Відповідно до цього всі допоміжні договори можна розбити на три групи за кількістю сторін у трикутнику. Першу групу складають договори, що укладаються майбутніми учасниками

²⁶ Хаснутдинов А. И. Вспомогательные договоры на транспорте. - Иркутск, 1994. – С. 23.

²⁷ Брагинский М. И. Хозяйственный договор – каким ему быть? - М.: Экономика, 1990. – С. 25.

вантажоперевізних відносин; другу — договори, в яких послуги вантажовідправника (вантажоодержувача) роблять треті особи стосовно учасників вантажоперевізного процесу; ці ж особи є суб'єктами договорів, що складають третю групу, із тією відмінністю, що суб'єктом, який протистоїть їм, є транспортна організація із системи магістрального перевізника.

З числа допоміжних договорів, що складають першу групу, слід виділити тривалі договори: навігаційні, спеціальні, річні, п'ятилітні. Річні договори не регулюють перевезення вантажів, а створюють передумови для їхнього здійснення. Визнання за ними організаційних, спеціальних функцій не скасовує їхнього тривалого характеру²⁸. З огляду на наведену конструкцію форвардного (попереднього) договору у новому ЦК п'ятирічні угоди можна визнати різновидом таких договорів.

За своєю спрямованістю (на організацію перевезень вантажів) вказані договори отримали назву організаційних. Ці договори в теорії цивільного права формулюються як договори, що не регулюють майнові відносини, а забезпечують нормальне їхнє становлення й логічний та послідовний розвиток. Так, А.І.Хаснутдинов є прихильником тієї думки, що організаційні договори майнових відношень не регулюють, а отже, предмет цивільного права «поповнюється» за рахунок включення в нього організаційних відношень, побудованих на засадах рівності й координації²⁹.

Таким чином, коли тривалі транспортні договори спрямовані на організацію майнових відносин, маються на увазі не «майнові елементи», що містяться у цих договорах, їх формалізовані майново-вартісні відношення, які складають зміст договору перевезення. Вважається помилковим включення в число організаційних транспортних договорів, крім річних, спеціальних, навігаційних, договорів на транспортно-експедиційне обслуговування й деяких інших. При такій інтепретації організаційних договорів на транспорті

²⁸ Савичев Г. П. Правовое регулирование перевозок народнохозяйственных грузов. - М.: Издательство МГУ, 1986. - С. 27.

²⁹ Хаснутдинов А. И. Вспомогательные договоры на транспорте. - Иркутск, 1994. - С. 28.

це поняття втрачає свою якісну визначеність, оскільки практично збігається з поняттям допоміжних. Отже, нема потреби в одному з названих понять. Останні зі згаданих договорів породжують зобов'язання майнового-вартісного характеру і тому не охоплюються поняттям організаційних. Допоміжний характер досліджуваних тривалих договорів з організаційним змістом є достатньо чітким. Вони регулюють відносини, покликані забезпечити нормальне становлення й розвиток майнових зв'язків, опосередковуваних основним договором перевезення, об'єднані з останнім єдиною метою, а їхній взаємозв'язок має характер взаємозалежності.

Підставою для виділення організаційних договорів не тільки на транспорті, але й інших сферах діяльності, стало включення в предмет³⁰ цивільного права організаційних відносин³¹, які не характеризуються прямим чи опосередкованим зв'язком з особистістю. До таких відносин залучені окремі суб'єкти цивільного права на засадах рівності та координації, що в подальшому отримало підтримку серед представників науки господарського права³².

Концептуально теорія організаційних правовідносин зводиться до того, що вони цивільним правом не регулюються³³. Тому в системі транспортних договорів можна виділити три групи договорів: договори про організацію перевезень, договори перевезень, допоміжні транспортні договори. Вони забезпечують функціонування транспортної системи, покликаної забезпечувати перевезення. Кожна з трьох груп договорів виконує самостійні завдання в процесі організації та здійснення перевезень.

При цьому існує різниця у змісті зазначених договорів при перевезеннях вантажів та пасажирів. Так, наприклад, якщо при перевезеннях вантажів організаційний договір передбачає саме організацію перевезення та обробки

³⁰ Советское гражданское право: Учебник. В 2-х томах. Т.1 / Илларионова М.И., Киримова О.А. - 3-е изд. испр. и доп. - М.: Высшая школа, 1985. – С. 14.

³¹ Шишка Р. Б. Предмет гражданского права в современном обществе // Образование и право.- 2000. - № 6. – С.51.

³² Быков А. Г. План и хозяйственный договор. – М., 1975.- С. 53.

³³ Клейн Н. И. Организация договорно-хозяйственных связей. – М.: Юридлит, 1976. – С. 74.

певної кількості вантажів протягом певного тривалого періоду часу. Наприклад, за згодою сторін у договорі про організацію перевезень визначається обсяг, строки та інші умови надання транспортних засобів і пред'явлення вантажів для перевезення. Договір про організацію перевезень має довгостроковий (як правило на рік) характер і укладається при наявності стійких господарських зв'язків між сторонами, викликаних необхідністю здійснювати систематичні перевезення. Він дає можливість узгодити умови, які не передбачено Статутом.

