

ТЕМА 6. ДИНАМІКА ДОГОВІРНИХ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ

Самойленко Г.В.

Лукашевич-Крутник І.С.

Укладання договору перевезення пасажирів

Договір перевезення пасажирів та багажу є підставою для виникнення суб'єктивного права пасажирів бути доставленим до пункту призначення, а у перевізника, відповідно, - цивільного обов'язку здійснити таку доставку. Він є юридичним фактом, який запускає закріплену в законі норму права і перетворює її в реальне конкретне правовідношення; є актом саморегулювання відносин між перевізником та пасажиром. В ряді випадків такою підставою є імператив (вказівка) закону, зокрема, при перевезенні пільгової категорії пасажирів.

Процитуємо Є.О. Харитонова, що «оскільки цивільно-правовий договір є однією з головних підстав виникнення зобов'язань, його характеристика не може бути повною без висвітлення порядку укладення договорів» [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 474]. Дійсно, виникнення у пасажирів суб'єктивного права бути доставленим перевізником виникає з моменту укладання договору між ними про здійснення перевезення пасажирів.

Принадно зазначити, що на кожному виді транспорту свої особливості укладання договору перевезення. Так, на автомобільному транспорті ст. 42 Закону України «Про автомобільний транспорт» визначено, що договір перевезення пасажирів автобусом на маршруті загального користування укладається між автомобільним перевізником та пасажиром. Цей договір вважається укладеним з моменту придбання пасажиром квитка на право проїзду, а для осіб, які користуються правом пільгового проїзду, - з моменту посадки в автобус.

Такого підходу тримався І.М. Рабінович, який висловився, що договір перевезення повинен вважатися укладеним в момент сплати пасажиром

провізної плати. Сплативши за проїзд, пасажир вже має право вимагати квиток та вимагати, щоб його везли [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 445].

Звернувши увагу на існування двох видів перевезень автобусами (рейсовими міжміськими і маршрутними міськими), ми виявили, що існує два фактичних порядки укладання договору. Перший – «класичний» двостадійний, передбачає придбання квитка в касі автовокзалу (а наразі і в електронній формі за допомогою мобільних сервісів). Другий – при посадці пасажирів в транспортний засіб. Причому, оплата може здійснюватися і вже під час руху транспортного засобу (приміром, кондуктору). Такий же порядок укладання договору перевезення і при перевезенні пасажирів міським електротранспортом.

Відтак, ст. 42 Закону України «Про автомобільний транспорт» не враховує особливостей фактичних правовідносин. Принаймні, це не узгоджується з положеннями пп.12 п. 2 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, згідно яких пасажиром визнається особа, якій надається послуга з перевезення транспортним засобом та яка не бере участь у керуванні ним. Відтак, з означеного слідує, що при перевезенні пасажирів автомобільним транспортом статус пасажирів не пов'язується з моментом укладання договору чи моментом придбання квитка. Він визначається моментом початку надання особі послуг з перевезення. Звичайно, з цього не слідує, що між перевізником і пасажиром не виникають договірні правовідносини. Напроти, вони мають договірний характер і зумовлені укладанням договору, проте, у міському сполученні в силу особливостей даного виду перевезень, доцільно було б говорити про можливість укладання договору перевезення шляхом вчинення конклюдентних дій. Інакше які б були підстави вимагати від пасажирів, який вже перевозиться, оплати проїзду? Такий пасажир міг би наполягати, що до моменту оплати договір не є укладеним. Проте, це не так. З іншого боку, обов'язки з перевезення пасажирів виникають у перевізника виключно з моменту посадки пасажирів до транспортного засобу. Інакше він повинен був би силоміць завести до салону

транспортного засобу чи вимагати зайняти своє місце. Ні, закон визначає лише обов'язок пасажиром оплатити вартість проїзду. Виконання інших обов'язків пасажиром не передбачено, звичайно, окрім порядку виконання вимог перевізника щодо безпеки перевезення, дотримання громадського порядку, тощо. Моментом укладання договору передбачено і валідування картки в громадському транспорті.

