

Лекція 4 ДОГОВІРНІ ЗОБОВ'ЯЗАННЯ З НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

І.С. Лукасевич-Крутник

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 загальноновизнаною 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 обгрунтованою.

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) фідуціарні 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 поіменованих та непоіменованих 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; д) договір перевезення річковим транспортом; е) договір перевезення в прямому змішаному сполученні.

Відрізняється 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 (непойменованний 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.

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, 117 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'єктивний склад договірних правовідносин. 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, 118 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, випливає, 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, троллейбусами, 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).