

ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВНУТРІШНІХ СПРАВ

На правах рукопису

УДК 347.763 (477)

Мінченко Андрій Олександрович

**Договір перевезення пасажирів та багажу  
залізничним транспортом в Україні**

Дисертація

на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук

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

Науковий керівник:

доктор юридичних наук, професор  
Запорожець Аркадій Митрофанович

Київ – 2011

## ЗМІСТ

<b>ВСТУП</b> .....	4
<b>РОЗДІЛ 1. ГЕНЕЗА СУБІНСТИТУТУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА ТА БАГАЖУ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ</b> .....	13
<b>1.1. Доктрина правового регулювання перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом та її вплив на розвиток законодавства</b> .....	13
<b>1.2. Місце договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом у системі цивільно-правових договорів</b> .....	33
Висновки до першого розділу .....	43
<b>РОЗДІЛ 2. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА ТА БАГАЖУ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ</b> .....	46
<b>2.1. Поняття та юридична характеристика договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом</b> .....	46
<b>2.2. Елементи договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом (предмет, суб'єктний склад)</b> .....	61
<b>2.3. Зміст договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом</b> .....	85
<b>2.4. Особливості укладення та форми договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом</b> .....	110
Висновки до другого розділу .....	137
<b>РОЗДІЛ 3. ПРИПИНЕННЯ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА ТА БАГАЖУ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ СТОРІН</b> .....	145
<b>3.1. Припинення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом</b> .....	145

<b>3.2. Відповідальність сторін за невиконання або неналежне виконання зобов'язань за договором перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом.....</b>	<b>157</b>
Висновки до третього розділу.....	179
<b>ВИСНОВКИ .....</b>	<b>182</b>
<b>ДОДАТКИ.....</b>	<b>188</b>
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ .....</b>	<b>193</b>

## ВСТУП

**Актуальність теми.** Необхідними складовими європейської інтеграції – найвищим пріоритетом стратегічного курсу України – є не лише розвиток та розбудова економічної інфраструктури держави, а й створення високих стандартів усіх сфер життєдіяльності суспільства. Рівень розвитку останнього багато в чому визначається рівнем розвитку сфери послуг, важливе місце в якій посідають послуги з транспортного обслуговування населення.

Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом є договором приєднання, умови якого між сторонами договору не узгоджуються і визначаються лише одним із контрагентів. Така конструкція передбачає існування двох нерівноправних суб'єктів договору перевезення: перевізника, що пропонує умови укладення договору перевезення та пасажирів, який може прийняти чи не прийняти ці умови. Як більш слабка сторона цього договору, пасажир потребує захисту та гарантування своїх прав і законних інтересів, що може бути здійснено шляхом утвердження пріоритету природних прав людини в приватноправовому регулюванні суспільних відносин та створення стійких правових гарантій їх захисту.

Незважаючи на досить значні кількісні показники пасажирських перевезень залізничним транспортом, якість послуг, що надаються пасажирів, не завжди є належною. Ця обставина зумовлює необхідність вироблення конструктивних рішень і рекомендацій щодо підвищення правових гарантій інтересів пасажирів у сфері якісного надання перевізником комплексу послуг відповідного рівня комфортності, створення ефективних механізмів їх забезпечення.

Не є досконалим і стан правового регулювання відносин із перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом. Недосконалість системи норм, що регулюють зазначені відносини, пов'язана, перш за все, з наявністю великої кількості спеціальних актів законодавства, покликаних регулювати відносини між пасажирів та перевізником. Основні положення про перевезення закріплені на рівні ЦК України. Однак лаконічність правових норм, що містяться в названому

акті, та відсилання в регулюванні перевезень до інших законів, транспортних кодексів (статутів), нормативно-правових актів і правил (ч. 2 ст. 908 ЦК України) сприяють відомчій нормотворчості, створенню на кожному виді транспорту власної системи норм і правил, що нерідко призводить до виникнення правової нерівності сторін договору.

Окремі аспекти договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом були предметом досліджень таких учених, як М.О. Тарасов, М.К. Олександров-Дольник, Б.В. Покровський, А.Г. Гусаков, Г.О. Мікрюкова, В.В. Вітрянський та деяких інших науковців. Разом із тим, незважаючи на значний внесок, зроблений ними в розвиток досліджуваного виду договору, слід зазначити, що практично всі дослідження названих авторів були проведені за часів існування зовсім інших економічних, правових та соціальних умов. У сучасній вітчизняній правовій доктрині спостерігається відсутність комплексних наукових досліджень договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом. Певна правова невизначеність, що нерідко виникає під час визначення форми та особливостей укладення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, моменту виникнення прав та обов'язків у його сторін, а також підстав припинення договору та настання відповідальності сторін за невиконання або неналежне виконання зобов'язань, що виникають із досліджуваного договору, є переконливим свідченням дефіциту правових досліджень у зазначеній сфері.

Науково-теоретичну основу дисертаційного дослідження становлять праці таких вітчизняних і зарубіжних учених, як Л.Ж. Морандьєр, Л. Еннекцерус, Е.Е. Пірвіц, Г.Ф. Шершеневич, Л.Я. Носко, Х.І. Шварц, К.К. Яічков, В.Н. Изволенський, В.А. Єгіазаров, В.Г. Баукін, А.М. Смирнов, В.В. Залеський, Д.А. Медведєв, В.Т. Смирнов, О.А. Пушкін, М.В. Макаренко, А.В. Расулов, С.О. Погрібний, А.М. Запорожець, О.В. Дзера, Н.С. Кузнецова, Д.В. Боброва, С.М. Бервено, В.І. Борисова, Р.Б. Шишка, І.В. Спасибо-Фатєєва, Ю.О. Заїка, З.В. Ромовська, М.М. Сібільов, С.О. Бородовський, А.В. Луць, Є.О. Харитонов, С.С. Бичкова, М.Л. Шелухін, Л.М. Костюченко, О.В. Клепікова, Є.Д. Стрельцова,

О.Н. Шемякін, Я.О. Добідовська, І.О. Безлюдько, Т.О. Колянковська, Л.Я. Свистун, І.В. Булгакова, О.В. Літвінова, Г.В. Самойленко, О.М. Нечипуренко та ін.

Таким чином, наведена аргументація обумовлює актуальність та важливість цього дисертаційного дослідження.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Роботу виконано відповідно до пріоритетних напрямів наукових досліджень Харківського національного університету внутрішніх справ на період 2006–2010 рр. (п. 9.1. «Проблеми цивільного права і процесу в світлі інтеграційних процесів»), схвалених Вченою Радою Харківського національного університету внутрішніх справ 23.12.2005, а також відповідно до положень Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року, затвердженої Міністерством транспорту та зв'язку України.

**Мета і завдання дослідження.** *Мета* дисертаційного дослідження полягає у формуванні теоретичної концепції цивільно-правового регулювання договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, а також у розробці науково обґрунтованих пропозицій, спрямованих на вдосконалення чинного законодавства України та правозастосовної практики.

Досягнення мети дисертаційного дослідження зумовило потребу вирішення таких завдань:

- встановити особливості нормативно-правового регулювання відносин, що виникають у зв'язку з укладенням договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом;
- визначити місце договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом у загальній системі цивільно-правових договорів;
- з'ясувати правову природу послуги з перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом;
- визначити предмет та основні ознаки договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом і на їх основі розробити авторське теоретичне визначення цього договору;

- встановити основні ознаки категорій «якість» та «комфортність» у пасажирських перевезеннях та визначити їх роль під час виконання договору;
- дослідити порядок укладення та форми договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом;
- з'ясувати механізм цивільно-правової відповідальності сторін за договором перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом.

*Об'єктом дослідження* є суспільні відносини, які виникають у зв'язку з укладенням, виконанням та порушенням договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом.

*Предмет дослідження* – договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, його законодавче забезпечення, національні та іноземні наукові джерела, існуюча судова практика.

*Методи дослідження.* Для досягнення поставленої в роботі мети у дослідженні використовувались як загальнонаукові, так і спеціальні методи. До загальнонаукових, зокрема, належать: *діалектичний* метод, використання якого дозволило розглянути договірні зобов'язання, що опосередковують відносини у сфері перевезень пасажирів та багажу залізничним транспортом у їх взаємозв'язку із загальною системою цивільно-правових договорів, а також простежити закономірності й тенденції розвитку цих правовідносин (підрозділи 1.2., 2.1., 2.2.); *формально-логічний*, який використовувався для дослідження законодавства про залізничний транспорт та виявлення відповідності його норм загальним тенденціям розвитку цивільних правовідносин (підрозділи 1.1., 2.1., 2.3., 3.1., 3.2.). Спеціальні методи, що використовувалися під час написання дисертації: *історико-правовий* – застосовувався під час дослідження етапів становлення та розвитку юридичної доктрини й законодавства про залізничний транспорт (підрозділ 1.1.); *формально-юридичний* – дозволив простежити зв'язок між правовою природою договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом та зовнішньою формою його прояву – юридичним оформленням (підрозділи 2.2., 2.3.); *системно-структурний* метод дав можливість здійснити класифікацію транспортних договорів та визначити місце відносин з перевезення

пасажирів та багажу залізничним транспортом у цивільному праві (підрозділ 1.2.); метод *порівняльного правознавства* дозволив проаналізувати національні законодавчі норми та теоретичні концепції в їх порівнянні із законодавством та правовою доктриною інших держав світу щодо деяких аспектів, пов'язаних із правовідносинами у сфері перевезень пасажирів та багажу залізничним транспортом, що дозволило розширити бачення шляхів розв'язання проблем укладення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, виробити рекомендації щодо вдосконалення понятійно-категоріального апарату та оптимізувати наукове дослідження цих правовідносин з урахуванням зарубіжного досвіду (підрозділи 2.2, 2.3, 2.4); *метод моделювання* дозволив не лише описати (систематизувати емпіричні дані) та пояснити (розкрити зв'язки між досліджуваними явищами) деякі підстави припинення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, а й виконати функцію передбачення негативних наслідків його припинення, запропонувавши шляхи їх оптимального правового вирішення (підрозділи 3.1, 3.2).

**Наукова новизна одержаних результатів** обумовлена тим, що ця робота є першим в Україні науковим дослідженням правового регулювання перевезень пасажирів та багажу залізничним транспортом, здійсненим за часів дії приватноправових засад у цивільному законодавстві України. Вперше на монографічному рівні вирішується проблема цивільно-правового забезпечення прав та законних інтересів сторін цього правочину.

Наукову новизну дослідження становлять такі положення:

*вперше:*

- на рівні дисертаційного дослідження проголошено, що до суттєвих умов договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом відносяться безпека, якість та комфортність;
- зроблено висновок про те, що форма договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, укладеного через мережу Інтернет є електронною, на яку поширюється правовий режим письмового правочину;

– здійснено розмежування правового становища учасників цивільних відносин, що виникають із договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, відносно можливості стати конкретним учасником перевезення:

- 1) особи, що не мають статусу пасажирів – які перебувають на території вокзалу в пунктах продажу проїзних документів, пунктах обслуговування з метою скористатися послугами цих пунктів щодо проїзду залізничним транспортом, перевезення ручної поклажі, багажу, вантажобагажу, отримання довідки тощо;
- 2) особи, що є пасажирів: а) у широкому розумінні – які уклали договір перевезення, придбали квиток і перебувають на території вокзалу безпосередньо перед поїздом або після неї; б) у вузькому розумінні – які уклали договір перевезення, пред'явили квиток провіднику вагона для погашення та перебувають у транспортному засобі з метою здійснення поїздки;

– визначено поняття якості пасажирських перевезень як правової категорії, під якою пропонується розуміти критичну оцінку пасажиром ступеня відповідності комфортності перевезень його сподіванням та нормам закону, тобто таку властивість, яка визначає рівень забезпечення комфортності пасажирських перевезень;

*удосконалено:*

– теоретичне визначення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, під яким необхідно розуміти двосторонній правочин, за яким одна сторона (залізничний перевізник) зобов'язується безпечно й своєчасно перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення та надати якісні послуги з перевезення згідно з придбаним проїзним документом, а в разі здавання багажу – доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на його одержання, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу – також за його провезення;

– позицію про те, що предметом договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом є послуга з перевезення, яка виявляється у безпечній, своєчасній та якісній доставці залізничним перевізником пасажирів та багажу до пункту призначення;

– класифікацію обов'язків залізничного перевізника з перевезення пасажирів та багажу: 1) обов'язки, пов'язані із забезпеченням перевезення пасажирів; 2) обов'язки, пов'язані із забезпеченням перевезення багажу та ручної поклажі пасажирів; 3) обов'язки, пов'язані із забезпеченням вчасної та безпечної доставки пасажирів до пункту призначення; 4) обов'язки, пов'язані із забезпеченням якісного обслуговування пасажирів, шляхом надання їм комплексу супутніх послуг відповідного рівня комфортності;

– положення про те, що усунення несправності транспортного засобу може слугувати підставою звільнення перевізника від відповідальності за затримку відправлення пасажирів або ж за порушення строку доставки пасажирів до пункту призначення лише в тому разі, якщо зазначені порушення сталися внаслідок непереборної сили;

– теза про те, що задля створення оптимальних механізмів урегулювання відносин між сторонами договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом внесення відомостей про пасажирів до проїзного квитка є сучасною правовою та соціальною необхідністю;

*дістали подальшого розвитку:*

– положення про необхідність розроблення та прийняття Транспортного кодексу України, впровадження якого значно підвищило б правові гарантії для пасажирів, підняло б їх на рівень закону та позбавило можливості транспортних організацій самостійно прописувати основні умови укладення договору та окремі аспекти відповідальності сторін, що сьогодні зумовлює значну захищеність інтересів перевізників;

– теза про те, що договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом є не лише консенсуальним, а й реальним правочином, що відіграє велику роль у визначенні моменту виникнення прав та обов'язків сторін договору;

– положення про те, що перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом за своєю природою є послугою, під час надання якої формується певне нематеріальне благо, що проявляється у доставці пасажирів та його багажу до пункту призначення;

– позиція, що втрата проїзного квитка пасажиром не може тягнути за собою припинення договору перевезення. Як доказ укладення договору слід використовувати дані про пасажирів та номер документа, на підставі якого було видано квиток. Такі дані повинні вноситися до проїзного квитка та дублюватися перевізником у електронних базах даних укладених договорів;

– теза про те, що особи, які не досягли шестирічного віку і перевозяться безплатно без надання їм окремого місця, мають визнаватися пасажирів, що має підтверджуватися оформленням для них безкоштовного проїзного документа із занесенням до нього прізвища, ініціалів, а також виду та номера документа, який засвідчує їх особу;

– позиція щодо необґрунтованості стягнення з пасажирів комісійного збору за послугу, пов'язану з оформленням, поверненням, переоформленням проїзних документів. Конструкція договору комісії не вписується в дані правовідносини. Більше того, цивільне законодавство взагалі не знає терміна «комісійний збір». Існує термін «комісійна плата», яка, відповідно до чинного законодавства, виплачується на підставі договору комісії. Причому комісіонер не збігається із надавачем послуг, чого не відбувається у разі продажу квитків залізничними касами;

– позиція щодо необхідності запровадження системи штрафів, що можуть застосовуватися до перевізників за порушення строку виконання зобов'язання з перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом. Запровадження такої відповідальності є необхідним заходом забезпечення прав пасажирів.

**Практичне значення одержаних результатів** полягає у тому, що вони можуть бути використані з метою удосконалення й уніфікації цивільного та транспортного законодавства України; усунення прогалин у регулюванні правовідносин із перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом; подальшого вдосконалення джерел нормативно-правового регулювання цих правовідносин.

Основні положення дисертаційного дослідження використані при підготовці курсу лекцій з дисципліни «Цивільне право України», що викладається в

Харківському національному університеті внутрішніх справ (акт впровадження Харківського національного університету внутрішніх справ від 10 березня 2011 р.).

**Апробація результатів дисертації.** Дисертацію обговорено на кафедрі цивільного права та процесу Харківського національного університету внутрішніх справ. Основні теоретичні положення та їх аргументація, висновки й пропозиції, одержані в результаті проведеного дисертаційного дослідження, обговорювалися: на науково-практичній конференції «Актуальні проблеми сучасної науки в дослідженнях молодих вчених» (Харків, 2008 р.); науково-практичній конференції, присвяченій пам'яті професора О.А. Пушкіна «Проблеми цивільного права та процесу» (Харків, 2008 р.); міжнародній науково-практичній конференції, присвяченій пам'яті професора О.А. Пушкіна «Проблеми цивільного права та процесу» (Харків, 2009 р.); науково-практичній конференції, присвяченій пам'яті професора О.А. Пушкіна «Проблеми цивільного права та процесу» (Харків, 2010 р.); міжнародній науково-практичній конференції «Протидія злочинності неповнолітніх: досвід та сучасні проблеми» (Кіровоград, 2011 р.); науково-практичній конференції «Актуальні проблеми забезпечення громадської безпеки» (Кіровоград, 2011 р.).

**Публікації.** Основні теоретичні положення та висновки дисертаційного дослідження знайшли відображення в чотирьох наукових статтях, опублікованих у виданнях, внесених до переліку наукових фахових видань ВАК України, а також шести тезах доповідей у збірниках тез та виступів на науково-практичних конференціях.

## РОЗДІЛ 1. ГЕНЕЗА СУБІНСТИТУТУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА ТА БАГАЖУ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

### 1.1. Доктрина правового регулювання перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом та її вплив на розвиток законодавства

Проблемою залізничних пасажирських перевезень цивілістична наука почала опікуватися на початку XIX ст., коли виникла потреба правового регулювання нового виду правовідносин з перевезення пасажирів. Особливу увагу з боку науковців договір перевезення пасажирів почав привертати ще наприкінці XIX ст. за часів існування Російської імперії і набув остаточного визнання та становлення як самостійний договір уже за радянських часів у середині XX ст.