По-друге, чому законодавець в ч. 2 ст. 42 Закону України «Про автомобільний транспорт» визначив, що моментом укладання договору перевезення пасажиром, який користується правом пільгового проїзду є момент посадки цієї особи в автобус? Напевно, законодавець виходив з тих припущень, що пільговий проїзд означає «безкоштовний» проїзд. У такому аспекті дійсно, сумнівів не виникає. Договір є дійсно є укладеним з моменту посадки пасажиром. Але як бути, якщо пільга передбачає не безкоштовний проїзд, а зниження вартості проїзду? У такому разі відмінностей між звичайним перевезенням і перевезенням пільгової категорії пасажирів різниці немає.

На ці особливості звернули увагу в своїй монографії О.М. Нечипуренко, С.В. Резніченко, які зазначили, що в окремих містах України оплата вартості проїзду здійснюється при виході [Ошибка! Источник ссылки не найден., с. 51]. Хоч і з порушенням приписів ст. 42 Закону України «Про автомобільний транспорт», але ж не може йтися про те, що договір не є укладеним протягом усього слідування автобуса, і є укладеним з моменту оплати вартості проїзду пасажиром і виходу з транспортного засобу. А як же бути тоді з обов'язком довести пасажиром? Адже він вже прибув до пункту призначення?

З цього зазначені автори зробили висновок, що при автомобільних перевезеннях має місце два рівнозначних порядки (способи) укладання договору перевезення пасажиром автомобільним транспортом, - у міському та приміських і міжміських сполученнях. У першому випадку йдеться про укладання договору акцептом оферти, що виражається у формі конклюдентних дій (входження до салону транспортного засобу та оплата

вартості проїзду). У другому, - про загальний порядок (придбання проїзного квитка в касі автовокзалу на здійснення перевезення пасажирів за певним маршрутом певним рейсом) [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 26-27]. Проте, в обох випадках йдеться про приєднання до умов, запропонованих перевізником. У першому випадку – конклюдентними діями (тобто, шляхом входження до салону транспортного засобу), - в другому, - шляхом придбання квитка.

Варто визнати, що були спроби аргументувати реальний характер договору перевезення пасажирів в маршрутному таксі (Д.І. Половинчик, А.Г. Бикова, Г.П. Савичев [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 121]), проте, у подальшому науковцями була визнана безпідставність такої позиції. О.С. Йоффе зазначив, що якщо перевезення вантажів частіше всього є реальним правочином, то перевезення пасажирів – у всіх випадках є консенсуальним. Це пояснюється тим, що укладання реальних правочинів передбачає передачу речі, у той час як при пасажирському перевезенні переміщуються люди, а не речі [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 623].

Чи не єдиним наразі в Україні науковцем, який аргументує можливість визнання договору перевезення пасажирів реальним, є О.В. Дзера. На його переконання, не можна поширювати характеристику «консенсуального» договору на всі види перевезень пасажирів, зокрема у міському сполученні та у міських електропоїздах, при яких квиток придбується в салоні транспортного засобу після входження в нього. Такий вид договору перевезення пасажирів має вважатися укладеним після вчинення ним певних дій, зокрема після зайняття ним місця в транспортному засобі, компостування талону, тощо [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 66], валідування картки, оплати електронною картою, пред'явлення посвідчення про наявність пільг.

Солідаризуємося з його твердженням, що сучасна цивілістична наука поки що не дала адекватної оцінки новелам ЦК України щодо консенсуальності та реальності цивільних договорів. Він зазначив, що М. М.

Сібільов та Є. О. Харитонов пов'язують реальний характер правочину моментом його укладання, яким є момент передачі речі, а відтак недооцінюють зміст ч. 2 ст. 640 ЦК України, в якій укладеність реального договору пов'язується не лише з передачею відповідного майна, а й з вчиненням певної дії [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с.66].

На жаль, аргументи, наведені О.В. Дзерою, нівелюються змістом ч. 1 ст. 42 Закону України «Про автомобільний транспорт», яким закріплено, що договір вважається укладеним з моменту придбання пасажиром квитка на право проїзду [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**]. З іншого боку, і придбання квитка пасажиром можна розцінювати як дію, з якою закон пов'язує укладання договору перевезення пасажирів при перевезенні транспортом загального користування.

Загалом слід визнати, що проблема «квитків», які, є більше екзотикою (м. Запоріжжя), аніж, правилом, є актуальною. Формально, Правила вимагають наявності квитка у пасажирів (квиток є необхідним і для доведення факту укладання договору перевезення, і необхідною умовою для виплати страхового відшкодування на випадок завдання шкоди пасажирів в ДТП, оскільки вартість квитка має «закладатися» страховий внесок за договором страхування відповідальності перед пасажиром).