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

Договори про організацію перевезень є імперативно консенсуальними. Їх зміст становлять імперативи щодо очікуваних суб'єктивних прав і юридичних обов'язків сторін з організації майбутнього перевезення. Вони відносяться до організаційних цивільно-правових договорів, які визначають не умови товарообміну сторін, а організацію їх взаємовідносин на майбутнє.

В систему транспортних зобов'язань входять також так звані допоміжні (субсидіарні) зобов'язання. Вони, як і основні, є завершеними за правовими ознаками правовідносинами, але самотійного значення в системі транспортних зобов'язань не мають, бо самі безпосередньо не виражають діяльність з переміщення вантажів, пасажирів, багажу, а спрямовані на забезпечення цієї діяльності. Ці зобов'язання повинні сприяти виконанню основних зобов'язань і характеризуються тісним зв'язком з останніми, стосовно яких виконують службову роль, мають допоміжне значення.

Основні й допоміжні зобов'язання взаємообумовлені і взаємодіють при провідній ролі основних зобов'язань. Це проявляється в тому, що поза основними зобов'язаннями не можуть існувати допоміжні, а без допоміжних зобов'язань стає неможливим виконання основних. Допоміжні зобов'язальні

правовідносини виникають і виконуються, як правило, на початковій і кінцевій стадії перевізного процесу.

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

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

На нашу думку, слід нормативно закріпити систему транспортних договорів (основних та допоміжних) відповідно до їх ієрархії та виконуваної ролі, надаючи при цьому певної свободи учасникам транспортних відносин у виборі окремих умов таких договорів та одночасно створюючи модель максимального захисту прав контрагентів.

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

Що стосується договору буксирування (застосовується виключно на водному транспорті), варто зазначити, що він застосовується щодо суден (засобів перевезення) при необхідності застосування щодо них зовнішньої тяги. Як правило, застосовується при заходженні судна до порту, швартуванні

при незручному розташуванні порту чи за особливих умов швартування (в тому числі при хвилюванні на морі) чи для подолання, проходження крутих вузьких місць річок з швидкою течією (на р. Дунай в окремих випадках використовують до трьох буксирів одночасно). Сутність надаваної буксируванням послуги вписується у класичну схему договорів про надання послуг фактичного характеру, а тому не має самостійного місця в системі договорів, проте, має його в системі транспортних договорів.

Стосовно специфічного виду договору перевезення – договір чартеру (фрахтування) варто акцентувати увагу на наступному. Відповідно до статті 912 ЦК України за договором чартеру (фрахтування) одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати другій стороні (фрахтувальникові) за плату всю або частину місткості в одному чи кількох транспортних засобах на один або кілька рейсів для перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти або з іншою метою, якщо це не суперечить закону та іншим нормативно-правовим актам.

На перший погляд даний договір не є специфічним договором перевезення вантажів чи пасажирів, а за конструкцією схожий на договір оренди транспортного засобу (параграф 5 глави 58 ЦК України).

Тим не менше, таке бачення не є таким, що відповідає дійсності, про що в своїй роботі аргументував свого часу В.В.Вітрянський³⁴.

Ототожнення цих двох груп договорів зумовлене застосуванням єдиного терміну «фрахтування» як для відносин оренди, так і для відносин перевезення.

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

³⁴ Вітрянский В. В. Договор аренды и его виды: прокат, фрахтование на время, аренда зданий, сооружений и предприятий, лизинг / Василий Владимирович Витрянский. – М.: Статут, 2002. – С. 170.

при попутних перевезеннях). У цьому випадку і може надаватися певна місткість транспортного засобу.

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

Більш детальний аналіз розмежування зазначених договорів за правовою природою, змістом, характером, метою, міститься в наступному розділі даної роботи.

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

Перевезення, що здійснюється юридичною особою, вважається перевезенням транспортом загального користування, якщо із закону, інших нормативно-правових актів або ліцензії, виданої цій організації, випливає, що вона має здійснювати перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти за зверненням будь-якої особи.

Частина друга статті 915 ЦК прямо встановлює, що договір перевезення транспортом загального користування є публічним договором.

За формою договору виділяють договори, які укладаються в загальному порядку (наприклад, шляхом придбання проїзного квитка в касі автовокзалу на здійснення перевезення пасажирів за певним маршрутом певним рейсом), які оформлюються транспортною накладною чи коносаментом (реальні договори перевезення вантажів) та договори, що укладаються шляхом акцепту оферти, що виражений у вигляді конклюдентних дій (прийняття заявки перевізником про надання транспортного засобу для перевезення; чи договір перевезення пасажирів, що сплачує вартість проїзду в тому числі шляхом придбання проїзного квитка, в салоні автобусу).

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