Усі надбання науки, що стосуються проблематики даного дисертаційного дослідження, можна умовно поділити на три групи: 1) наукові праці, присвячені дослідженню інституту договору перевезення; 2) наукові праці, присвячені дослідженню субінституту договору перевезення пасажирів та багажу; 3) наукові праці, присвячені дослідженню безпосередньо договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом.

Разом з тим у розвитку наукової думки з цивільно-правового регулювання перевезень доцільно виокремити три етапи: 1) дослідження, здійснені за часів Російської імперії; 2) дослідження, здійснені за часів існування радянської держави; 3) дослідження, здійснені вітчизняними науковцями після набуття Україною незалежності. Виходячи з такої послідовності і буде проведене дослідження питань, обумовлених даним підрозділом.

Окрім того, окремо необхідно зупинитися на стадіях розвитку законодавства\* про залізничний транспорт. Дослідження дореволюційної, радянської та сучасної бази нормативно-правового забезпечення перевезень

---

\*Під даним терміном необхідно розуміти усю систему нормативних актів, які регулюють певну групу суспільних відносин, а не лише законодавчі акти

дозволить прослідкувати стадії розвитку інституту перевезення, виявити основні законодавчі недоліки та переваги. Використання цього досвіду має надважливе значення для подальшого вдосконалення правових норм, усунення можливих законодавчих вад та прогалин при регулюванні правовідносин з перевезення.

Перший етап становлення наукової доктрини з питань цивільно-правового регулювання перевезень ознаменувався рядом ґрунтовних досліджень, здійснених за часів Російської імперії. Передусім тут варто відзначити праці Е.Е. Пірвіца «Проект статей о договоре перевозки с объяснительною запискою» [136], І. М. Рабиновича «Теория и практика железнодорожного права по перевозке грузов, багажа и пассажиров» [181], Б.І. Утіна «Об ответственности железных дорог пред частными лицами» [228], Н. Плавтова «Очерки русского железнодорожного права» [137], М.О. Небєсова «Перевозка пассажиров и багажа» [110] та Г.Ф. Шершеневича «Учебник торгового права» [256], в якому перевезенням також була приділена значна увага.

Основною характерною рисою цивільно-правової доктрини дореволюційних часів була тенденція до виділення договору перевезення в самостійний цивільно-правовий інститут, незважаючи на те, що законодавство того часу визнавало його як окремий вид договору підряду. Навколо цієї проблематики точилися неабиякі дискусії.

Наукова спільнота того часу, що досліджувала відносини з перевезення пасажирів, розділилася на три своєрідні групи: ті вчені, що ставили під сумнів договірну природу зобов'язання з перевезення; ті, які хоча і визнавали її, але заперечували самостійність договору перевезення; і ті науковці, які надавали договору перевезення ознак самостійності.

Так, І.М. Рабинович вважав, що договір перевезення пасажирів є простим підрядним договором (*locatio operis*) на відміну від перевезення вантажів, де є елемент договору поклажі [181, с. 457]. Н. Плавтов говорив про те, що зобов'язання з перевезення пасажирів виникає не з договору і що, в крайньому випадку, лише умовно, його можна розглядати як *quasi* договір [137, с. 1–6].

Г.Ф. Шершеневич взагалі вважав договір перевезення досить складними

правовідносинами, які включали особистий і майновий найм, поклажу, доручення [256, с. 212]. Однак, разом з цим, здійснюючи класифікацію цивільно-правових договорів, Г.Ф. Шершеневич відводив договору перевезення самостійне місце в категорії договорів про надання користування чужими послугами, куди разом з перевезенням він включав також особистий найм, підряд, довіреність, комісію, поклажу і товариство [257, с. 94].

Те, що договір перевезення є видом договору підряду, в якому перевізник є підрядником, вважав і представник французького цивільного права Жюлліо де ла Морандьєр [106, с. 219].

Е.Е. Пірвіц, представник договірної теорії про перевезення, зазначав: що стосується перевезення пасажирів і вантажів залізницями, то відносини, що виникають з такого перевезення повинні визнаватися договірними, незважаючи на те, що залізниці зобов'язані до перевезення пасажирів і вантажів і взагалі обмежені у свободі договору з цього предмета [136, с. 24].

Таким чином, у період підготовки проекту Цивільного Уложення [46], що було розглянуте Державною Думою в 1913 р., особлива увага російських цивілістів та законодавця була звернена на необхідність виділення договору перевезення із всієї маси цивільно-правових договорів у самостійний вид. Це і було зроблено у Проекті Цивільного Уложення, у Розділі II Книги V якого, зобов'язання, що виникають із договорів перевезення було виділено в окрему главу XI.

За часів існування Російської імперії порядок правового регулювання договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом визначався ст. 1994 Цивільного Уложення, згідно з якою, зокрема, перевезення пасажирів залізницями повинно було підкорятися правилам, передбаченим у Проекті Цивільного Уложення, з винятками, викладеними в Загальному статуті російських залізниць. Разом з цим відносини, пов'язані з перевезенням пасажирів залізничним транспортом (як і перевезення, що здійснювалися іншими видами транспорту), могли регулюватися і спеціальними правилами, що видавалися самими перевізниками. Так, ст. 1995 Проекту Цивільного Уложення надавала

суспільним візникам можливість встановлювати обов'язкові для пасажирів та вантажовідправників правила з тим, щоб ці правила не суперечили закону і були доведені до загалу.

Таким чином, ще за часів Російської імперії сформувалися перші передумови до визнання договору перевезення як окремого, самостійного договору в системі цивільно-правових договорів. Розвиток наукової думки про регулювання правовідносин з перевезення в дореволюційній Росії знайшов свій вияв у впорядкуванні даних відносин шляхом внесення їх до Проекту Цивільного Уложення, прийняття Загального Статуту залізниць 1885 р. [129], який, до речі, містив окремий розділ, що стосувався перевезення пасажирів та їх багажу і включав 29 статей та Правил, які самостійно мали право видавати перевізники.

Процес виділення договору перевезення в самостійний вид завершився лише в період становлення радянської держави.

Однак, незважаючи на наявність тенденції до надання договору перевезення ознак самостійності, ще й за радянських часів тривали дискусії навколо цієї проблематики, проте слід зазначити, що вони вже мали досить поодинокий характер.

Так, А.Г. Гусаков у своїй праці «Железнодорожное право по законодательству СССР» доходив висновку, що договір перевезення за своєю сутністю є лише кваліфікованим підрядом [48, с. 46]. Основна ж маса радянських науковців вже не піддавала сумнівам самостійність договору перевезення та його цивілістичну природу. Так, І.Л. Брауде говорив про те, що не тільки наявність спеціального законодавства, яке регулює залізничні, морські, річкові і повітряні перевезення, але й особливості договору перевезення вимагають його виділення в особливий тип договору [131, с. 219–220]. Даної позиції дотримувався й Л.Я. Носко, який наголошував на специфічності договору перевезення пасажирів й виокремлював його в особливий вид договору [116, с. 57].

Розвиток наукової доктрини за часів Радянського Союзу набув дуже стрімкого зростання. Серед основних робіт того часу слід виділити роботи М.О. Тарасова, які хоча й були присвячені переважно регулюванню перевезень

вантажів, однак серед його праць є й такі основоположні для всього транспортного права роботи, як: «Договор перевозки по советскому праву» [215], «Очерки транспортного права» [216], «Транспортное право» [218], «Система транспортного права Советского Союза» [217].

Його ж монографія «Договор перевозки» [211] присвячена дослідженню договору перевезення, який автор вважав одним із основних у цивільному праві, являє собою дослідження значного масиву теоретичних та практичних питань, що стосуються договору перевезення. Дана праця узагальнює законодавчий матеріал та практику його застосування, здійснює аналіз судової практики. Автор вперше висловив ідею прийняття Транспортного кодексу Союзу РСР, на що він, правда, отримав ряд критичних зауважень з боку наукового світу щодо несвоечасності такої пропозиції [212, с. 139]. Значна частина його монографії присвячена й проблемі відповідальності перевізника.

Також слід згадати ґрунтовні праці А.Г. Гусакова: «Железнодорожное право по законодательству СССР» [48], «Железнодорожное право» [49], Х.І. Шварца: «Договор автомобильной перевозки» [253], «Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте» [252], К.К. Яічкова: «Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву» [262], «Договор перевозки и его значение в осуществлении планов народнохозяйственной деятельности» [261], «Договор перевозки и его виды в советском праве» [264], В.Н. Изволенського «Правовые вопросы железнодорожных перевозок» [67], М.К. Олександрова-Дольніка: «Необходимые изменения в Уставе железных дорог СССР» [4], «Содержание договора грузовой перевозки» [5], П.Д. Самойловича «Договор морской перевозки по советскому праву» [197], М.Є. Ходунова «Правовое регулирование деятельности транспорта» [239].

Таким чином, як можна побачити, особливо активізувалася робота радянських науковців – представників транспортного права у 50–60 роки минулого століття. У цей же період з даної тематики були захищені перші докторські дисертації: Х.І. Шварцем «Договоры автомобильной перевозки по советскому гражданскому праву» (1956 р.) [251], К.К. Яічковим «Договор

железнодорожной перевозки грузов по советскому праву» (1957 р.) [263], М.О. Тарасовим «Договор перевозки грузов по советскому гражданскому праву» (1957 р.) [213], М.К. Александровим-Дольніком «Договоры советского транспортного права» (1963 р.) [3], кандидатські дисертації: Г.Л. Шмигельським «Договор перевозки грузов по советскому морскому праву» (1955 р.) [259], А.Л. Маковським «Правовое регулирование морских перевозок грузов на советских судах» (1959 р.) [93], Б.Л. Хаскельбергом «Обязательство железнодорожной перевозки груза по советскому праву» [236] та ін. Найбільш близькою до тематики даного дослідження є дисертація Б.В. Покровського «Договор перевозки пассажиров и багажа по железным дорогам СССР» (1956 р.) [139], яка стала першою і єдиною дисертацією на теренах Радянського Союзу та нинішньої СНД, де було здійснене наукове дослідження договору перевезення пасажира та багажу залізничним транспортом.

Більш пізній період існування радянської держави охарактеризувався ще рядом ґрунтовних робіт у сфері перевезень. Так, були захищені дисертації І.О. Андріановим «Договор перевозки грузов по внутренним водным путям сообщения СССР» (1970 р.) [8], М.Р. Наапетяном «Договор перевозки грузов автомобильным транспортом по законодательству УССР» [108], Р.Ш. Цинцадзе «Договор перевозки грузов на автомобильном транспорте» (1971 р.) [250], В.А. Єгіазаровим «Проблемы совершенствования транспортного законодательства» (1986 р.) [55], Г.О. Мікрюковою «Договор перевозки пассажира в советском гражданском праве» (1986 р.) [96]. У своїй дисертації Г.О. Мікрюкова охопила основні проблеми перевезень пасажирів усіма видами транспорту (окрім міського), приділила значну увагу правам та обов'язкам суб'єктів договору перевезення пасажира, дослідження яких займає чи не найбільшу частину від усього обсягу її дисертаційної роботи.

Тож, як можна побачити, договори перевезення за часів існування Радянського Союзу були предметом дослідження цілої плеяди вчених. Значна частина робіт була присвячена договорам перевезення залізничним транспортом, зокрема і договору перевезення пасажира та багажу.

Разом з тим «рівень правового регулювання перевезення вантажів, пасажирів і багажу впродовж всього радянського періоду був невисоким, норми про договір перевезення були відсутніми в кодифікованих актах цивільного законодавства. Наприклад, Цивільний кодекс РРФСР 1922 р. не містив норм, які б регулювали договір перевезення» [204, с. 15]. Звичайно, це не могло не позначитися на якості забезпечення прав пасажирів, наданні їм відповідних правових гарантій при перевезеннях тощо.

Проте, незважаючи на це, за радянських часів законодавство про залізничний транспорт поступово та постійно проходило шлях розвитку та вдосконалення. Підтвердженням цього слугують шість Статутів залізниць, що приходили на зміну один одному протягом існування Радянського Союзу.

Так, зокрема, перший радянський залізничний кодекс – Загальний статут залізниць 1920 р. [122] підсумував та узагальнив досвід правового регулювання залізничних перевезень, накопичений з 1917 р. Даний нормативний акт вирішив усі основні питання того часу, що стосувалися порядку залізничних перевезень.

Другий числом Статут залізниць СРСР, який було прийнято 12 червня 1922 р. [123], багато в чому віддзеркалював вимоги військового комунізму. На момент його прийняття вже існувала велика кількість розрізнених норм, які регулювали роботу залізничного транспорту, що не сприяло їх одноманітному і правильному застосуванню. Новий Статут був набагато докладнішим за Статут 1920 р. (107 статей замість 47) і багато в чому відрізнявся від нього.

Наступний – третій Статут залізниць було прийнято в 1927 р. [127] Відмінність норм нового Статуту від Статуту 1922 р. полягала, зокрема в тому, що була уточнена відповідальність сторін за договором перевезення: в ст. 97 Статуту 1927 р. було підкреслено, що залізниця несе відповідальність не тільки за шкоду, спричинену службовими діями і упушення її службовцями та іншими особами, призначеними нею для здійснення перевезення, але й за шкоду, спричинену через об'єктивні причини; причому в останньому випадку лише тоді, коли це спеціально обумовлено в Статуті. Таким чином, Статут встановлював у деяких випадках відповідальність без вини.

Характер норм, які було уніфіковано в четвертому Статуті залізниць СРСР 1935 р. [124], свідчив про необхідність впорядкування, раціональної організації пасажирського руху, ліквідації недоліків у пасажирських перевезеннях. У той же час, піклування про людей вимагало великої уваги до зручностей перевезень пасажирів, до покращення умов перевезень і підвищення відповідальності за їх недотримання.

Завдання подальшого розвитку промисловості та сільського господарства привели до прийняття нового, післявоєнного – п'ятого числом Статуту залізниць СРСР 1954 р. [125]. У постанові Ради Міністрів СРСР було вказано, що Статут затверджується з урахуванням змін в економіці країни і в роботі залізничного транспорту, що виникли з моменту затвердження Статуту залізниць 1935 р., з метою покращення перевезень вантажів і багажу та підвищення культури в обслуговуванні пасажирів, забезпечення виконання планів по кожному роду вантажів, ліквідації нераціональних перевезень, забезпечення повного збереження вантажів та багажу, що перевозяться, покращення роботи під'їзних залізничних шляхів, покращення використання рухомого складу залізниць, підвищення відповідальності залізниць, вантажовідправників та вантажоотримувачів за невиконання планів перевезень.

Статут залізниць Союзу РСР 1964 р. [126], став останнім Статутом залізниць часів Радянського Союзу. Пункт 3 даного Статуту визначав основні завдання, що ставилися перед залізницею: повне задоволення потреб народного господарства і населення в перевезеннях, виконання планів перевезень вантажів і пасажирів, забезпечення збереження вантажів, що перевозяться, і своєчасної доставки їх у пункти призначення.

Перевезенню пасажирів та багажу було присвячено розділ VI Статуту 1964 р. Зокрема п. 120 Статуту вказував, що залізниці повинні забезпечувати потребу населення в пасажирських перевезеннях, безпеку пасажирів при користуванні залізничним транспортом, необхідні зручності для пасажирів, культурне обслуговування їх на вокзалах і в поїздах, своєчасне перевезення і збереження багажу пасажирів.

Разом з цим, незважаючи на численні нормативні акти в сфері залізничних перевезень, що протягом історії змінювали один одного, система правового регулювання перевезень за часів радянського періоду була не досить стабільною. Першим кодифікованим актом, що містив положення про перевезення, стали Основи цивільного законодавства СРСР і союзних республік 1961 р. [119], в яких з'явилася глава 9 «Перевезення». Проте ця глава містила незначну кількість норм, що регулювали перевезення пасажирів, багажу і вантажів, – всього 6 статей (ст. ст. 72–77). Так, законодавець встановлював, що за договором перевезення пасажир перевізник був зобов'язаний перевезти пасажир до пункту призначення, а у випадку здачі пасажиром багажу – також доставити багаж до пункту призначення і видати його уповноваженій на одержання багажу особі; пасажир був зобов'язаний сплатити встановлену плату за проїзд, а при здачі багажу – за перевезення багажу (ч. 2 ст. 72 Основ цивільного законодавства 1961 р.). І далі йшлося про те, що умови перевезення вантажів, пасажирів і багажу, а також відповідальність сторін у цих перевезеннях визначаються кодексами або статутами окремих видів транспорту і правилами, що видаються у встановленому порядку (ч. 3 ст. 72 Основ цивільного законодавства 1961 р.). Зазначені положення набули свого розвитку та закріплення і в Цивільному кодексі УРСР 1963 р. [118] (ст. 358).

Така система правового регулювання перевезень, як зазначає у своїй праці А.М. Смирнов, при якій основні правовідносини були регламентовані не законами, а підзаконними нормативними актами, що були видані урядом і транспортними міністерствами, сприяла реалізації суто відомчих інтересів на шкоду пасажирам. Інтереси ж транспортних організацій були занадто захищеними [204, с. 17]. Дана проблема ще й досі залишається актуальною, про що буде сказано в роботі далі.

Проте слід усе ж таки відзначити, що правова система залізничного транспорту є досить унікальною. Її формування почалося приблизно півтора століття тому і навіть за часів формування радянської держави законодавство про залізничний транспорт зберегло спадкоємність. Пояснити це можна тим, що

залізничний транспорт у дореволюційній та радянській Росії завжди являв собою державну монополію. Велика кількість нині чинних нормативних актів, що регламентують діяльність залізничного транспорту, містять норми, які вперше з'явилися ще в період Російської імперії. Наприклад, чинний Статут залізниць України можна назвати восьмою версією російського статуту залізниць. Як уже зазначалося, його попередники приймалися у 1885, 1920, 1922, 1927, 1935, 1954 та в 1964 роках, поступово розвиваючи та вдосконалюючи положення попередніх. Таким чином, у принципі, прийняття кожного нового Статуту залізниць можна порівняти з настанням нового етапу розвитку інституту пасажирських перевезень, яких можна виділити вісім.