Задася питанням – в чому проблема, що її породжує, - може недоліки законодавства? Відповідь тут, на наше переконання криється, здебільшого, в особливостях саме міських перевезень маршрутними таксі, - вони є динамічними, швидкими, а тому потребують швидкого укладання договору, не обтяженого формалізмом. Будь-які формальності затягують перевізний процес. Водій намагається рухатися швидко, аби швидше заробити грошей та не вийти з розкладу, «підібрати» якомога більше пасажирів, аби вони не дісталися конкурентам «з інших маршрутів», які слідує у тому ж напрямку і т.п. Швидкості прагнуть і самі пасажирів, що призводить до ігнорування Правил дорожнього руху та аварій.

Водночас, якщо звернутися до досвіду європейських країн, зокрема Німеччини, Франції, Іспанії і т.д. (та ін. країн ЄС), то виявляється, що в містах, здебільшого, перевезення здійснюються транспортом з великою місткістю пасажирів, в самому транспортному засобі відбувається лише електронне компостування проїзду раніше придбаного денного квитка (на 5, 10 та більше і т.п. перевезень, перетину зон проїзду, тощо). Тому в цих країнах подібних питань не виникає. Договір є укладеним в момент входження пасажир до транспортного засобу, - це означає що пасажир погодився (акцептував пропозицію перевізника) на здійснення проїзду на умовах перевізника. Саме ця обставина диктує характер договору перевезення транспортом загального користування – публічного договору про приєднання. Оскільки згідно умов договору перевезення пасажир має обов'язок оплатити вартість проїзду (ст. 910 ЦК України), то це є тим його обов'язком, який він має виконати як одну з умов договору, як суб'єктивний обов'язок за даним (укладеним) договором.

Такий підхід узгоджується з позицією науковців, зокрема, В.В. Вітрянського та О.Ю. Кабалкіна, на погляд яких, в споживчих правовідносинах суб'єкти підприємництва використовують публічну оферту (пропозицію укласти договір на визначених умовах) [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 308; **Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 119]. Це дозволяє нам зробити висновок, що акцептом споживача-пасажир є будь-яке волевиявлення особи, з якого слідує намір особи укласти договір на визначених умовах (скористатися транспортом). Щоправда, законодавець може встановлювати спосіб, яким має бути здійснене волевиявлення особи.

На залізничному, морському, повітряному транспорті дійсно, придбання квитка співпадає з моментом укладання договору. Його виконання темпорально відбувається пізніше.

Ми прибічниками позиції В.А. Ойгензіхта, згідно якої волевиявлення є дією, що визиває, змінює або припиняє права та обов'язки, тобто є зовнішнім вираженням волі. Завданням волевиявлення є правильне відображення внутрішньої волі і доведення її змісту до відома учасників правочину

[**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 207]. Прихильником такої позиції є і В. С. Мельников, на думку якого правочином є дія, яка є продуктом внутрішньої волі і волевиявлення (зовнішньої волі). Погодимось, що ці категорії (воля і волевиявлення) співвідносяться як зміст і форма. [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 133].

Відсутність волі і волевиявлення не призводить до укладання правочину, а у нашому випадку – договору перевезення пасажирів.

Інше питання – перевізник на рекламному буклеті, сайті виставляє зображення нових комфортних транспортних засобів. Натомість, подаються старі, некомфортні та іржаві. Чи буде така практика визнаватися згідно ст.ст. 18-19 Закону України «Про захист прав споживачів» недобросовісною або нечесною підприємницькою практикою? В країнах ЄС, США, Канади на рівні споживчого законодавства не лише заборонена нечесна підприємницька практика, але й передбачені наслідки її застосування. Ст. 19 СК Франції деталізовано не лише правові наслідки застосування недобросовісних умов, але й зловживання слабкістю, що більш чітко характеризує стан речей, аніж положення ч. 2 ст. 19 Закону України «Про захист прав споживачів» [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**].

Чи має місце введення в оману пасажирів? Чи погодився б він на укладання цього договору, знаючи про зазначені обставини? Щодо останнього, - мабуть, що не погодився. Щодо введення в оману? – як не парадоксально, але відповідь – ні. Такі дії перевізника не є оманом. Справа в тому, що ч. 2 ст. 641 ЦК України (Пропозиція укласти договір) не визнає рекламу публічною офертою. Читаємо буквально – «Реклама або інші пропозиції, адресовані невизначеному колу осіб, є запрошенням робити пропозиції укласти договір, якщо інше не вказано у рекламі або інших пропозиціях» [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**]. Відтак, реклама є лише запрошенням робити пропозиції.