Однак позиції вчених щодо правильності спрямування вектора розвитку законодавства про залізничний транспорт усе ж таки різняться. Так, В.Г. Баукін займає доволі принципову позицію, говорячи про нестабільність даної сфери [12, с. 2]. І.В. Спірін навпаки вбачає в такій еволюції нормативно-правових актів, що становили в різні часи законодавство про залізничний транспорт, позитивну тенденцію, говорячи про те, що практично неможливо знайти які-небудь нерегульовані відносини, пов'язані із залізничним транспортом. Тому, продовжує вчений, мова може йти не про правовий вакуум, а лише про те, що положення якого-небудь документа вимагають кон'юнктурного виправлення у зв'язку зі зміною соціальних умов або досягнень науково-технічного прогресу. Це дозволяє говорити про наявність на залізничному транспорті того, що називають правовою культурою [208, с. 125].

І все ж таки, беручи до уваги всі наведені точки зору та аргументи, необхідно сказати, що система нормативно-правових актів у сфері залізничних перевезень часів існування радянської держави була досить громіздкою та не завжди раціональною. Це знаходило своє вираження у дублюванні деяких положень різними нормативними актами, що, в свою чергу, спричиняло й виникнення певних колізій у регулюванні правовідносин з перевезення.

Що стосується третього етапу дослідження, то, перш за все, необхідно відзначити, що, незважаючи на те, що після «розпаду» СРСР на велику кількість

самостійних державних утворень, сфера цивілістичної науки все-ж таки залишилася свого роду окремим єдиним недоторканим полем. Особливо виразно це спостерігалось протягом першого десятиліття з моменту проголошення незалежності України.

Тому досить справедливим буде розглядати не лише дослідження, здійснені на теренах незалежної України, а й взагалі усі дослідження, здійснені на території країн СНД, що стосувалися проблематики перевезень.

Із наукових праць сучасного періоду слід особливо виділити ґрунтовну працю М.І. Брагінського та В.В. Вітрянського «Договорное право: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта» [22], яка являє собою узагальнене дослідження договорів про надання послуг у сфері транспорту та є однією з найбільш комплексних робіт із цього напрямку. Великий внесок у розвиток наукової доктрини з перевезень зробив В. В. Вітрянський, праці якого, можна сказати, спонукали до розвитку науки про перевезення. Серед них особливо необхідно виділити такі роботи, як: «Договор перевозки» [35], «Понятие и виды договора перевозки. Система договоров перевозки» [33], «Участники договорных отношений, связанных с перевозками» [32], «Договоры об организации перевозок грузов» [30], «Новый Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации (УЖТ) и договор перевозки» [31], «Ответственность по договору перевозки груза» [32] та ін.

Значної уваги заслуговують також роботи В.В. Залеського «Транспортные договоры» [61], В.А. Єгізарова «Транспортное право» [56], С.Ю. Морозова «Договоры об организации перевозок» [107], О.С. Стребкової «Гражданско-правовое регулирование воздушной перевозки пассажира и багажа» [195], В.В. Васильєвої «Договор перевозки: юридические аспекты» [28], А.В. Расулова «Договор железнодорожной перевозки грузов. Договор железнодорожной перевозки пассажира и багажа» [182] та ін.

Особливого пошвавлення в Росії наука набула протягом останнього десятиліття. Так, у Росії було захищено цілий ряд дисертацій, пов'язаних з окремими аспектами одних лише пасажирських перевезень: В.В. Молчанов

«Гражданско-правовое регулирование воздушных перевозок» (2007 р.) [104], Ахундов Расім Аділь Огли «Правовое регулирование пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Российской Федерации» (2005 р.) [11], С.Є. Хейгетова «Правовое регулирование перевозки пассажиров автомобильным транспортом» (2007 р.) [237], Л.В. Зарапіна «Правовое регулирование перевозки пассажиров автомобильным транспортом в междугородном сообщении» (2007 р.) [66], Н.В. Круглик «Гражданско-правовое регулирование отношений, возникающих из договора воздушной перевозки пассажира в деятельности военных организаций (на примере Федеральной службы безопасности)» (2006 р.) [87], Є.О. Єфремов «Договор воздушной перевозки» (2006 р.) [58]. Ряд дисертаційних досліджень було присвячено залізничним перевезенням вантажів: А.В. Расулов «Правовые проблемы договора железнодорожной перевозки груза в период перехода к рыночной экономике» (2003 р.) [183], О.О. Довгополов «Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом по российскому праву» (2006 р.) [52], О.В. Горюнов «Правовое регулирование железнодорожных перевозок грузов по российскому законодательству» (2006 р.) [39] та ін. Проведення цих дисертаційних досліджень сприяло також написанню і деяких монографічних робіт: Є.О. Єфремов «Правовое регулирование и охрана воздушных перевозок» [59], О.Ф. Фаст «Правовое регулирование перевозок грузов автомобильным транспортом» [231].

Говорячи про розвиток сучасної української наукової думки, можна виділити декілька основних вітчизняних робіт, що стосуються договору перевезення: О.Н. Шемякін «Правовое регулирование морской перевозки грузов и пассажиров» [255], М.В. Макаренко «Основи правового регулювання діяльності залізниць України» [92], А.М. Смирнов «Транспортне право: Курс лекцій» [204], М.Л. Шелухін «Транспортне право» [221], монографія Л.М. Костюченка «Автомобільні перевезення у міжнародному сполученні» [83].

Що стосується дисертаційних досліджень, пов'язаних з перевезенням залізничним транспортом, то необхідно виділити роботи І.В. Булгакової «Правове

регулювання перевезення вантажів залізничним транспортом в Україні» (2003 р.) [23], в якій досліджувалися договірні відносини при перевезенні вантажів залізничним транспортом та О.В. Літвінової «Договори страхування, що пов'язані із залізничним перевезенням вантажів» (2006 р.) [90].

Водночас слід визнати, що дослідження, пов'язані з перевезенням пасажирів, сьогодні в Україні майже відсутні. Єдиною роботою, в якій було здійснене наукове дослідження одного з видів договору перевезення пасажирів є дисертація О.М. Нечипуренка «Цивільно-правове регулювання перевезень таксі» (2009 р.) [113], після захисту якої у співавторстві з С.В. Резніченко та Г.В. Самойленко вийшла монографія «Цивільно-правове регулювання перевезень пасажирів таксі» [112]. Однак хоча ця робота й присвячена договору перевезення пасажирів, вона лише опосередковано торкається тематики та проблематики, обумовленої даним дисертаційним дослідженням. Специфіка ж перевезень різними видами транспорту викликає необхідність відповідного правового регулювання, а разом з цим і потребу їх окремого наукового дослідження.

Не применшуючи значного внеску, зробленого названими авторами у розвиток української правової школи договору перевезення, слід визнати, що в Україні наявна значна нестача досліджень, пов'язаних із цивільно-правовим регулюванням перевезень пасажирів. Особливо це відчувається зараз, коли назріла серйозна необхідність реформування транспортного законодавства, переосмислення дещо застарілих концепцій його побудови. Суттєво необхідним є критичний аналіз стану правового регулювання відносин з перевезення пасажирів, основну увагу якого має бути звернено на якість транспортного обслуговування населення, забезпечення правових гарантій інтересів пасажирів. Саме це має стати пріоритетним завданням для наукових пошуків у сфері цивільно-правового регулювання договорів про перевезення.

Наразі ж відносини пасажирів та перевізника регламентуються документами, що становлять складну ієрархічну систему норм та правил. У перші роки незалежності України основою законодавства України про залізничний транспорт були нормативні акти Союзу РСР. Постановою Верховної Ради

України від 12.09.1991 «Про порядок тимчасової дії на території України окремих актів законодавства Союзу РСР» [171] було встановлено, що «до прийняття відповідних актів законодавства України на території республіки застосовуються акти законодавства Союзу РСР з питань, які не врегульовані законодавством України, за умови, що вони не суперечать Конституції і Законам України».

Проте, звичайно, правова база, що склалася за часів існування Союзу РСР, економіка якого ґрунтувалася на планово-розподільчій діяльності, вже не відповідала приватноправовим напрямкам сучасного розвитку правовідносин, що формувалися на тлі запровадження та формування ринкової економіки України. Це підштовхнуло законодавця до створення нової системи нормативно-правових актів у сфері перевезень. Хоча, як виявилось на практиці, не створення нової, а лише її оновлення.

Загальні положення про перевезення пасажирів визначаються ЦК України 2004 р. ЦК України вважається основним джерелом правового регулювання діяльності залізничного транспорту, оскільки він, як говорить В.Г. Баукін, містить принципові основи приватного права і конкретизує їх відносно підприємницьких відносин у цілому і транспортних відносин зокрема [13, с. 78]. ЦК України як кодекс приватного права розглядав і С.О. Погрібний у своїй роботі «Механізм та принципи регулювання договірних відносин у цивільному праві України» [138]. ЦК України містить правила правового регулювання перевезень (глава 64), надання транспортно-експедиторських послуг (глава 65), а також інших зобов'язальних відносин, що непрямым чином можуть стосуватися перевезень – зберігання, оренди і т. ін.

Правове регулювання відносин, які виникають із договору перевезення, істотно відрізняється від регламентації ЦК України інших видів договірних зобов'язань. Головною особливістю цього явища є те, що в основному джерелі правового регулювання діяльності залізничного транспорту – ЦК України, для регулювання таких складних зобов'язань, як зобов'язання з перевезення, законодавець знайшов місце лише для 21 статті. Знову ж таки, це все пояснюється тим, що правовідносини, які виникають із перевезення, детально регламентуються

спеціальними законами, транспортними статутами (кодексами) та прийнятими у встановленому порядку правилами.

Дуже слушно відносно у ЦК України зазначає С.О. Погрібний: «Оскільки цивільні відносини становлять основу, базис усіх суспільних відносин в Україні, то статус ЦК України як основного акта цивільного законодавства держави зумовлює й те, що названий Кодекс має бути ядром, навколо якого повинна будуватися вся система актів, що регулюють суспільні відносини» [138, с. 55].

Одним із елементів такої системи актів, які регулюють відносини у сфері залізничних перевезень є Закон України «Про залізничний транспорт» [147], який є основним законом залізниць. «З прийняттям цього Закону була створена нормативна база правового регулювання діяльності залізничної галузі в нових економічних умовах, її взаємин з пасажирями, покликана забезпечити рівень дотримання їхніх прав і законних інтересів» [92, с. 47]. Закон України «Про залізничний транспорт» є комплексним актом, що включає норми багатьох галузей права, визначає правові, економічні й організаційні засади діяльності залізничного транспорту України.

У розвиток правової бази залізничних перевезень, задля більш детальної регламентації відносин, що складаються під час перевезень, постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. було затверджено Статут залізниць України [169] (далі – Статут). Завдання, що ставляться перед залізницями, сформовано в п. 100 розділу VI Статуту, де вказується, що залізниці повинні забезпечувати потреби населення у пасажирських перевезеннях, безпеку користування залізничним транспортом, необхідні зручності, якісне обслуговування пасажирів на вокзалах і в поїздах, своєчасне перевезення і збереження багажу та вантажобагажу.

Прийняття даного нормативного акта викликало жваві дискусії в науковому середовищі. Наукова спільнота дуже гостро відреагувала на зміст та перш за все на обсяг нового Статуту. Так, Т.Б. Данилова висловила думку про те, що: «Статут залізниць України, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 16.04.1998 № 457, – це зменшений на 1/3 і перекладений українською мовою

Статут залізниць Союзу РСР. Безумовно, нічого поганого в цьому немає. І, як нерідко трапляється при перекладі з однієї мови на іншу, результат праці перекладачів виявився в певній мірі гіршим оригіналу, хоч він і містить ряд цілком прогресивних нововведень» [50, с. 31]. Більш категоричну позицію зайняв Р.Я. Тюрін, який зазначив, що новий Статут є погіршеним варіантом Статуту залізниць Союзу РСР 1964 р., з якого вихолощені деякі істотні права користувачів транспортними послугами [240, с. 725]. Наразі перевезенням пасажирів та багажу залізничним транспортом у Статуті присвячено лише один розділ – VI, який містить усього лише 5 пунктів. Таким чином, без перебільшення можна сказати, що сьогодні Статут вже не відіграє тієї ролі в регулюванні відносин із перевезення пасажирів залізничним транспортом, яку він відігравав за радянських часів. Законодавець суттєво обмежив його сферу дії і основне навантаження в регулюванні відносин з перевезення пасажирів поклав на підзаконні нормативно-правові акти, прийняті на основі та у розвиток Статуту.

Методологічні аспекти взаємовідносин перевізника та пасажирів щодо перевезень залізничним транспортом знайшли своє вираження в Порядку обслуговування громадян залізничним транспортом [154] (далі – Порядок). Порядок визначає загальні умови обслуговування громадян, які здійснюють поїздки, перевозять багаж чи вантажобагаж у межах України в рухомому складі залізниць України та в вагонах суб'єктів господарської діяльності, що не входять до складу залізниць, і є обов'язковим для залізниць підприємств, установ і організацій незалежно від форм власності, що провадять підприємницьку діяльність на території України у сфері обслуговування та перевезень пасажирів, багажу і вантажобагажу та громадян (п. 1 Порядку).

Основним (за своїм змістом) нормативно-правовим актом у сфері пасажирських залізничних перевезень можна вважати Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України [158] (далі – Правила).

Чинні Правила прийшли на зміну Правилам перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України [159], які діяли до

2006 р. Даний нормативний акт розкриває та конкретизує положення норм права більш високого ієрархічного рівня і наразі є основним джерелом правового регулювання відносин, що виникають між суб'єктами договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом.

Таким чином, українське законодавство про залізничний транспорт є своєрідною системою, сформованою з різних за юридичною силою взаємозалежних нормативно-правових актів, покликаних регулювати відносини, пов'язані з перевезенням пасажирів та багажу залізничним транспортом.

Як підсумок дослідження нормативно-правових актів у сфері перевезень можна здійснити їх систематизацію за критерієм сфери дії на «акти загальної та акти спеціальної дії» [201, с. 501].

До першої групи можна віднести такі нормативні акти:

– Конституція України [81] – «основний закон громадянського суспільства та держави, що володіє вищою юридичною силою, який регламентує основи суспільного, політичного, економічного життя суспільства, права і свободи громадян, визначає межі здійснення державної влади і слугує юридичною базою усіх національних джерел (форм) права» [201, с. 511].

– ЦК України, який визначає загальні засади правового регулювання діяльності транспорту та основи договору перевезенням пасажирів та багажу;

– Закони України, що визначають загальні засади взаємодії перевізників та пасажирів, до яких належать такі: «Про транспорт» [177], «Про природні монополії» [174], «Про захист прав споживачів» [170] та ін.

До другої групи нормативно-правових актів, які безпосередньо пов'язані з перевезенням пасажирів та багажу залізничним транспортом можна віднести:

– Закон України «Про залізничний транспорт» [147], який є основним законом залізниць та першоджерелом формування українського законодавства про залізничний транспорт;

– Статут залізниць України [169];

– Нормативні акти Міністерства транспорту та зв'язку України, що регламентують залізничні перевезення, та нормативні акти Укрзалізниці (Порядок

обслуговування громадян залізничним транспортом [154], Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України [158], Правила технічної експлуатації залізниць України [166], Правила перевезень військових пасажирів, багажу та вантажобагажу залізничним транспортом України [161], Правила безпеки громадян на залізничному транспорті України [156], Порядок оформлення розрахункових і звітних документів при здійсненні продажу проїзних і перевізних документів на залізничному транспорті [155] тощо);

– Локальні нормативно-правові акти управлінь залізниць з питань перевезень пасажирів (Наказ Державного територіально-галузевого об'єднання «Південно-Західна залізниця» Про встановлення переліку платних послуг, що надаються пасажирам на вокзалах і в поїздах [144] тощо).

У зв'язку з вищезазначеним можна звернутися до праці Р.О. Халфіної «Право и реализация основных направлений экономического и социального развития», у якій вона говорила про те, що при аналізі правових форм діяльності транспорту з перевезення пасажирів особливе значення має надаватися виявленню й оцінці «якості» правової форми та її відповідності економічним закономірностям [234, с. 5]. Однак сучасний стан правового регулювання відносин, пов'язаних із перевезенням пасажирів (та з перевезенням пасажирів залізничним транспортом зокрема), як за формою (рівень систематизації, юридична сила більшості джерел) так і за змістом ще потребує певного вдосконалення. Про це, зокрема, вела мову й Г.О. Мікрюкова, яка вважала, що виробничо-економічні передумови забезпечення всебічного та якісного задоволення транспортних потреб громадян повинні бути доповнені і посилені оптимальною правовою формою відносин з перевезення пасажирів. Як вважає вчена, найважливіший недолік правового регулювання цих відносин полягає в тому, що закон фактично не відіграє в ньому провідної ролі. Основні положення про порядок обслуговування пасажирів закріплені в Правилах перевезення пасажирів, затверджених транспортними міністерствами [97, с. 6]. Дана проблема порушувалася науковою спільнотою ще в минулому столітті (про що вже

згадувалося вище), але й досі регулювання перевезень знаходиться на тому ж рівні.

Нормативно-правові акти, що мають рівень закону, надають загальну та вельми абстрактну регламентацію правовідносин, що складаються між перевізниками та пасажирями. І, як зауважував О.А. Пушкін, «вакуум», що виникає, заповнюється нормами численних відомчих актів, які, по суті, є зараз основними джерелами цивільно-правового регулювання відносин, що розглядаються [180, с. 62]. І хоча положення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, окрім ЦК України, регулюються ще й Законом України «Про залізничний транспорт» та Статутом залізниць України, проте й ці документи не регулюють багатьох принципів моментів у відносинах між перевізником та пасажирями, залишаючи значний простір для відомчої нормотворчості. У результаті чого і виникає ситуація, за якої між законом та споживачем послуг (пасажиром) постає цілий ряд усіляких правил, порядків, інструкцій, наказів тощо, що призводить до зниження рівня правових гарантій.

На даний час висловлено багато точок зору щодо можливих шляхів вирішення цієї проблеми. Однією з них є думка Є.О. Суханова, який вважає, що наявність у кожного виду транспорту статуту чи кодексу свідчить про збереження структури транспортного законодавства СРСР. Збереження п'яти транспортних статутів і кодексів призведе до неминучого дублювання при регулюванні однотипних для будь-якого виду транспорту питань. Для сучасної структури державного управління транспортом більш оптимальною системою транспортного законодавства була б така система: єдиний Транспортний кодекс і Правила перевезень для кожного виду транспорту [45, с. 33]. Цими пропозиціями Є.О. Суханов підтримав точку зору М.О. Тарасова, який, як уже підкреслювалося, ще в 1965 р. у своїй монографії пропонував створити єдиний транспортний кодекс Союзу РСР [211, с. 44].

Пропозиція щодо вирішення даної проблеми Г.О. Мікрюковою дещо відрізняється від згаданих, проте також заслуговує на визнання. Як вихід із даної ситуації вона пропонувала розглянути питання про можливе розроблення для всіх

видів транспорту Правил перевезень пасажирів, а транспортним міністерством могло б бути надане вирішення процедурних питань, пов'язаних з техніко-економічними особливостями, специфікою перевезень на окремих видах транспорту [97, с. 6]. Однак, видається, це нічого б не змінило, адже транспортні міністерства як раз тим і займаються, що вирішують процедурні питання та визначають основні принципові положення перевезень стосовно до специфіки перевезень кожним видом транспорту.

Таким чином, аналіз вищенаведених точок зору та вивчення нормативно-правової бази перевезень показує, що нормативно-правове регулювання відносин з перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом протягом усіх етапів розвитку інституту перевезення відзначалося тенденцією до створення системи нормативно-правових актів, яка відзначалася складною ієрархічною побудовою та наявністю в її складі численних пов'язаних між собою та взаємозалежних елементів. В основі цієї системи і сьогодні зберігається принцип: перевезення кожним видом транспорту має бути врегульоване власним законодавством, при цьому зберігаючи відомчий підхід до врегулювання даних відносин.

Проте, беручи до уваги всі фактори, необхідно зробити висновок, що, незважаючи на зазначені недоліки, до яких призводить відомча нормотворчість, її функціонування є необхідним важелем у врегулюванні відносин між сторонами договору перевезення. Разом з цим ефективне функціонування усіх ланок системи нормативно-правового забезпечення перевезень має забезпечуватися єдиним нормативним актом у сфері перевезень – Транспортним кодексом України, на основі та у відповідності з яким перевізники повинні розробляти власні Правила перевезень відповідно до специфіки кожного виду транспорту. Прийняття Транспортного кодексу та розроблення для кожного виду транспорту своїх єдиних Правил, у дублюванні яких іншими підзаконними нормативно-правовими актами не було б необхідності, усунуло б непоодинокі колізії та дублювання, які виявляються в численних правилах, положеннях, порядках та наказах у сфері залізничних перевезень. Створення такої системи нормативно-правового забезпечення перевезень усунуло б необхідність видання міністерських та

відомчих підзаконних нормативно-правових актів, що наразі сприяє реалізації суто відомчих інтересів нерідко на шкоду пасажиром.

Отже, розглянувши основні наукові праці, що стосуються договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, а також договору перевезення взагалі, виділивши ті питання, які були розглянуті в цих дослідженнях, а також питання, що залишились невирішеними, можна зробити висновок про необхідність проведення даного дослідження та про його безперечну актуальність.

Водночас, підбиваючи підсумок дослідженню питань, обумовлених цим підрозділом, можна також дійти того висновку, що розвиток юридичної доктрини та законодавства у сфері перевезень залізничним транспортом протягом усіх періодів існування відносин із перевезення являв собою взаємопов'язаний та взаємозалежний процес. Доктринальні пошуки вчених спрямовували розвиток даних правовідносин, поступово втілюючи їх у нормативно-правову форму.

## **1.2. Місце договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом у системі цивільно-правових договорів**

Цивільно-правові договори опосередковують відносини в різних сферах діяльності суспільства. Юридично оформлюючи і закріплюючи суспільні, передусім економічні зв'язки суб'єктів, надаючи їм рис стабільності, повторюваності, визначеності, цивільно-правові договори являють собою єдину систему, окремі частини якої тісно пов'язані між собою і взаємодіють. Це стосується і договорів перевезення.

У зв'язку з тим, що в юридичній літературі після оголошення незалежності України монографічних досліджень договору перевезення пасажирів та багажу

залізничним транспортом не проводилось, виникає необхідність визначення місця договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом у системі договорів. За даних обставин за основу можна взяти класифікацію, запропоновану Г. В. Самойленком при визначенні місця договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні [195, с. 64]. У нашому випадку таку класифікацію доцільно було б побудувати за наступною градацією: місце договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в загальній системі цивільно-правових договорів (перший рівень класифікації); у системі так званих транспортних договорів (другий рівень класифікації); та у системі договорів у сфері залізничних перевезень. «Цей можливий зв'язок відображає загальне, спеціальне й окреме та є основою моделювання єдності механізму правового регулювання цих відносин» [195, с. 64].

Іншими словами, при визначенні місця договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом у системі цивільно-правових договорів за основу буде взято триланкову систему цивільно-правових договорів, яку становлять:

- типи – класифікація договорів за такою сукупністю ознак, які виражають найбільш загальні та істотні риси цього типу. Такими ознаками необхідно вважати спрямованість результату цивільно-правового договору та його юридичну мету;

- види – певні групи договорів, які поряд із загальними рисами, притаманними тому чи іншому типу, одночасно мають і власні (видові) риси, що не суперечать віднесенню певного виду договору до однорідного типу;

- підвиди – договори, які відрізняються особливостями, що не мають істотного значення для визначення правової природи договору в цілому [17, с. 274].

Коректне визначення місця договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в загальній системі договорів має велике як теоретичне, так і практичне значення, оскільки це дає змогу виявити сутність даного договору, правильно визначити його правову природу.

Багатоманітність точок зору в сфері класифікації договорів має місце перш за все через виділення в якості підстав для класифікації різних критеріїв. В.П. Грибанов наводив класифікацію договорів залежно від зв'язку з певним видом діяльності. У зв'язку з цим вчений виділяв: договори в сфері торгівлі, побутового обслуговування, матеріально-технічного постачання, капітального будівництва, транспортної діяльності, аграрно-промислового комплексу, науково-технічного прогресу і т.д. [47, с. 35].

Проте така класифікація, як зазначає О.А. Серветник, передбачала об'єднання різносторонніх договорів (купівлі-продажу, оренди, підряду, оплатного надання послуг), кожен з яких наділений суттєвими особливостями їх правового регулювання [198, с. 51]. Крім того, за такої побудови системи договорів у законодавстві не було б загальних норм про договори окремих типів, його система ставала б більш складною, а ефективність була б знижена [40, с. 725].

Говорячи про сутність проблеми систематизації цивільно-правових договорів, В.А. Белов зазначає, що попри існування досить великої кількості наукових класифікацій цивільно-правових договорів, проблему їх систематизації не можна вважати вирішеною. Сутність її, як вважає вчений, полягає в наступному. З одного боку, існує необхідність побудови такої класифікації договорів, елементи якої були б максимально подрібненими, і такими, що співпадають з конкретними договірними видами чи хоча б такими, що до них наближаються. З іншого боку, класифікація не повинна перетворюватися в простий перелік договірних типів, згрупованих між собою за тими чи іншими ознаками [14, с. 106].

Найбільш близькими, вважає В.А. Белов, до виконання поставлених завдань виявляються класифікації, що виконані за критерієм мети чи направленості договору [14, с. 106–107]. Схожу позицію займають також: О.А. Красавчиков, вважаючи, що всі договори повинні бути розмежовані між собою за ознакою їх спрямованості [85, с. 42–43]; М.В. Гордон, який критерієм для класифікації договорів виділяв правову мету, тобто результат, до якого прагне суб'єкт

цивільного права [38, с. 85]. Саме відповідно до такої моделі викладені норми і в статтях чинного ЦК України.

Представник сучасної цивілістичної науки С.М. Бервено до існуючої системи цивільно-правових договорів також застосовує класифікацію за спрямованістю правової мети, яка може мати характер майнового або немайнового інтересу. У зв'язку з цим автор виділяє такі групи договорів: 1) договори, спрямовані на передачу майна у власність; 2) договори, спрямовані на передачу майна в користування; 3) договори, спрямовані на виконання робіт (надання послуг); 4) договори, спрямовані на надання відстрочки (розстрочки); 5) договори, спрямовані на заміну осіб у зобов'язанні; 6) договори, спрямовані 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) непоіменовані договори (договори особливого роду, *sui generis*); 13) змішані та комплексні договори; 14) «сімейні» договори [16, с. 98–99].

Як можна побачити, у даній класифікації автор в одному пункті об'єднує договори, спрямовані на виконання робіт та договори, спрямовані на надання послуг. Це зайвий раз підтверджує їх взаємозалежність та наявність спільних рис.

Проте водночас О.С. Іоффе вважав, що система зобов'язань, яка повністю відповідає завданню їх належного вивчення, може бути побудована лише на основі використання комбінованого класифікаційного критерію, який сполучає економічні і відповідні юридичні ознаки [68, с. 24]. Тим часом І.В. Апопій, говорячи про систему договорів, вважає її правовою системою. «Це означає – говорить авторка – що договори, які входять в неї об'єднуються і розділяються за юридичними ознаками» [10, с. 91].

Однак, як відзначається в юридичній доктрині, поділ договорів на основі лише одного критерію – формально-юридичного – не міг повною мірою відобразити усі особливості правового регулювання численних видів цивільно-

правових договірних зобов'язань, тому в цивілістиці набула поширення класифікація договорів з використанням як юридичних, так і економічних ознак [198, с. 50].

На підтвердження даного положення О.С. Іоффе виділяв одинадцять груп договорів) [68, с. 24–25], серед яких зобов'язання перевезення (залізничне, морське, річкове, повітряне, автомобільне перевезення, буксирування морське та річкове) вчений відводив самостійне місце, окреме від зобов'язань з надання послуг.

Схожу позицію займає й Л.К. Веретельник [29, с. 4–5], яка у своєму дисертаційному дослідженні, здійснюючи системну класифікацію договорів, відображає їх внутрішню спрямованість та механізм, мету як загальну, так і спеціальну. У даній класифікації вчена виділяє чотирнадцять типів договорів, розміщених у ЦК України, серед яких договори про доставку вантажів, пасажирів і багажу (перевезення), транспортне обслуговування вона виділяє окремим пунктом поряд із договорами про виконання робіт та про надання юридичних і/або фактичних послуг. Позицію щодо виділення транспортних договорів в окремий тип підтримують також В.Г. Самойленко [196, с. 35] та О.М. Нечипуренко [112, с. 66].

Підсумовуючи зроблені в різні часи спроби здійснити систематизацію цивільно-правових договорів, Ю.В. Романець робить висновок, що підставою класифікації цивільно-правових договорів більшістю вчених фактично визнається об'єкт договірної зобов'язання, тобто те, на що воно спрямоване [192, с. 53]. У зв'язку з цим заслуговує на увагу класифікація цивільно-правових договорів, запропонована А.В. Кашаніним, який здійснює її на основі об'єктів цивільних прав і видів дій з об'єктом цивільних прав. Автор виділяє три ступеня, відповідно до кожного з яких договори поділяються залежно від: 1) об'єкта цивільних прав, що становить предмет основного представлення; 2) видів дій, що здійснюються з тим чи іншим об'єктом цивільних прав. Класифікаційні групи, які формуються в такому випадку, будуть відповідати поняттю договірних типів (наприклад, різноманітні дії з надання послуг); 3) зустрічного представлення, що відіграє

другорядну роль у договорі, яке може мати форму оплати в грошовому еквіваленті або в натурі, або взагалі бути відсутнім. Класифікаційні групи, що отримуються таким чином, будуть відповідати поняттю договірних видів (купівля-продаж, міна, дарування, оренда та ін.) [72, с. 29–30].

Таким чином, підбиваючи підсумок дослідження першого рівня класифікації, метою якого було визначення місця договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом у системі договірних зобов'язань, можна дійти висновку, що юридична доктрина відносить даний вид договору в деяких випадках до груп зобов'язань про надання послуг, у деяких – до суміжної групи виконання робіт (надання послуг), а в деяких знаходить зобов'язанням з перевезення самостійне місце. Утім слід усе ж таки зайняти ту позицію, що зобов'язання з перевезення належать до договорів про надання послуг, проте є їх специфічним видом, що має деякі спільні риси з роботами.

Переходячи до аналізу другого рівня класифікації, маємо за мету визначення місця договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом у системі транспортних договорів.

Усі види договорів перевезення відрізняються за суб'єктним складом, змістом, своїм значенням, роллю, яку вони відіграють в обслуговуванні суспільних інтересів. Водночас їх спільною ознакою є те, що всі вони здійснюють регулювання правовідносин, які виникають у процесі просторового переміщення різних об'єктів матеріального світу (пасажирів, багажу, вантажобагажу, вантажу, пошти), що характеризують їх предмет.

Як вважає М.І. Брагінський, у вітчизняній цивільно-правовій доктрині укоренилося поняття «транспортні договори», під якими насправді розуміються цивільно-правові договори, що використовуються у 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, будівельного підряду (будівництво залізничних під'їзних шляхів) і т.п. Ядром, центральною ланкою системи всіх так званих транспортних договорів прийнято вважати

договір перевезення [22, с. 7] Що ж стосується інших так званих транспортних договорів, то їм відводиться допоміжна роль, котра, як правило полягає в забезпеченні та обслуговуванні договорів перевезення пасажирів та багажу, вантажу, які посідають центральне місце в загальній системі транспортних зобов'язань.

Однак, водночас, В.В. Вітрянський виступає проти виділення такої системи транспортних договорів, вбачаючи у ній ряд недоліків: по-перше, традиційна категорія транспортних договорів, що включає в себе різноманітні типи договірних зобов'язань, стверджує вчений, не вписується в систему цивільно-правових договорів, а єдина ознака, що їх об'єднує – участь у вказаних договорах транспортних організацій – жодним чином не може слугувати критерієм для виділення відповідної класифікаційної групи договорів; по-друге, вчення про систему транспортних договорів, де центральне, панівне місце займають договори перевезення пасажирів чи конкретної партії вантажів, а всі інші договірні зобов'язання по відношенню до цих договорів відіграють допоміжну, підлеглу роль, ґрунтується лише на буденних уявленнях про сенс діяльності транспорту (доставка пасажирів та вантажів) і не має нічого спільного з юридичним співвідношенням різноманітних договорів, що застосовуються в сфері транспортної діяльності; і, по-третє, погляд на договір перевезення пасажирів, договір перевезення конкретного вантажу як на основну, центральну ланку якоїсь системи транспортних договорів, значення яких зводиться до обслуговування названих договорів, часто утруднює юридичну кваліфікацію різноманітних правовідносин, що опосередковують перевізний процес [22, с.7–8].

Проте, де в чому з думкою, висловленою проф. В.В. Вітрянським, можна не погодитись. Аргументація цього наводиться далі.

Законодавець у ст. 21 Закону України «Про транспорт» [177] закріплює на законодавчому рівні єдину транспортну систему України, яку формують транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт;

трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування. Усі елементи цієї системи є важливими складовими діяльності транспорту. Однак, технічна характеристика перевізних засобів та організація перевезень різними видами транспорту багато в чому відрізняються одне від одного.

Основне правове забезпечення діяльності усіх видів транспорту здійснює ЦК України, який у Главі 64 містить перелік договорів, що опосередковують відносини з перевезення пасажирів і багажу (ст. 910 ЦК), вантажів (ст. 909 ЦК), пошти. Аналіз договорів, які являють собою посередню ланку в забезпеченні діяльності основних видів перевезення (пасажирів, багажу), виразно демонструє, що перевізний процес не вичерпується відносинами, які виникають при безпосередньому виконанні договору перевезення. Процес перевезення також включає відносини, що породжують обов'язок перевізника з подачі рухомого складу, та, відповідно, обов'язок відправника з надання для навантаження вантажу; відносини, які виникають з договорів про організацію роботи із забезпечення перевезення вантажів, які охоплюють собою: договори на централізоване завезення (вивезення) вантажів, на експлуатацію залізничних під'їзних колій, на подачу і прибирання вагонів, подачу заявок і замовлень, вузлові угоди, вчинення інших дій учасниками перевізного процесу як до укладення договору перевезення вантажів, так після його виконання. Підтвердженням цього виступає ст. 22 Статуту залізниць України, яка вказує, що виконання залізницею додаткових операцій, пов'язаних із перевезенням вантажів (завантаження, розвантаження, зважування, експедирування тощо), здійснюється на підставі окремих договорів.

Таким чином, у той час як різноманітні види транспорту формують єдину транспортну систему, договори, що опосередковують перевізний процес, створюють єдину систему договорів. Тобто відносини, що складаються під час перевізних процесів, будучи врегульовані нормами права, набувають форми зобов'язально-правових.

До питання щодо розмежування та виокремлення серед транспортних зобов'язань основних та допоміжних договорів вже звертався Г.В. Самойленко у

своєму дисертаційному дослідженні «Договір перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні» [195], в якому він розглядав як систему транспортних зобов'язань, так і питання про місце договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні в системі транспортних договорів. Зокрема вчений доходить висновку, що основні та допоміжні зобов'язання взаємообумовлені і взаємодіють при головній ролі основних. Це проявляється в тому, що поза основними зобов'язаннями не можуть існувати допоміжні, а без допоміжних зобов'язань стає неможливим виконання основних [195, с. 43].