У цивільно-правовій доктрині порядок укладення договору розглядається як визначена правовими нормами юридико-логічна послідовність стадій встановлення цивільних прав і обов'язків, здійснених на основі погоджених дій осіб, звернених назустріч одна одній та виражених у різноманітних способах узгодження змісту договору [40, с. 4].

Важливе практичне значення для розуміння процедури укладення договорів про надання послуг (в нашому випадку – транспортних) має виділення порядку та способу укладення договору, де порядок – нормативно визначені взаємні дії сторін, спрямовані на встановлення договірних відносин та встановлення їх змісту, а спосіб – нормативно-врегульована організація досягнення домовленості учасниками переговорів [586, с. 218].

На сторінках юридичної літератури виокремлюють загальний, спеціальний та судовий порядок укладення договорів. Загальний порядок укладення договору проявляє себе у формуванні договору в порядку, передбаченому в ст. 641–646 ЦК України. Спеціальний порядок передбачає укладення договорів, які мають свої особливості, і залежить від способів укладення договору (аукціон, конкурс, біржовий спосіб). Судовий порядок укладення договору є окремою стадією, що регулюється спільно матеріальними і процесуальними нормами законодавства, з тією особливістю, що волевиявлення сторін затверджується судовим рішенням та вступає в дію з моменту вступу в законну силу самого рішення суду [25, с. 10–13; 40, с. 10].

Щодо способів укладення договорів, то в доктрині приватного права залежно від специфіки суб'єктного складу та пов'язаних з цим особливостей порядку встановлення договірних відносин виділяються традиційний (неконкурентний) та нетрадиційний (конкурентний) способи укладення договорів. Традиційний спосіб укладення договорів давно відомий, дуже поширений і передбачає визначений суб'єктний склад майбутнього договору, що підтверджується адресованістю оферти конкретному суб'єкту. Специфіка нетрадиційного способу укладення договорів обумовлена існуванням механізму ринкової конкуренції при проведенні різного роду торгів (аукціонів,

конкурсів), за результатами яких договір укладається з переможцем торгів [21, с. 126–127]. Варто зазначити, що в сучасних умовах розвитку договірних відносин зазначені два способи не охоплюють широку палітру можливостей укладення різних договірних конструкцій, в тому числі договорів про надання транспортних послуг. Так, договір перевезення транспортом загального користування є публічним договором, і до перевізника з метою укладення договору перевезення вантажу, пасажирів, багажу може звернутись будь-яка наперед невизначена особа. А це не охоплюється жодним із зазначених способів укладення договорів.

Загальний порядок укладення договорів про надання транспортних послуг визначений положеннями гл. 53 ЦК України «Укладення, зміна і розірвання договору». Якщо договір перевезення відповідає ознакам господарського договору, визначеним у ст. 179 ГК України, то сторони при його укладенні враховують загальний порядок укладення господарських договорів, передбачений ст. 181 ГК України. Відповідно до цього порядку договір, за загальним правилом, викладається у формі єдиного документа, підписаного сторонами. Допускається укладення господарських договорів у спрощений спосіб, тобто шляхом обміну листами, факсограмами, телеграмами, телефонограмами тощо, а також шляхом підтвердження прийняття до виконання замовлень, якщо законом не встановлено спеціальних вимог до форми та порядку укладення даного виду договорів (ч. 1 ст. 181 ГК України). Як слушно з цього приводу зазначає А. Б. Гриняк, особливістю господарських договорів є те, що при їх укладенні застосовуються певні техніко-юридичні процедури, тобто порядок висловлення пропозиції укласти договір (оферти) та прийняття її (акцепту) значною мірою формалізований [104, с. 223]. У зв'язку з цим, розглядаючи перспективи модернізації договірних правовідносин у сфері господарювання, В. С. Мілаш акцентує увагу на дефініції поняття порядку укладення договору, зазначаючи, що це певна послідовність дій майбутніх сторін договору, виконання яких спрямоване на досягнення згоди щодо всіх істотних умов, а також

встановлених чинним законодавством етапів (процедур), проходження яких є обов'язковою передумовою набуття договором юридичної сили (чинності) [314, с. 136].