Розподіл транспортних зобов'язань на основні та допоміжні також здійснювала і Л.О. Доліненко, яка, окрім того, давала і визначення транспортним зобов'язанням: «транспортними називаються зобов'язання по перевезенню вантажів, пасажирів і багажу, а також інші зобов'язання по наданню транспортних послуг, зв'язаних із перевезенням або спрямованих на переміщення вантажів іншими способами» [53, с. 216].

Таку ж диференціацію здійснює і проф. О.В. Дзера: «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, експедиції, на експлуатацію під'їзних колій, подачу і забирання вагонів тощо)» [246, с. 276].

Не можна однозначно стверджувати, що транспортні договори формують самостійну групу в загальній системі цивільно-правових зобов'язань. Водночас їх дослідження показує, що взаємодоповнюваність та компенсаційна діяльність, яку здійснюють виділені наукою основні та допоміжні договори в сфері транспорту, утворюють не що інше як систему транспортних договорів.

У даній системі договір перевезення пасажирів та багажу посідає основне місце, адже людиноцентристська орієнтація, що червоною ниткою проходить через усю дисертацію, основним завданням транспорту передбачає саме задоволення потреб населення в його просторовому переміщенні.

Отже, можна сформувати таку побудову ланки системи цивільно-правових договорів, що пов'язана з договором перевезення: договори з надання послуг ⇨ транспортні договори ⇨ основні транспортні договори ⇨ договори з перевезення пасажирів та багажу ⇨ договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом.

Перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти залежно від видів транспорту, якими вони здійснюються, можна поділити на: а) залізничні; б) внутрішніми водними шляхами (річкові); в) морські; г) повітряні; д) автомобільні. Крім того, перевезення в межах територіальної сфери дії однієї транспортної організації (наприклад, Південної залізниці) вважаються перевезеннями місцевого сполучення; перевезення двома чи кількома організаціями одного виду транспорту є перевезеннями у прямому сполученні, а перевезення за єдиним транспортним документом організаціями різних видів транспорту – перевезеннями у прямому змішаному сполученні.

Верхній щабель третього рівня класифікації (договори в сфері залізничних перевезень) займає договір перевезення пасажирів та багажу, який і є предметом даного дослідження. Даного погляду дотримується й Г.О. Мікрюкова, яка вважає, що серед договірних форм транспортного обслуговування населення договір перевезення пасажирів та багажу займає центральне місце. Його укладення та виконання необхідне для безпосереднього задоволення транспортних потреб громадян [97, с. 8].

Одним із видів перевезень залізничним транспортом є перевезення вантажу. Відповідно до ст. 8 Закону України «Про залізничний транспорт» і ст. 17 Статуту залізниць України, перевезення вантажів залізничним транспортом організовуються на договірних засадах. Правова регламентація діяльності, пов'язаної з перевезенням вантажів, здійснюється ст. ст. 908–927 ЦК України та ст. ст. 306–315 Господарського кодексу України.

ЦК України у ст. 909 дає визначення договору перевезення вантажу, відповідно до якого за договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж

до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату.

Детально зупинятися на цьому виді договору наразі необхідності немає, адже, по-перше, це виходить за рамки даного дослідження, а, по-друге, за часів державної незалежності договір перевезення вантажів вже був предметом досліджень наукової спільноти [23; 77; 195; 90]. Необхідно лише зазначити, що, окрім ЦК України та Статуту залізниць України, положення про договір перевезення вантажу залізничним транспортом регулюються окремим нормативно-правовим актом – Правилами перевезення вантажів [151].

Ще один вид залізничних перевезень – перевезення пошти – здійснюється відповідно до загальних засад перевезення вантажу. Відповідно до п. 100 Статуту залізниць України, перевезення пошти здійснюється згідно з Правилами перевезення пошти та експлуатації поштових вагонів на залізницях України [160]. Залізницею поштові перевезення здійснюються як у поштових вагонах об'єднання поштового зв'язку, так і у вагонах Державної адміністрації залізничного транспорту України, що включаються в состав пасажирських, швидких пасажирських, поштово-багажних, прискорених вантажних, приміських і місцевих електро- і дизель-поїздів (п. 1.3 Правил).

Наведена характеристика договорів перевезення залізничним транспортом не є докладною та вичерпною. Більш же повний та детальний розгляд зазначених видів перевезень виходить за рамки тематики дисертації. Проте наведена система цивільно-правових договорів та виокремлення в ній місця договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом є необхідним елементом структури дисертаційної роботи.

### *Висновки до першого розділу*

1. Розвиток правової доктрини та законодавства у сфері перевезень залізничним транспортом протягом усього часу існування відносин із перевезення являв собою взаємопов'язаний та взаємозалежний процес.

Доктринальні пошуки вчених спрямовували розвиток даних правовідносин, поступово втілюючи їх у нормативно-правову форму.

2. Законодавство України у сфері залізничних перевезень є своєрідною системою, сформованою з різних за юридичною силою взаємозалежних нормативно-правових актів, покликаних регулювати відносини, пов'язані з перевезенням пасажирів та багажу залізничним транспортом. В основу даної системи покладено принцип: перевезення кожним видом транспорту повинно бути врегульоване власним законодавством, при цьому зберігається відомчий підхід до врегулювання досліджуваних відносин.

3. В основу створення оптимальної системи законодавства у сфері перевезень мають бути покладені принципи консолідації та уніфікації законодавства з метою систематизації нормативного матеріалу та зведення його до єдиного нормативно-правового акта, який міг би усунути конкуренцію норм у регулюванні правовідносин з перевезення, підняти їх рівень до рівня закону та перемістити відомчу нормотворчість на другий план. У зв'язку з цим пропонується прийняття Транспортного кодексу України та розроблення для кожного виду транспорту своїх єдиних Правил перевезень, у дублюванні яких іншими підзаконними нормативно-правовими актами не було б необхідності та усунуло б непоодинокі колізії та дублювання, які виявляються наразі в численних правилах, положеннях та наказах у сфері залізничних перевезень. Створення такої системи нормативно-правового забезпечення перевезень усунуло б необхідність видання міністерських та відомчих підзаконних нормативно-правових актів, що наразі сприяє реалізації суто відомчих інтересів нерідко на шкоду пасажирам.

4. Розмежування усієї маси транспортних договорів на основні та допоміжні є доцільним та необхідним. Вони хоча і є взаємопов'язаними та взаємозалежними між собою, проте їх кінцева мета та призначення є відмінним: основні транспортні договори виражають взаємозв'язки між сторонами договору перевезення щодо переміщення людей чи певних матеріальних об'єктів, допоміжні ж виконують функцію організації перевізного процесу.

5. Основні та допоміжні договори в сфері транспорту утворюють систему транспортних договорів. У цій системі договір перевезення пасажирів та багажу займає центральне місце. У зв'язку з цим можна сформулювати таку побудову ланки системи цивільно-правових договорів, пов'язаної з договором перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом: зобов'язання з надання послуг ⇨ транспортні договори ⇨ основні транспортні договори ⇨ договори з перевезення пасажирів та багажу ⇨ договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом.

## **РОЗДІЛ 2. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА ТА БАГАЖУ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ**

### **2.1. Поняття та юридична характеристика договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом**

Поняття договору перевезення пасажирів та багажу, його основні положення закріплено в ст. 910 ЦК України, відповідно до якої за договором перевезення пасажирів одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, а в разі здавання багажу – також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу – також за його провезення.

Говорячи про правову природу договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, необхідно звернути увагу на те, що, по-суті, два види договору – договір перевезення пасажирів та договір перевезення багажу об'єднані в одну загальну статтю та окреслені одним загальним поняттям. Правильність такого кроку законодавця є беззаперечною, адже можна сказати, що договір перевезення багажу є залежним від договору перевезення пасажирів та має, так би мовити, супутній характер.

Перевезення багажу не розглядається в ЦК України, а також у будь-якому іншому нормативно-правовому чи підзаконному акті, що регламентує залізничні перевезення як самостійний різновид договору перевезення. Договір перевезення багажу є суміжним із договором перевезення пасажирів, вимагати прийняття багажу до перевезення має право лише пасажир, тобто особа, яка отримала проїзний квиток і тим самим уклала договір перевезення з транспортною організацією.

Як відзначають Д.А. Медведєв та В.Т. Смирнов, обов'язок перевезення багажу для транспортної організації випливає з договору перевезення пасажирів, але оформляється він додатковою угодою. Тому багаж приймається до

перевезення тільки при пред'явленні проїзного квитка. Подібно до того, як договір перевезення пасажирів носить особистий характер, так і договір перевезення багажу укладається тільки з тією особою, якій належить право проїзду за пред'явленим при здачі багажу квитком [43, с. 472].

В юридичній літературі існує два погляди на правову природу договору перевезення багажу:

1) договір перевезення багажу являє собою окремий транспортний договір, не пов'язаний з договором перевезення пасажирів;

2) перевезення пасажирів та багажу являються собою або один і той же транспортний договір, або ж договору перевезення багажу надається додатковий відносно договору перевезення пасажирів характер.

Представник першої позиції – Є.О. Суханов – вважав, що включення в єдине поняття договору перевезення як пасажирів, так і його багажу не дає підстав для висновку про правову єдність цих двох договорів. Тим більше, продовжує вчений, що і ознаки їх різні: договір перевезення пасажирів – консенсуальний, а договір перевезення багажу – реальний. Письмове оформлення цих договорів також різне: укладення договорів перевезень пасажирів засвідчується проїзними документами (квитками), а здача пасажирів багажу – багажними квитанціями [44, с. 42–43].

М.О. Тарасов, представник другої позиції вчених, вважав, що угода з перевезення багажу є двостороннім і реальним договором, втіленим у письмову форму (багажна квитанція). Однак договір перевезення багажу являє собою додатковий правочин, наявність якого залежить від укладення договору перевезення пасажирів. У тому разі, якщо договір перевезення пасажирів не виконується, то відпадає і можливість угоди з перевезення багажу [215, с. 137].

Представник дореволюційної доктрини Е.Е. Пірвіц також займав схожу позицію, говорячи про те, що навіть у тих випадках, коли перевізник перевозить лише пасажирів, а не вантаж у власному розумінні цього слова, договір, що укладається з пасажиром, обіймає собою зазвичай і договір доставки багажу,

тобто речей пасажира, що перевозяться одночасно з ним, але не під його наглядом [136, с. 4].

Дану точку зору підтримував і Б.В. Покровський, який вважав, що нерозривний зв'язок договорів перевезення пасажира і багажу показує, що договір перевезення багажу є додатковим правочином [139, с. 199]. Таке співвідношення даних договорів яскраво ілюструється тезою про те, що доля додаткового тісно пов'язана з головним договором; при недійсності головного договору відпадає і додатковий [115, с. 138].

Сучасна юридична доктрина також обстоює другий виділений погляд. Зокрема В.В. Вітрянський вважає, що перевезення багажу є факультативним зобов'язанням перевізника, яке цілком охоплюється змістом договору перевезення пасажира, а правовідносини, що виникають із приводу доставки перевізником багажу, який здається пасажиром у пункт призначення, не формує окремого договору з перевезення багажу, окремого від договору перевезення пасажира [35, с. 314].

Дещо схожий погляд із приводу перевезення пасажира та багажу висловлює і А.В. Расулов, говорячи про те, що для виникнення обов'язку перевезення багажу необхідна додаткова угода, яка виступає як юридичний факт. Отже, ті складні правовідносини, що виникають між перевізником та пасажиром, доповнюються на підставі такої угоди ще однією правоможністю і обов'язком перевезти багаж, що їй кореспондує [182, с. 131].

О.С. Іоффе говорив про те, що перевезення багажу виступає як допоміжний чи додатковий (акцесорний) правочин по відношенню до перевезення пасажирів [68, с. 628]. Водночас далі вчений зауважував, що юридичні норми, присвячені їх правовому регулюванню, включаються в одні й ті ж розділи або ж навіть статті транспортних статутів та кодексів. Але цей зв'язок, продовжував науковець, не виключає значних відмінностей між названими договорами, обумовлених вже тим, що в одному випадку перевозяться люди, а в іншому – майно [68, с. 629]. Тобто вчений хоча й говорив про наявні значні відмінності між

даними договорами, проте все ж таки перевезення багажу вважав акцесорним зобов'язанням по відношенню до перевезення пасажирів.

Отже, підсумовуючи вищевикладене, можна стверджувати, що договір перевезення багажу не утворює самостійного зобов'язання з перевезення, окремого від зобов'язання з перевезення пасажирів. З іншої сторони, договір перевезення пасажирів може мати самостійний характер, незалежно від того, чи укладено договір перевезення багажу. Однак через неможливість існування зобов'язання з перевезення багажу без укладення договору перевезення пасажирів розглядати окремо ці два види договору також не можна. Водночас не можна погодитися і з тим, що дані договори формують єдиний транспортний договір. Наявність певних особливостей правової природи даних договорів не дозволяє об'єднати їх в одну категорію. Таким чином, беручи до уваги всі вищезазначені позиції, необхідно погодитися з тим, що договір перевезення багажу є лише додатковим правочином, укладення якого може мати місце лише за наявності існування основного договору – договору перевезення пасажирів. Проте доцільність їх об'єднання одним спільним поняттям – «договір перевезення пасажирів та багажу» – не піддається сумніву, адже вони мають одну спільну мету – забезпечення переміщення пасажирів та його речей.

Поняття залізничного перевезення пасажирів та багажу (вантажобагажу), що базується на ст. 910 ЦК України, дається Порядком [154], в якому визначається, що за договором перевезення пасажирів, багажу (вантажобагажу) залізниця зобов'язується перевезти пасажирів та його багаж (вантажобагаж) до пункту призначення згідно з придбаним проїзним та перевізним документом. Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом [154] є єдиним нормативно-правовим актом, який дає визначення даного договору. Існуюча система нормативно-правового забезпечення залізничних перевезень не передбачила даного визначення у Статуті на відміну від його попередника – Статуту залізниць СРСР 1964 р. [126]. Більше того, навіть те визначення, що дає Порядок є не зовсім повним та дещо незавершеним. Обґрунтування цієї точки зору буде здійснено далі.

На відміну ж від нинішнього, Статут залізниць СРСР 1964 р. [126] в ст. 123, даючи визначення договору перевезення пасажира залізничним транспортом, встановлював, що за договором перевезення пасажира залізничним транспортом залізниця зобов'язується перевезти пасажира та його багаж у пункт призначення, надавши пасажирові місце в поїзді відповідно до придбаного квитка, а пасажир зобов'язується оплатити проїзд за встановленим тарифом, а при здаванні багажу – і за провіз багажу. Визначення договору перевезення дано і в Статуті залізничного транспорту Російської Федерації [227]: «По договорам перевозки перевозчик обязуется перевезти в пункт назначения пассажиров с предоставлением им мест в поезде, их багаж, а также грузобагаж отправителей, выдать багаж, грузобагаж управомоченным на получение багажа, грузобагажа лицам. При этом согласно установленным тарифам пассажиры обязуются оплатить свой проезд, при сдаче багажа его провоз, а отправители грузобагажа – провоз грузобагажа» (ч. 1 ст. 82).

Таким чином, можна дійти висновку, що нинішній Статут залізниць України дещо відхилився від усталеної моделі своєї структурної та змістовної наповненості. Утім це не є аргументом його недосконалості, а лише свідчить про загальну розпорошеність понятійного апарату по всіх нормативно-правових актах у сфері залізничних перевезень.

Повнота та завершеність визначення договору є відправною точкою будь-яких правовідносин. Надання визначення розкриває зміст договору, дозволяє виділити його предмет серед усіх інших родових предметів, встановлює поняття того чи іншого терміна. У науці логіки «визначенням» вважається «логічна операція, що розкриває зміст поняття шляхом перелічування ознак, які до нього входять» [224, с. 62]. Тому, не відхиляючись від загальноприйнятих засад, можна зробити спробу провести дослідження з тим, щоб надати визначення договору перевезення пасажира та багажу залізничним транспортом.

Перш за все, таке дослідження має ґрунтуватися на загальних засадах вчення про договір та основоположних засадах цивільного законодавства.

Значення договору важко переоцінити. Як зазначав О.А. Пушкін, розвиток торгівлі, збут промислової і сільськогосподарської продукції, постачання

підприємств та інших господарюючих суб'єктів необхідною сировиною, матеріалами та обладнанням, надання фізичним та юридичним особам різноманітних послуг у сфері обслуговування – у всьому цьому різноманітті господарського життя договір служить найважливішим засобом задоволення матеріальних і культурних потреб суб'єктів цивільного права [41, с. 355]. Учений також зазначав, що договір є не тільки підставою виникнення зобов'язального правовідношення, а й регулятором фактичної поведінки, оскільки ним безпосередньо визначаються взаємні права та обов'язки сторін у цьому зобов'язальному правовідношенні [41, с. 356].

Поняття цивільно-правового договору знайшло своє закріплення в ст. 626 ЦК України, відповідно до якої договором вважається домовленість двох або більше сторін, спрямована на встановлення, зміну або припинення цивільних прав та обов'язків. Аналіз цивільного законодавства чітко демонструє, що поняття договору, наданого законодавцем в ст. 626 ЦК України, є за багатьма ознаками подібним до поняття правочину, наведеного в ст. 202 ЦК України, відповідно до якої правочином є дія особи, спрямована на набуття, зміну або припинення цивільних прав та обов'язків. Тобто можна стверджувати, що конструкція договору за українським законодавством є конструкцією договору-правочину. Даний висновок знаходить підтримку і в науковій літературі [41, с. 353].

Разом з тим, із даного питання в науковому середовищі ведуться дуже жваві дискусії. Так, Б.І. Пугінський займає досить жорстку позицію, вважаючи, що серйозний удар по сформованим уявленням про договір завдала книга М.І. Брагінського та В.В. Вітрянського «Договірне право» [21]. У ній обґрунтовується подвійне розуміння договору: як сукупності правочинів («договір-правочин») і одночасно як правовідношення («договір-правовідношення»), чого не зустрічалося раніше. Подібне трактування – продовжує вчений – безпідставно відкинуло багато цінного в розумінні договору, що було накопичено цивілістичною теорією, і вивело на перший план риси і ознаки, найменш значимі і навіть взагалі непридатні для пояснення договору [179, с. 38].

Наука не має кордонів, тим більше, що на час розроблення та прийняття Цивільного кодексу України, звичайно ж, взаємодія доктринальних пошуків російських та українських вчених мала місце. Тому, можливо, спираючись на погляди В.В. Вітрянського, в ЦК України і було закріплене визначення договору, подібне до визначення правочину.

Досліджуючи *співвідношення понять «договір» та «правочин»*, можна виділити точку зору Є.О. Суханова, який стверджує, що зміст договірною зобов'язання ширше змісту правочину, що лежить в його основі, адже ряд його умов визначається не угодою сторін, а законом і звичаями ділового обороту [44, с. 166]. Його підтримує і В.Б. Гольцов, який також вважає, що зводити договір лише до правочину не є правильним. Правочин являє собою дію, спрямовану на встановлення, зміну, припинення прав чи обов'язків, а договір не тільки встановлює права та обов'язки, але й передбачає здійснення суб'єктами предметних дій, зміст яких у ньому і закріплюється за допомогою тієї чи іншої форми. Договір, продовжує науковець, визначає, які конкретно дії повинні бути вчинені та які вимоги пред'являються сторонами до їх вчинення. Звідси роль та функції договору значно ширше, ніж у правочину [37, с. 50]. Протилежної точки зору притримується О.А. Пушкін, який вважає, що договір являє собою вид цивільно-правового правочину. Правочин є родовим поняттям по відношенню до договору. Тому кожен договір є правочином, але не будь-який правочин – договором [41, с. 354].

Підкреслюючи особливе значення договору, Н.Д. Єгоров зазначає, що лише нечисленні односторонні правочини не належать до числа договорів. Основна ж маса правочинів, що зустрічаються в цивільному праві – договори [42, с. 440]. Будь-який правочин встановлює, змінює чи припиняє цивільні права та обов'язки, тому, цілком природно, що ці риси властиві й договору. Саме тому до договорів застосовуються правила про дво- та багатосторонні правочини, що передбачені главою 16 ЦК України, а до зобов'язань, що виникають з договорів – загальні положення про зобов'язання (книга 5 ЦК України). Утім Б.І. Пугінський, підбиваючи під цим деякий підсумок, говорить про те, що даний юридичний

прийом, що використовується для економичності викладення законодавчого матеріалу, не породжує тотожності правочину та договору. Закон називає договором та вимагає розуміти під договором угоду, але не правочин [179, с. 39].

Жюлію де ла Морандьєр, французький учений, під договором розумів угоду, тобто юридичний правочин, що виражає згоду двох чи більше індивідуальних воель. Разом з тим він наголошував на тому, що не будь-яка угода, не будь-яке узгодження воель, спрямоване на створення юридичних наслідків, є договором у точному смислі слова. Договором визнається тільки угода, продовжує Жюлію де ла Морандьєр, спрямована на виникнення одного чи декількох зобов'язань. Погодження воель, що має за мету не виникнення, а зміну чи припинення якого-небудь права, буде угодою, але не буде договором [105, с. 200]. Дещо схожу позицію займає В.Б. Гольцов, який зазначає, що в юридичному розумінні не можна ототожнювати «договір» та «угоду», хоча б тому, що для них характерними є різні юридичні наслідки. Угода фіксує всього лише воель (бажання) особи вступити в майбутньому в договірні відносини, чого може і не відбутися, оскільки вона не породжує будь-яких прав та обов'язків у сторін. Лише тоді угода стає договором, коли «оцінка» відповідної поведінки учасника правовідносин сполучається з передбачуваними діями [37, с. 48]. З цією позицією можна повністю погодитись.

Англійська школа цивілістики за своїм підходом до розуміння цивільно-правового договору дещо відрізняється від континентальної. Так, англійська юридична доктрина визнає основою договору волевиявлення зобов'язаної сторони, а не угоду сторін [266, с. 1], континентальна ж під договором розуміє двосторонню угоду, що породжує зобов'язання: договори містять відповідні взаємні волевиявлення двох або декількох сторін [260, с.120]. На основі даної концепції побудоване Германське Цивільне Уложення [36], де в більшій мірі йдеться про волевиявлення. Більш того, дана категорія окремо виділена у главу II розділу III книги I Германського Цивільного Уложення, що має назву «Волевиявлення».

Розгляд *співвідношення понять «договір» та «правовідношення»*, доцільно почати зі слів Р.О. Халфіної, яка говорила, що іноді поняття правовідношення звужується до такої міри, що охоплює лише цивільно-правові зобов'язальні відносини, іноді настільки розширюється, що втрачає будь-яку визначеність специфічної форми зв'язку права із суспільними відносинами і по суті перестає функціонувати [233, с. 7]. Поняття «договір» та «правовідношення» часто ототожнюються та розуміються як одне й теж. Проте, як говорив Б.І. Пугінський, слід зважати також і на те, що категорія «правовідношення» торкається відносин, що регулюються правом, тобто загальнозобов'язковими нормами. Для теоретиків права приватноправові договори ніколи не входили в зміст права. Тому розуміння правовідносин цивілістами, які мають на увазі під ним перш за все «договірні правовідносини», зовсім не збігається з загальнотеоретичною концепцією правовідношення [179, с. 46].

Отже, цивільно-правовий договір є не лише правочином, правовідношенням чи юридичним фактом. У світлі всього сказаного слід констатувати, що не можна обмежувати поняття договору лише двома конструкціями – «договір-правочин» та «договір-правовідношення», як це має місце у чинному ЦК України. Ці риси здатні розкрити лише частину його сутності. Основним важелем конструкції «договір», його основною сутністю є той значний вплив, який він може справляти на суспільні відносини, що ним регулюються. Конструкція цивільно-правового договору виступає підставою зобов'язання, регулятором та організатором відносин сторін, що діють задля досягнення певного правового результату.

Таким чином, на основі проведеного теоретичного дослідження та аналізу позицій окремих вчених можна сформулювати загальне розуміння *цивільно-правового договору як зобов'язально-правової форми правовідносин, що ґрунтується на домовленості двох або більше сторін, які дійшли згоди за всіма істотними умовами, з метою досягнення позитивного правового результату та настання юридичних наслідків.*

Наступним етапом виведення поняття договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом є наведення його юридичної характеристики, що дозволить сформулювати конкретне уявлення про даний договір.

Залежно від критерію розподілу прав та обов'язків між сторонами, договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом є *двостороннім*, адже правами та обов'язками наділені обидві сторони зобов'язання. Двосторонній характер договору залізничного перевезення пасажирів та багажу виражається в тому, що кожна сторона (перевізник і пасажир) володіє як певними правами, так і несе конкретні обов'язки (пасажир має право на перевезення, але зобов'язаний оплатити свій проїзд, а перевізник має право на отримання від пасажирів вартості його проїзду, але зобов'язаний перевезти його). Договір перевезення пасажирів може включати і обов'язок перевезення його багажу. У своєму дослідженні О.А. Пушкін давав відповідь на питання щодо того, хто перший повинен виконати обов'язок, покладений на нього двостороннім договором: найчастіше черговість виконання встановлюється заздалегідь (законом або договором) або впливає із суті самого договору [41, с. 360]. Сутність договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом виражається в тому, що інших шляхів виконання договору, окрім перевезення транспортною організацією пасажирів та багажу, немає. Свій основний обов'язок за договором (оплата проїзду) пасажир виконує вже на стадії його укладення, чим і породжує обов'язок залізничного перевізника виконувати цей договір.

За критерієм наявності або відсутності еквівалентності відносин договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом є *оплатним*. Оплатність договору залізничного перевезення пасажирів та багажу полягає в тому, що обов'язку транспортної організації з доставки пасажирів і його багажу в пункт призначення протистоїть зустрічний обов'язок сплатити провізну плату. Певні групи пасажирів мають право на пільги при оплаті проїзду. Так, Законом України «Про залізничний транспорт» [147] у ч. 5 ст. 9 встановлюється, що для захисту інтересів окремих категорій громадян на пасажирських перевезеннях, у тому числі приміських, можуть передбачатися пільгові тарифи. Збитки залізничного

транспорту загального користування від їх використання відшкодовуються залізничному перевізнику за рахунок державного або місцевих бюджетів залежно від того, яким органом прийнято рішення щодо введення відповідних пільг.

У науковому середовищі щодо положення про безкоштовний та пільговий проїзд існує думка Х.І. Шварца, який вважав, що особи, які як виняток мають право безкоштовного проїзду, не можуть розглядатися як учасники договору перевезення; вони – пасажери, права яких на проїзд обумовлені не договором з перевізником, а нормами адміністративного права, що приписують перевізнику перевозити їх безкоштовно [252, с. 174]. Утім видається, що в даному випадку вченим допускається логічна помилка – порушення закону тотожності, а саме підміна поняття. Пасажир завжди є учасником та стороною договору перевезення пасажера.

Інша справа, що система надання пільг на проїзд транспортом загального користування є застарілою та потребує докорінних змін. Так, у даний час в Російській Федерації законодавчо вирішене питання про заміну пільг грошовими компенсаціями [117]. Після набрання даними законодавчими змінами законної сили, пільговий проїзд було замінено адресною грошовою допомогою кожній особі, що мала право пільгового проїзду. І хоча прийняття в Україні такого закону створило б, принаймні на початковій стадії деякі проблеми, адже велика кількість осіб, що мають пільги, будуть їх позбавлені, а грошова компенсація можливо не повною мірою буде покривати витрати цих категорій населення на поїздки, проте такий крок є необхідним задля нормального функціонування транспортної системи держави, одержання прибутку від перевезень та вдосконалення технічної бази. Недоліком нинішньої системи пільг є те, що деякі особи, які мають право на пільги, взагалі ними не користуються. Наприклад, особа, яка має право на пільги в користуванні залізничним транспортом, може панічно боятися, або ж особа є похилого віку, для якої вже немає ні необхідності, ні бажання подорожувати. У такому разі заміна пільг грошовими компенсаціями для таких осіб є більш прийнятною.

*Момент досягнення згоди щодо істотних умов договору.* Ч. 1 ст. 640 ЦК України визначає, що договір є укладеним з моменту одержання особою, яка направила пропозицію укласти договір, відповіді про прийняття цієї пропозиції.

Момент досягнення домовленості щодо істотних умов договору має велике теоретичне та практичне значення. Чітке встановлення моменту, з якого договір перевезення пасажирів та багажу вважається укладеним є необхідним, оскільки саме з цього моменту виникають права та обов'язки сторін, договір набирає законної сили.

Консенсуальними договорами в юридичній літературі визначаються договори, які вважаються укладеними в момент одержання особою, що направила пропозицію укласти договір (оферту), відповіді другої сторони про прийняття цієї пропозиції (акцепту), тобто в момент досягнення згоди сторін. Реальними ж є договори, які вважаються укладеними з моменту передання майна або вчинення певної дії [109, с. 167]. Розвиваючи дане положення, В.А. Белов займає ту позицію, що реальними є будь-які договори, що вважаються укладеними з моменту початку свого виконання [14, с. 100].

У теорії [68, с. 623; 102, с. 375; 182, с. 135; 45, с. 43] панує точка зору, що за своєю юридичною природою договір перевезення пасажирів належить до консенсуальних договорів, тобто вважається укладеним з моменту досягнення його сторонами згоди з усіх істотних умов (що засвідчується видачею квитка) і є укладеним до початку його виконання (безпосередньо перевезення). Квиток є важливим документом у зобов'язаннях з перевезення: узгоджуючи своє волевиявлення, спрямоване на встановлення даних правовідносин, сторони підтверджують його укладанням договору перевезення, що супроводжується видачею квитка. Даний документ фіксує основні умови договору перевезення пасажирів залізничним транспортом. Утім більшість учених, говорячи про консенсуальність даного договору, не враховують момент коли саме видається квиток. За загальним правилом процес укладення договору складається з двох взаємопов'язаних стадій – пропозиції укласти договір (оферти) та прийняття пропозиції (акцепту) – ч. 3 ст. 638 ЦК України. У нашому випадку оферентом

виступає особа, яка бажає укласти договір перевезення пасажирів залізничним транспортом та робить пропозицію залізничному перевізнику в особі його представника – касира продати квиток. Після узгодження всіх деталей майбутньої угоди: станцій відправлення та призначення, місця та типу вагона тощо і за відсутності підстав, за яких залізничний перевізник може відмовити в оформленні проїзних документів, касир приймає пропозицію на укладення договору та здійснює оформлення і видачу квитка.

Із цього приводу досить цінною є думка авторів коментаря Статуту автомобільного транспорту союзних республік [121], які виділяють групу реальних договорів перевезення пасажирів, що вважаються укладеними з моменту входу в транспортний засіб для прямування до місця призначення і оплати проїзду. У даному випадку, як вважає А.Г. Биков, момент придбання квитка збігається з початковим періодом виконання договору [24, с. 121]. Є всі підстави вважати, що таке тлумачення «реальності договору» за всіма ознаками підходить для застосування і у випадку укладення договору перевезення пасажирів на залізничному транспорті.

У зв'язку з вищевикладеним видається доцільним навести деякі приклади із законодавства про залізничний транспорт:

– п. 32.11. Правил встановлює, що на всіх станціях і зупинкових пунктах приміської зони, де кількість проданих квитків становить 50 і більше за добу, відкриваються квиткові каси. На станціях і зупинкових пунктах, де обсяг продажу менший 50 квитків, суб'єкти господарювання можуть встановлювати інший порядок продажу з урахуванням місцевих умов (на окремих ділянках провідниками вагонів чи роз'їзними квитковими касирами, касирами-контролерами, провідниками-контролерами тощо). Таким чином, якщо особа укладає договір перевезення, наприклад із провідником вагона, момент його укладення збігається з початковою стадією його виконання, а отже, відповідно до ч. 2 ст. 640 ЦК України його можна вважати реальним;

– якщо під час здійснення контролю поїзда виявлено пасажирів, що не має проїзного документа або з безплатним проїзним документом, але за відсутності у

нього документа, що підтверджує право на таку пільгу, то він вважається у даному випадку безквитковим. Такий пасажир повинен сплатити штраф і оплатити проїзд від станції посадки до місця призначення (п. п. 18.6. та 36.5. Правил). У даному випадку пасажир вже перебуває у поїзді, здійснює поїздку і оплачує проїзд (укладає договір перевезення) вже на шляху прямування. Є всі підстави вважати, що договір перевезення пасажиром залізничним транспортом, укладений за даних умов, є також реальним;

– п. 7.21. Правил встановлює положення, відповідно до якого у виняткових випадках з дозволу начальника поїзда дозволяється посадка пасажирів у поїзд, якщо вони не встигли придбати проїзні документи в касі. При цьому посадка дозволяється тільки в штабний вагон з подальшим оформленням проїзду: протягом 1 години з моменту відправлення поїзда з пункту формування (обороту) і протягом 30 хвилин – з проміжних станцій. Штрафи при цьому не стягуються. Це є ще одним випадком, коли укладення договору перевезення пасажиром залізничним транспортом збігається з початковим моментом його виконання;

– п. 8.1. Правил – пасажир, який прямує до однієї з проміжних станцій, за бажання та за наявності вільних місць у цьому вагоні може продовжити поїздку далі станції, зазначеної в проїзному документі (крім вагонів зі змінним трафаретом). У цьому разі він повинен завчасно заявити про це провіднику вагона (начальнику поїзда), який оформляє пасажиру документи на подальший проїзд як за нову поїздку. Таким чином, новий договір укладається безпосередньо в поїзді на шляху прямування під час виконання даного договору.

Разом з тим слід особливо підкреслити, що і не всі договори, укладені за завчасно придбаними квитками у касах, можна вважати консенсуальними. Так, якщо особою придбано приміський квиток для проїзду «туди і назад», що надає право проїзду на одну поїздку «туди» і одну поїздку «назад» у період дії квитка (п. 32.29. Правил), або абонементний квиток (пільговий, повний, студентський та вихідного дня), що може використовуватися для багаторазового проїзду пасажиром, які не містять даних про номер рейсу і час відправлення та надають можливість виїхати протягом часу їх дії у певному напрямку декількома рейсами,

то немає підстав говорити, що договір укладається щодо конкретного перевезення. Відповідно до цього договору залізничний перевізник зобов'язується подавати за розкладом у заданому напрямку поїзди, а пасажир сплачує за можливі поїздки в будь-який час, обумовлений у квитку. За таких обставин договір перевезення пасажирів укладається в момент посадки в вагон поїзда. Тобто і в даному випадку його можна вважати реальним.

Таким чином, усі договори перевезення пасажирів залізничним транспортом відповідно до моменту їх укладення можна розділити на дві групи:

1) *консенсуальні* – договори, що укладаються завчасно – при придбанні проїзного квитка, який містить дані про час відправлення та номер поїзда;

2) *реальні* – договори, що укладаються: в процесі перевезення після того, як особа вже здійснила посадку в вагон поїзда; в момент посадки до вагона; за завчасно придбаними квитками для проїзду «туди і назад», що надають право проїзду на одну поїздку «туди» і одну поїздку «назад» у період дії квитка; за абонементними квитками, які надають можливість виїхати протягом часу їх дії у певному напрямку декількома рейсами.