Сторони договорів про надання транспортних послуг згідно з принципом свободи договору є вільними в укладенні договору (ст. 627 ЦК України). Проте, як зазначається в юридичній літературі, свобода договору не є безмежною. Головним правовим обмеженням є імперативні норми [313, с. 38]. Так, досліджуючи свободу договору як загальну zásadu цивільного законодавства, В. О. Горев зазначає, що у разі, якщо учасники цивільних відносин вирішили укласти поймаєнований договір, то залежно від того економічного та юридичного результату, якого вони бажають досягти, вони можуть обирати тип договору, вид договору, а також підвид договору, якщо такий виділяється. При цьому від того, який тип (вид, підвид) договору вони вирішили укласти, залежить обсяг їх свободи у визначенні договірних умов при укладенні договору, виборі форми тощо. Це пов'язано з тим, що договори як у межах різних типів (видів) договорів, так і в межах одного типу (виду) договорів мають особливості (у суб'єктному складі, об'єкті тощо), які обумовлюють диференціацію їх цивільно-правового регулювання, у тому числі диференціацію обмежень свободи у виборі контрагента за такими договорами, визначенні їх умов, виборі форми тощо [77, с. 119]. Межею свободи сторін при укладенні договорів про надання транспортних послуг є: 1) вимоги норм ЦК України; 2) вимоги норм актів транспортного законодавства; 3) вимоги звичаїв ділового обороту; 4) вимоги принципів розумності та справедливості.

На етапі укладення цивільно-правового договору змістовний вираз прояву «свободи договору» формулюється таким чином – волевиявлення учасника правочину має бути вільним і відповідати його внутрішній волі. Нормативне вираження цього прояву «свободи договору» на етапі укладення цивільно-правового договору закріплено в ст. 3, 203, 627, 628 ЦК України [309, с. 53]. На нашу думку, саме на етапі укладення договору про надання

транспортних послуг реалізуються два інших елементи свободи договору – свобода сторін у виборі контрагента та свобода сторін у визначенні умов такого договору.

При формуванні моделі поймаєних договорів про надання транспортних послуг вплив імперативних норм цивільного законодавства більший, ніж при укладенні непоймаєних. Як слушно зазначає з цього приводу Н. В. Федорченко, особливої актуальності набуває питання про укладення договору про надання послуг, не визначених законодавчо (непоймаєних). У такому випадку вплив внутрішнього регулювання суспільних відносин переважає над їх зовнішнім регулюванням, але при цьому не може суперечити йому. Тобто вплив зовнішнього регулювання є мінімальним [586, с. 216], тоді як для окремих видів поймаєних договорів про надання транспортних послуг вплив нормативного регулювання може бути різним – від абсолютного до мінімального. Наприклад, при укладенні договорів перевезення пасажирів транспортом загального користування процедура укладення детально вписана Порядком оформлення пасажирських перевезень на транспорті, затвердженим Міністерством транспорту та зв'язку України від 23 квітня 2009 р. № 450 [387]. Тоді як при укладенні договору про нерегулярні пасажирські перевезення автобусом порядок укладення не регульовано ні нормами Закону України «Про автомобільний транспорт», ні нормами Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту. Натомість законом лише передбачено, що договір вважається укладеним з моменту його підписання сторонами (ч. 3 ст. 42 Закону України «Про автомобільний транспорт»). Тобто вплив зовнішнього регулювання є мінімальним. Сторони при укладенні такого договору про надання транспортних послуг, очевидно, повинні керуватись загальними положеннями кодифікованого акта цивільного законодавства.

ЦК України визначає такі стадії укладення будь-якого цивільно-правового договору, в тому числі договору про надання транспортних послуг: оферта – пропозиція укласти договір, що має містити істотні умови договору і

виражати намір особи, яка її зробила, вважати себе зобов'язаною у разі її прийняття; акцепт – повна та безумовна відповідь особи, якій адресована пропозиція укласти договір про надання транспортних послуг. На сторінках юридичної літератури М. М. Великанова підкреслює, що, окрім зазначених вище рис, оферта характеризується адресованістю одній або кільком конкретним особам. Тому різного роду об'яви, реклами, прайс-листи не можуть визнаватися офертою. Це лише пропозиції невизначеному колу осіб зробити оферту [54]. Зазначене підтверджується нормою ч. 2 ст. 641 ЦК України, відповідно до якої реклама та інші пропозиції, адресовані невизначеному колу осіб, є запрошенням робити пропозиції укласти договір, якщо інше не вказано в рекламі чи інших пропозиціях.