Разом з тим у той час як перевезення пасажирів може мати як консенсуальний, так і реальний характер, О.С. Іоффе стверджує, що перевезення багажу в усіх випадках реальне і визнається укладеним лише у момент здачі пасажиром відповідного майна перевізнику. У цьому сенсі перевезення багажу однотипне багатьом іншим перевезенням – реальним тому, що вони спрямовані на переміщення майна, а не людей [68, с. 628–629]. Дана точка зору в науці є одностайною [79, с. 279; 182, с. 132; 221, с. 362].

Підсумовуючи проведені дослідження деяких основних ознак, що характеризують договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, можна дійти висновку, що даний договір за своєю юридичною характеристикою є двостороннім, оплатним та консенсуальним (реальним). Дані ознаки досліджуваного договору є суттєвими для формулювання його поняття, однак визначення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом зможе набути цілісного характеру лише після детального

дослідження усіх інших елементів даного договору, що буде здійснено у наступних підрозділах роботи.

## **2.2. Елементи договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом (предмет, суб'єктний склад)**

Однією з істотних умов договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом є умова про *предмет*.

Жюльєн де ла Морандьєр, розмежовуючи предмет договору і предмет зобов'язання, говорив про те, що договір, по суті, не має предмета. Його результатом є виникнення зобов'язання, а останнє вже має свій предмет [105, с. 255], тобто предмет – це виконання, дія, до здійснення якої зобов'язався боржник [105, с. 255]. Таке зобов'язання можна віднести до групи зобов'язань «зробити що-небудь» (що виконуються тією або іншою позитивною дією, до виконання якої зобов'язаний боржник [105, с. 256]). Водночас, учений відносить зобов'язання з перевезення до зобов'язань, спрямованих на визначений результат, тобто буде вважатися, що перевізник виконав своє зобов'язання лише в той момент, коли вантаж чи пасажир прибули до місця призначення [105, с. 306]. Більшість вчених [97; 253; 182; 215; 139], що розглядали в своїх дослідженнях договір перевезення пасажирів та багажу, відносили його до договорів про надання послуг. Однак, хоча зі змісту ЦК України і випливає, що договори про «Перевезення» (глава 64), «Транспортне експедирування» (глава 65), «Зберігання» (глава 66) тощо належать до договорів про надання послуг, проте, в той же час усі ці договори винесені законодавцем в окремі глави і таким чином відокремлені від глави 63 ЦК України «Послуги. Загальні положення». Можливо, такий хід законодавця можна пояснити тим, що жоден із зазначених договорів не містить у собі ознак послуг у «чистому» вигляді. Проте водночас дані види договорів, як і договори про перевезення зокрема, мають усі необхідні ознаки,

властиві договорам про надання послуг. Тому в даному випадку можна погодитися з авторами, які відносять договір перевезення до групи договорів про надання послуг, але в той же час слід говорити про те, що даний вид договору має і такі специфічні риси, що можуть його вирізнити із цієї системи та надати йому деяких суміжних ознак, наприклад, із договорами про виконання робіт.

Законодавча регламентація договору про надання послуг є новелою цивільного законодавства України, порівняно з законодавством радянських часів. «У сучасному цивільному праві України послуги визнаються як одна з провідних категорій у системі об'єктів цивільних прав, а відносини з надання послуг є предметом регулювання зобов'язально-правових норм» [219, с. 1]. Так, статтею 901 ЦК України визначається, що за договором про надання послуг одна сторона (виконавець) зобов'язується за завданням другої сторони (замовника) надати послугу, яка споживається в процесі вчинення певної дії або здійснення певної діяльності, а замовник зобов'язується оплатити виконавцеві зазначену послугу, якщо інше не встановлено договором.

Проте, незважаючи на такий прогресивний крок на який спромігся законодавець, закріпивши на законодавчому рівні поняття договору про надання послуг, саме поняття «послуги» правового закріплення так і не знайшло.

Зважаючи на зазначене, виникає необхідність звернутися до наукових досліджень у цій сфері. Так, деякі міркування щодо поняття «послуги» виклав у своїй праці К. Хаксевер. Розглядаючи послуги як економічний вид діяльності, автор доходить висновку, що послуги – це дії, справи або виконання роботи; їх неможливо осягнути [232, с. 19]. Характеризуючи послуги в контрасті з товарами, К. Хаксевер визначає послугу як неосяжний і швидкопсувний продукт. Вона створюється і споживається одночасно (або майже одночасно) [232, с. 19]. І далі автор, продовжуючи, говорить, що майже завжди придбання товарів супроводжується супутніми послугами і майже кожне придбання послуг супроводжується супутніми товарами. Таким чином, для розуміння різниці між товарами і послугами необхідно усвідомити, що ці предмети не є антиподами, але скоріше представляють собою дві області одного континууму [232, с. 20]. Дане

твердження К. Хаксевера якраз і підтверджує попередній висновок про те, що договір перевезення пасажирів та багажу не можна вважати договором про надання послуг у «чистому» виді. Його виконання завжди супроводжується супутніми товарами: від надання серветок разом із комплектом постільної білизни до забезпечення харчуванням пасажирів у дорозі тощо. А отже, послуга може бути пов'язаною із певним матеріальним об'єктом – річчю. У зв'язку з цим дещо некоректно видається ознака «неосяжності», яку К. Хаксевер наводить, характеризуючи послугу. Можливо, більш доцільно говорити про те, що послуги мають лише нематеріальний характер та споживаються у процесі їх надання.

В.І. Борисова визначає послугою певне нематеріальне благо, яке надається однією особою (виконавцем) і споживається іншою особою (замовником) у процесі вчинення виконавцем певних дій або здійснення певної діяльності [19, с. 268].

На правовому закріпленні поняття «послуга» наполягала у своїй дисертаційній роботі А.А. Телестакова. Учена визначала послугу як «специфічний об'єкт цивільних прав та предмет договору про надання послуг, продукт корисної дії або діяльності, що не має майнового вираження, результат якої (послуги) не має юридичного значення і не може бути гарантованим» [219, с. 6]. Дане поняття є дещо спірним, особливо в тій частині, що результат послуги не може бути гарантованим. Це підтверджується і цивільним законодавством, що знаходить вираження у ст. 906 ЦК України, яка встановлює відповідальність виконавця за порушення договору про надання послуг. Крім того, при наданні послуг з перевезення, перевізник зобов'язується доставити пасажирів, багаж, вантаж тощо до пункту призначення і таким чином надає певні гарантії другій стороні зобов'язання у виконанні даного договору. У разі ж невиконання або неналежного виконання свого зобов'язання, перевізник несе відповідальність, передбачену законом.

О.А. Пушкін визначав послугою результат дії, що здійснюється згідно з цивільно-правовим обов'язком особи, який не пов'язаний зі створенням конкретного матеріального об'єкта, речі [41, с. 186]. У принципі, дане визначення

заслугує на увагу, однак, все ж таки, послуга має більш віртуальний характер. І хоча вона не є матеріальною, вона спрямована на формування певного блага, про що і писав О.В. Дзера: «Послуги – це певна діяльність, що не пов’язується зі створенням речі (її відновлення, ремонт), однак яка сама по собі породжує відповідне благо, що має споживну вартість і внаслідок цього стає об’єктом цивільного права» [245, с. 265]. Дещо схожої думки дотримується й Р. Колосов, який під послугою розуміє дію чи діяльність, які створюють певні блага для споживача послуги, що не набувають речової форми та не пов’язані зі створенням матеріальних цінностей чи продукту [75, с. 70]. Думається, дані визначення є найбільш прийнятними для взяття за основу у даному дисертаційному дослідженні.

Договірні зобов’язання з надання послуг в юридичній літературі прийнято поділяти на зобов’язання з надання послуг фактичного характеру (перевезення, зберігання, оплатне надання послуг), зобов’язання з надання послуг юридичного характеру (доручення, комісія), зобов’язання з надання послуг як фактичного, так і юридичного характеру (транспортна експедиція, агентування, довірче управління майном), зобов’язання з надання послуг грошово-кредитного характеру (займ, кредит, факторинг, банківський рахунок, банківський внесок, а також безготівкові розрахунки, страхування) [45, с. 13].

Подібну класифікацію було запропоновано О.А. Пушкіним [41, с. 187], який, на відміну від Є.О. Суханова, виділив потрійний характер послуги у її правовому значенні: фактичний, юридичний та змішаний. До фактичних послуг він відносив дії перевізника і зберігача, до юридичних – повіреного і комісіонера, до змішаних – експедитора.

Проте договір перевезення не завжди відноситься вченими до договорів про надання послуг. Зокрема Л.К. Веретельник, виділяючи типи договорів, розміщених у ЦК України, договори про доставку вантажів, пасажирів і багажу (перевезення) та транспортне обслуговування виділяє в окрему групу, не пов’язану з договорами про надання юридичних і/або фактичних послуг [29, с. 7]. Про це говорить і Г.В. Самойленко, який стверджує, що «основна відмінність

робіт від послуг полягає саме в наявності кінцевого матеріалізованого, речового результату для перших і споживання в процесі надання для других. Перевезення не містить умов ані ідеальної моделі робіт, ані ідеальної моделі послуг, займаючи при цьому проміжне місце між роботами та послугами і характеризується наявністю окремих елементів як договору підряду, так і надання послуг фактичного характеру» [195, с. 35]. Дещо схожою є й позиція О.М. Нечипуренка: «Віднесення перевезень виключно до сфери послуг є умовним, оскільки такі послуги, у результаті яких кінцевий результат пов'язується зі зміною стану речей, займають проміжне місце між роботами та послугами» [112, с. 66].

Для того щоб дійти певного висновку в питанні визначення правової природи договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, необхідно визначитися в тому, що формує позитивний ефект перевезення, якою є його мета. Так, О.С. Іофе якраз і стверджував, що природу договору визначає його основна мета; в договорі перевезення нею є переміщення вантажів чи пасажирів [68, с. 28]. Однак пасажир зацікавлений не тільки в самому процесі переміщення, але і в кінцевому результаті перевезення – бути доставленим до пункту призначення. Доставка ж до пункту призначення і є тим благом, що отримує пасажир у результаті надання послуги з перевезення. Таким чином, окрім того, що послуга з перевезення пасажирів може бути пов'язана із певним матеріальним об'єктом – річчю, вона ще й спрямована на формування відповідного блага, що має споживну вартість. Водночас, притаманність перевезенню пасажирів та багажу деяких ознак робіт, не відносить дану категорію до категорії робіт, однак те, що перевезення є специфічною послугою, яка не лише споживається в процесі її надання, а й формує певний правовий інтерес, що проявляється у доставці пасажирів та його багажу до пункту призначення, то в цьому сумнівів немає. Можливо, саме це намагався довести О.С. Іоффе, стверджуючи, що транспортна послуга є виробничим процесом, який збігається в часі з процесом споживання продукції, в якості якої виступає саме перевезення, а робота з переміщення матеріальних цінностей та пасажирів настільки специфічна, що вимагає особливого правового регулювання, відмінного, наприклад, від

підряду [68, с. 28]. Думається, немає зараз підстав говорити про те, що перевезення пасажирів та багажу вимагає особливого правового регулювання, як і про те, що воно займає проміжне місце між роботами та послугами. Необхідно зупинитися на тому, що перевезення є послугою, якій властиві деякі ознаки робіт.

Говорячи про притаманність послугам своєї природи і спільних ознак, В.І. Борисова визначає, що характерним для всіх послуг є те, що вони: 1) мають нематеріальний характер, а їх результат не набуває уречевленого вигляду; 2) тісно пов'язані з особою виконавця та процесом вчинення ним певних дій (здійснення певної діяльності); 3) не збігаються із самими діями (здійсненням діяльності) виконавця, а існують як окреме явище – певне нематеріальне благо [19, с. 267]. На відміну від В.І. Борисової, Є.О. Суханов виділяв лише дві перші ознаки [45, с. 11].

С.С. Бичкова, порівняно з попередніми вченими, більш детально підходить до розкриття основних ознак послуг, виділяючи такі: 1) послуга спрямована на досягнення певного корисного і правомірного результату; 2) результат послуги є завжди немайновим, хоча може мати речову форму (наприклад письмовий юридичний висновок може бути результатом надання юридичних послуг). При цьому слід розуміти, що при наданні послуги головним є не майнова форма вираження результату послуги, а її зміст; 3) послуга є різновидом товару, адже вона спрямована на задоволення потреб і має грошову оцінку; 4) послуга невіддільна від джерела, тісно пов'язана з особою виконавця та процесом її надання; 5) послугу неможливо зберігати, тобто вона існує лише на той час, коли надається; 6) надання й споживання послуги відбувається одночасно, тобто послуга споживається в процесі її надання [243, с. 198]. Остання класифікація є досить цінною як для цивілістичної науки в цілому, так і для вчення про послуги зокрема, адже нею здійснюється спроба охопити всю багатогранність послуги як правової категорії.

Залежно від предмета, послуги знаходять свою видову різноманітність. Нас передусім цікавить послуга транспортна. В п. 1.7. Правил («терміни, які використовуються у Правилах») надається визначення транспортної послуги, під якою розуміється перевезення пасажирів та їх ручної поклажі в усіх категоріях

пасажирських поїздів та перевезення багажу, вантажобагажу у багажних вагонах. Проте, здається, сама дефініція «транспортна послуга» припускає розкриття її в значенні більш широкому ніж те, що розтлумачується Правилами. Дане ж визначення більше підходить під поняття не транспортної послуги, а послуги з перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом.

Нормативно-правові акти, що регулюють інші види перевезень, також містять визначення послуг з перевезення. Так, послугами з перевезення пасажирів і вантажів морським та річковим транспортом є здійснення будь-якою юридичною чи фізичною особою (суб'єктом підприємницької діяльності) переміщення пасажирів, вантажів, багажу, пошти за допомогою морського і річкового транспорту, у тому числі круїзи [150].

Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту [157] визначають транспортні послуги як діяльність, пов'язану із задоволенням потреби населення в перевезеннях автомобільним транспортом.

Правила повітряних перевезень вантажів [163] вказують, що послугами є усі дії, учинені перевізником або від імені перевізника індивідуально чи в комбінації, включаючи повітряне перевезення, відправлення (експедирування), фізичний розподіл, транспортування наземним, морським (річковим) транспортом, обслуговування до кінцевого міського пункту.

Таким чином, можна дійти висновку, що хоча дані послуги надаються різними видами транспорту, всі вони мають спільні родові риси, які притаманні всім послугам, що надаються транспортом загального користування. О.М. Нечепуренко у своєму дослідженні виділив загальні ознаки транспортних послуг: «невід'ємний зв'язок з експлуатацією транспортного засобу; явно виражені сезонні і добові закономірності споживання послуги; тісний зв'язок з інфраструктурою і маршрутом слідування. Вона має ряд додаткових особливостей: споживачем послуги (пасажиром) завжди є фізична особа; характеризується обумовленим рівнем комфорту; опосередковується договором перевезення пасажирів» [111, с. 10]. О.В. Літвінова також говорила про «загальне» для всіх транспортних організацій при здійсненні перевезень: «Діяльність

транспортної системи взагалі та залізниці зокрема спрямована на задоволення потреб замовників у переміщенні тих чи інших матеріальних благ» [90, с. 20]. Проте останній висновок не здатен повністю охопити всю діяльність транспортних організацій. Даною фразою вчена діяльність транспортної системи та залізниці обмежила переміщенням лише матеріальних благ, не згадуючи про те, що, без перебільшення, основним завданням транспорту є задоволення потреб людей у їх просторовому переміщенні.

З урахуванням вищевикладеного, можна сформулювати поняття послуги з перевезення залізничним транспортом: *послугою з перевезення залізничним транспортом є діяльність перевізника, яка полягає у перевезенні пасажирів, багажу, вантажобагажу, пошти та вантажу до місця призначення, вказаного у проїзному (перевізному) документі.*

Особливість предмета договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом яскраво ілюструють умови перевезення, які можна виокремити у їх порівнянні з основними умовами перевезень, наприклад, вантажів, хоча й мета цих договорів – здійснення перевезень та задоволення матеріальних і культурних потреб населення є загальною. Основним обов'язком перевізника при перевезенні вантажів є своєчасна доставка вантажу до місця призначення, що не можна сказати про перевезення пасажирів: разом із «своєчасністю» важливу роль відіграє також і якість виконання своїх зобов'язань перевізником. Зокрема А.Г. Биков відзначав, що законодавство в регулюванні пасажирських перевезень стоїть на суто формально-юридичних позиціях, роблячи акцент у зобов'язаннях з перевезення на саме переміщення, зовсім опускаючи питання про те, яким якісним показникам воно повинно відповідати, що, звісно, не забезпечує прав та інтересів громадян [24, с. 156]. Безумовно, саме необхідність забезпечення надання пасажирів якісних послуг із перевезення має основне значення для визначення предмета договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом. І хоча такі категорії як «безпека», «своєчасність», «якість», «комфортність» ще знайдуть своє детальне дослідження у підрозділі 2.3. даної роботи, вищезазначене дає змогу дійти висновку, що

*предметом* договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом є послуга з перевезення, яка виявляється у безпечній, своєчасній та якісній доставці залізничним перевізником пасажирів та багажу до пункту призначення.

*Сторони в договорі перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом.* Другою складовою частиною договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом є його суб'єктний склад.

Однією із сторін договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом є *перевізник*. Відповідно до п. 1.7. Правил, перевізником (учасником перевізного процесу) є суб'єкт господарювання, який відповідно до законодавства уклав договір перевезення з пасажиром, відправником вантажобагажу або замовником організованої групи пасажирів, та наступний(і) перевізник(и), що несе(уть) відповідальність на підставі даного договору.

Відповідно до даного визначення, можна сформулювати основні характерні риси перевізника як суб'єкта зобов'язання з перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом.