З цього приводу Р. А. Лідовець відзначає, що укладення договору завжди здійснюється в процесі переговорів, які у будь-якому випадку зазвичай проходять, як мінімум, дві стадії – оферти та акцепту [230, с. 73]. При проведенні переговорів потенційні сторони визначають умови договору, які є обов'язковими відповідно до актів цивільного законодавства, та погоджують умови, визначені на розсуд хоча б однієї зі сторін. І лише з досягненням сторонами згоди з усіх істотних умов договір про надання транспортних послуг вважається укладеним. ЦК України уточнює момент укладення договору у ч. 1 ст. 640: договір є укладеним з моменту одержання особою, яка направила пропозицію укласти договір, відповіді про прийняття цієї пропозиції. Щодо окремих договорів перевезення момент укладення нормативно визначений. Наприклад, договір про нерегулярні пасажирські перевезення автобусом укладається між замовником транспортних послуг та автомобільним перевізником і вважається укладеним з моменту його підписання сторонами (ч. 3 ст. 42 Закону України «Про автомобільний транспорт»).

У всіх вітчизняних дослідженнях дисертаційного рівня, присвячених перевезенню вантажу певним видом транспорту, порушується дискусійне питання про правову природу відносин, пов'язаних із заявкою на перевезення

вантаж і відповідними зобов'язаннями, породженими її прийняттям. Ця дискусія виникла ще в другій половині ХХ ст. та досі викликає науковий інтерес. Як слушно зауважує І. О. Безлюдько, у радянські часи було прийнято вважати, що саме зобов'язання з надання транспортних засобів і вантажу для перевезення виникає безпосередньо з плану перевезень [7, с. 244; 20, с. 18; 618, с. 76; 84, с. 266]. Але подібна схема суперечить сучасній ситуації, коли відносини між перевізником і відправником вантажу з подачі та прийняття заявки ґрунтуються на принципі приватноправових відносин, в основі яких лежить вільне волевиявлення, майнова самостійність і рівноправність сторін [19, с. 70]. В сучасних цивілістичних працях заявка на перевезення вантажу розглядається як «організаційна передумова» укладення договору [46, с. 34], як «підстава для зав'язки процесу перевезення вантажу» [134, с. 187], як «самостійне договірне зобов'язання» [177, с. 10], як «підстава виникнення зобов'язання» [61, с. 47; 528, с. 84], як «оферта» [19, с. 72; 517, с. 96] та інші.

Ми підтримуємо точку зору, що подача заявки відправником вантажу за своїм функціональним призначенням є офертою. Погоджуючись з заявкою, перевізник акцептує її та у визначений строк надає транспортні засоби під завантаження. А відправник, у свою чергу, пред'являє у встановлений строк вантаж. Підставою виникнення договірних відносин щодо надання транспортних послуг з перевезення вантажу є договір, який укладається між перевізником і відправником шляхом подачі заявки та її прийняття до виконання. Для виникнення таких договірних відносин потрібно класичне проходження двох стадій укладення договору про надання транспортних послуг – оферти та акцепту.

Порядок укладення договору про надання транспортних послуг може бути ускладнений додатковою стадією попереднього договору. Як зазначають Є. О. Харитонов та О. І. Харитонova, для розвинутого цивільного обороту достатньо характерною є ситуація, коли укладенню договору передують тривалі переговори. Оскільки такі переговори можуть бути пов'язані з витратами для однієї або обох сторін, сторони можуть бути зацікавлені у

встановленні певних гарантій щодо укладення договору в результаті цих переговорів. Функцію такої гарантії може виконувати попередній договір [595, с. 186]. Для окремих видів договірних відносин з надання транспортних послуг укладення попереднього договору є можливе. Сторони зобов'язуються укласти основний договір перевезення протягом певного строку в майбутньому на умовах, встановлених попереднім договором. Якщо договір перевезення відповідає ознакам господарського договору, то відповідно до ч. 1 ст. 182 ГК України основний договір повинен укластись не пізніше одного року з моменту укладення попереднього договору.