Із вищенаведеної норми можна побачити, що однією із сторін договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом є все ж таки перевізник, а не залізниця, як про це йдеться у визначенні даного договору Порядком. Немає ніякої необхідності вдаватися до руйнації усталеної позиції, що сформувалася у цивілістичній науці і відходити від загальноприйнятого визначення сторін договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом: перевізник і пасажир. Виділення ж даного перевізника серед усіх інших можливе вказуванням у його назві перед терміном «перевізник» слова «залізничний». Це дозволить зберегти класичну назву однієї із сторін названого договору, і, разом з тим, здійснити його специфікацію.

Головною особливістю є те, що в діяльності залізничного транспорту є наявною структурна одиниця, яка одночасно виконує і функції органу господарського керівництва, і є суб'єктом господарювання. Даною структурою є Укрзалізниця. Правову регламентацію діяльності та правовий статус Укрзалізниці

визначає Положення «Про державну адміністрацію залізничного транспорту в Україні» [152].

Відповідно до п. 1 Положення «Про державну адміністрацію залізничного транспорту в Україні» Укрзалізниця є юридичною особою, має самостійний баланс, розрахункові рахунки в установах банків, печатку із зображенням Державного герба України і своїм найменуванням.

До сфери управління Укрзалізниці входять Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна та Придніпровська залізниці, а також інші об'єднання, підприємства, установи і організації залізничного транспорту за переліком, визначеним Міністерством транспорту та зв'язку (п. 10 Положення). Таким чином, до залізничного транспорту загального користування належать шість залізниць України. Кожна окрема залізниця є самостійною юридичною особою та має певний територіальний район діяльності. Утім обов'язок названих залізничних перевізників з перевезення вантажів, пасажирів та багажу поширюється на перевезення їх до всіх станцій, що відкриті для проведення відповідних операцій незалежно від того, до складу якої залізниці входить станція призначення. Тобто перевезення пасажирів, багажу та вантажів може здійснюватися в межах однієї залізниці (у місцевому сполученні) або в межах двох та більше залізниць. В останньому випадку договірні відносини з перевезення стають значно складнішими через розширення суб'єктного складу договору.

У зв'язку з цим, доречним є наступний приклад із судової практики. Громадянин С. здійснював поїздку із Києва до Херсона на поїзді № 28 «Київ–Севастополь», шлях якого проходив через дві залізниці: Південно-Західну та Одеську. Даний поїзд прибув на ст. Херсон із запізненням на 30 хвилин, у зв'язку з чим гр. С. звернувся до суду із позовною заявою. Обидва залізничних перевізники намагалися довести відсутність своєї вини щодо запізнення поїзда, коли він прямував по території кожної з них. Так, Територіально-галузеве об'єднання «Південно-Західна залізниця», визнаючи, що 16 хвилин запізнення сталися з її вини, як виправдання посилалась на «форс-мажорні» обставини: ніби

в той день на станції Кагарлик даний поїзд затримали, аби пропустити потяг з гуманітарною допомогою. Територіально-галузеве об'єднання «Одеська залізниця» посилалась на те, що на станцію Миронівка (розташована на стику двох залізниць) поїзд № 28 прийшов уже із запізненням на 16 хвилин, тому рухався по ділянці Одеської залізниці, «вибившись» із графіка. У результаті суд, розглянувши справу, виніс рішення стягнути 200 гривень пропорційно з обох залізниць [133].

Перевезення, що здійснюється в мережі двох та більше залізниць, є перевезенням у прямому сполученні. Даний вид сполучення спричиняє складність договірних зв'язків між контрагентами зобов'язання з перевезення. Особливість прямого сполучення, в якому беруть участь декілька залізничних перевізників, полягає в тому, що залізниця відправлення, укладаючи договір перевезення з пасажиром, бере зобов'язання на всьому шляху прямування не тільки на себе, але і на всіх залізничних перевізників, які приймають до перевезення пасажирів чи багаж. Кожний наступний залізничний перевізник, що приймає до перевезення пасажирів та їх багаж, тим самим вступає у договір перевезення і бере на себе зобов'язання за цим договором. Вищезазначене свідчить про те, що перевезення в прямому сполученні мають певну специфіку, яка проявляється в тому, що залізниці виступають перед клієнтурою як один перевізник, проте внутрішня єдність залізниць відсутня. Таким чином, хоча й існує єдиний транспортний простір, проте кожна глобальна економічна структура в межах певної території виконує свої транспортні функції.

Окрім того, характерною особливістю перевезень у прямому сполученні є те, що проїзний документ, який підтверджує право на проїзд залізничним транспортом, складається на весь шлях прямування та не потребує переоформлення при зміні залізничного перевізника, що здійснює перевезення. Із чого випливає, що немає потреби при зміні залізничного перевізника укладати і новий договір перевезення. Дану ситуацію можна пояснити тим, що залізниця відправлення, укладаючи договір за інші залізниці, приймає зобов'язання від їх імені як представник за законом. Свого часу з цього приводу висловлювався

М. О. Тарасов, який вважав, що головне транспортне підприємство укладає договір перевезення від свого імені і від імені інших перевізників, представником яких воно є [215, с. 70]. Думається, такий погляд є цілком правильним та відповідає чинному транспортному законодавству.

Другим суб'єктом – центральною фігурою відносин, пов'язаних з перевезенням населення, особою, для задоволення потреб якої здійснює свою діяльність транспорт, є *пасажир*. Загальне нормативне визначення «пасажир» як суб'єкта договору перевезення в чинному законодавстві України відсутнє. Проте кожен вид транспорту, як правило, має своє розуміння даного суб'єкта. Не є винятком і законодавство про залізничний транспорт, яке встановило, що пасажиром є фізична особа, яка перевозиться залізничним транспортом на підставі проїзного документа, або є членом організованої групи осіб, яка проїздить на підставі групового проїзного документа. Ці особи вважаються пасажирами з моменту прибуття на вокзал для здійснення поїздки (чи пересадки на інший поїзд) до моменту завершення поїздки. Термін пасажир(и) застосовується також до осіб, що перебувають у пунктах продажу проїзних документів, пунктах обслуговування з метою скористатися послугами цих пунктів щодо проїзду залізничним транспортом, перевезення ручної поклажі, багажу, вантажобагажу, отримання довідки тощо (п. 1.7. Правил).

Таким чином, законодавство про залізничний транспорт України до «пасажирів» відносить досить широке коло осіб, надаючи даний статус як особам, що мають проїзні документи, так і особам, які лише планують здійснити поїздку, але ще не уклали із залізничним перевізником договору перевезення.

З урахуванням даної ситуації, є доцільним звернутися до законодавства про залізничний транспорт Російської Федерації, Статут залізничного транспорту якої містить дещо відмінне від українського поняття «пасажир». Так, Статут залізничного транспорту РФ [227] визначає пасажиром особу, що здійснює поїздку в поїзді за дійсним проїзним документом (квитком) або що має проїзний документ (квиток) і знаходиться на території залізничної станції, залізничного вокзалу або пасажирської платформи безпосередньо перед вказаною поїздкою або

безпосередньо після неї. Здається, що за ознаками, які характеризують «пасажира» як суб'єкта договору залізничного перевезення, таке визначення є більш вдалим та чітким. Поширення статусу пасажира на усіх осіб, що не мають квитків, а лише знаходяться у пунктах продажу проїзних документів, пунктах обслуговування, навіть і з метою скористатися послугами цих пунктів не є правильним. Врешті решт, особа може і не досягти своєї мети перебування на вокзалі і не скористатися цими послугами через суб'єктивні чи об'єктивні причини та не придбати проїзний квиток. У такому випадку, чи буде вона мати статус «пасажира»? Звичайно, ні.

Ще одне питання, яке виникає при визначення кола осіб, які є пасажиром, полягає в тому, чи є малолітні особи пасажиром у юридичному значенні. Законодавство не обмежує вік пасажирів та не ставить обсяг цивільної дієздатності як умову можливості чи неможливості перевезення таких пасажирів транспортом загального користування. Стаття 33 Конституції України гарантує свободу пересування, що, як і право на вступ до правовідносин з перевезення, є елементом правоздатності громадян. Тобто, як правило, кожна фізична особа може бути пасажиром. Загальноприйнятим є й те, що пасажиром є фізична особа, яка є безпосереднім одержувачем послуги з перевезення [208, с. 192].

Проте, правове становище малолітніх осіб у контексті перевезень залізничним транспортом є дещо невизначеним. Так, Правила в п. 2.31. встановлюють, що дитина віком до 6 років, якщо вона не займає окремого місця, перевозиться з дорослим пасажиром безплатно без придбання проїзного документа. Перевезення ж дитини від 6 до 14 років та дитини віком до 6 років, для якої супровідник бажає мати окреме місце, здійснюється за дитячими проїзними документами (п. 2.33. Правил).

Особливу увагу звертає на себе положення щодо визначення правового становища осіб, які не досягли шестирічного віку. Згідно з чинним законодавством, такі особи можуть знаходитися в різному правовому становищі в залежності від того, чи займають вони окреме місце у вагоні поїзда.

Як вже зазначалося, законодавство у сфері залізничних перевезень пасажиром визнає фізичну особу, яка перевозиться на підставі проїзного документа. Однак за різних ситуацій, особи, що первісно мають рівні права, можуть набувати різного статусу при перевезенні. Так, відповідно до п. 2.32 Правил у випадку перевезення дитини віком до 6 років проїзний квиток не придбається, а при прямуванні з одним дорослим пасажиром більше однієї дитини до 6 років, пасажир повинен додатково придбати дитячий проїзний документ на кожне місце, займане дітьми. За таких обставин правове становище цих осіб різне: у першому випадку такі особи не є пасажиром, а у другому – є.

Здатність мати цивільні права та обов'язки (цивільну правоздатність) мають усі фізичні особи (ч. 1 ст. 25 ЦК України). Це підтверджує і З.В. Ромовська: «Здатність людини бути учасником цивільних відносин необхідна їй для реалізації свого невід'ємного права на життя. Це – не милість, не дарунок держави, це – природний стан людини» [193, с. 53]. Отже, усі особи є рівними у можливості бути учасниками цивільних відносин, що, в даному випадку, має виражатися в укладенні договору перевезення із оформленням безкоштовного проїзного квитка для особи віком до 6 років, якщо вона не займає окремого місця та перевозиться з дорослим пасажиром безплатно.

Саме таким шляхом пішов російський законодавець, який в п. 21 Правил «Про надання послуг перевезення на залізничному транспорті пасажирів, багажу та вантажобагажу для особистих, домашніх та інших потреб, не пов'язаних із здійсненням підприємницької діяльності» [120] встановив: «На ребенка в возрасте не старше 5 лет, проезжающего со взрослым в поезде дальнего следования, если он не занимает отдельное место, оформляется проездной документ (билет)».

Тобто відповідно до законодавства РФ про залізничний транспорт на дитину, що не досягла 5-річного віку, яка проїжджає з дорослим, якщо вона не займає окремого місця, оформлюється безкоштовний проїзний документ із занесенням у нього прізвища пасажира і номера документа, що посвідчує особу. За даних обставин можна стверджувати, що, на відміну від України, в Російській Федерації дитина, що не досягла 5-річного віку, *de jure* є пасажиром.

Із даного приводу в літературі була висловлена думка про те, що на малолітніх дітей, які прямують разом з дорослими, поширюються права пасажирів [211, с. 376]. У продовження цієї думки, Г.О. Мікрюкова стверджувала, що укладаючи договір із транспортною організацією, батьки виступають від свого імені і імені дитини, квиток же не видається лише тому, що дитина не займає окремого місця [96, с. 60]. Частково з цим можна погодитись адже, дійсно, поширення прав пасажирів на малолітніх дітей є можливістю уникнути необхідності укладення окремого договору щодо таких осіб. Опосередковано це підтверджується і чинним законодавством: пасажирів, які мають право на безплатний проїзд, та діти менше 6 років, які їдуть без проїзного документа разом із супровідником, вважаються застрахованими без сплати страхового збору (страхового платежу) (п. 11.2. Правил). Разом з тим, виникає питання чи можна чітко встановити, чи перебувала саме дана конкретна особа в поїзді в момент настання, наприклад, страхового випадку, яке місце в вагоні вона займала (чи не займала), а також її особистість, якщо вона здійснює поїздку без проїзних документів.

Отже, вважаємо за необхідне викласти п. 2.31. Правил у такій редакції: *«На дитину віком до 6 років, якщо вона не займає окремого місця та перевозиться з дорослим пасажиром безплатно, оформлюється безкоштовний проїзний документ із занесенням до нього її прізвища та ініціалів, а також виду та номера документа, що засвідчує її особу».*

За таких обставин особи, віком до 6 років, якщо вони не займають окремого місця та перевозяться з дорослими пасажирами безплатно будуть де-юре визнаватися пасажирами, і поширювати на таких осіб статус пасажирів, ще більше роблячи незрозумілим їх правове становище, необхідності не буде.

Як підсумок, доцільним є здійснення такого розмежування правового становища учасників цивільних відносин, що виникають з договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом: 1) особи, що не мають статусу пасажирів (які перебувають на території вокзалу в пунктах продажу проїзних документів, пунктах обслуговування, з метою скористатися послугами цих

пунктів щодо проїзду залізничним транспортом, перевезення ручної поклажі, багажу, вантажобагажу, отримання довідки тощо); 2) особи, що є пасажирями: а) у широкому розумінні (які уклали договір перевезення, придбали квиток і перебувають на території вокзалу безпосередньо перед або після поїздки); б) у вузькому розумінні (які уклали договір перевезення, пред'явили квиток провіднику вагона для погашення та перебувають у транспортному засобі з метою здійснення поїздки).

Часові межі, встановлені для пасажирів у широкому розумінні, які знаходяться на території вокзалу безпосередньо перед поїздкою, обумовлюються безпосередньою метою, яку вони переслідують, перебуваючи на вокзалі, – здійснити поїздку. Ті ж особи, які знаходяться на території вокзалу безпосередньо після поїздки, за таку мету мають, наприклад, дочекатися початку роботи громадського транспорту для того, щоб доїхати до своєї оселі тощо.

Значення чіткого розмежування статусу осіб, які планують укласти договір перевезення, та осіб, які вже такий договір уклали, на осіб, що не є пасажирями, пасажирів у широкому та у вузькому розуміннях, полягає в тому, що завдяки цьому з'являється можливість на кожному з етапів укладення та виконання договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом чітко відслідковувати зміну правового становища цих осіб. Із поступовим проходженням згаданими особами кожного етапу розвитку правовідносин, вони набувають чи позбуваються певних прав та обов'язків, що, відповідно, допомагає чітко визначити межі прав та обов'язків сторін зобов'язання на кожному з етапів його розвитку.

Деякі відмінні від поняття пасажирів на залізничному транспорті риси можна віднайти в Правилах повітряних перевезень пасажирів і багажу [163], в розділі 3 яких встановлюється, що «пасажиром є особа (за винятком членів екіпажу), що перевозиться повітряним судном за згодою перевізника згідно з договором перевезення». Дане визначення, що надається повітряним законодавством, має конкретний нерозмитий характер: визнає пасажирями лише тих осіб, що уклали договір перевезення. Разом з тим слід зауважити, що, вказівка

на те, що члени екіпажу не є пасажиром, є зайвою, адже вони здійснюють свою діяльність відповідно до трудового договору чи контракту та не укладають із транспортною організацією договору перевезення. Це стосується й осіб, що обслуговують поїзди при їх переміщенні. Дещо схожим є й визначення «пасажир», дане «Правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» [157], п. 12 ст. 2 яких встановлює, що пасажиром є особа, якій надається послуга з перевезення транспортним засобом та яка не бере участь у керуванні ним.

Утім, незважаючи на численність досліджень в галузі перевезень залізничним транспортом (особливо в дореволюційний та радянський період), їх автори дослідженню питання про те, кого слід вважати пасажиром, не завжди приділяли достатньо уваги. Ті ж науковці, що торкалися в своїх працях поняття «пасажир», обмежувалися лише його коротким визначенням.

Так, зокрема, М.О. Тарасов пасажиром визначав особу, яка перевозиться в вагоні, на судні, в автомобілі, на літаку, що не входить до складу службового персоналу (екіпажу) даного транспортного засобу та має проїзний квиток [215, с. 124]. Схоже визначення дає і О.М. Балабанов, на думку якого пасажиром є фізична особа, яка відповідно до договору перевезення перевозиться в пункт призначення [206, с. 169]. Утім, думається, таке поняття пасажиром можна застосовувати лише в тому разі, якщо договір перевезення пасажиром укладається безпосередньо в транспортному засобі, тобто з моменту входу особи до нього. Проте такі випадки є скоріше винятком із загального правила. В основному договір перевезення пасажиром укладається в момент придбання квитка і вже з цього моменту пасажир набуває ряду прав та пільг, що надаються пасажиром.

Більшість визначень пасажиром вказують на необхідність наявності у нього проїзного квитка. Зокрема В.І. Троєгубов зазначав, що пасажиром слід вважати особу, яка має проїзний квиток [223, с. 46]. Проте, формулюючи визначення пасажиром таким чином, вчений взагалі відкидає всі інші його ознаки. В.А. Єгіазаров же наводить більш широке поняття, визнаючи пасажиром особу, яка перевозиться транспортним засобом, не входить до складу службового

персоналу (екіпажу) даного транспортного засобу та має проїзний квиток [56, с. 128].

О.М. Нечипуренко, навпаки, наявність квитка не вважає істотною ознакою для визнання особи пасажиром. У своїй монографії вчений вказує, що в разі відсутності квитка (наприклад через ненадання його водієм), пасажир не перестає бути пасажиром. Він має всі права та обов'язки, передбачені законодавством [112, с. 99]. Цієї ж позиції притримувався й Б.В. Покровський, який говорив про те, що поняття пасажиря як особи, що не тільки має квиток, а й особи, яка здійснює поїздку без квитка (безквиткові пасажиря), міцно увійшло в наше законодавство та в буденний ужиток. Таке розуміння терміна «пасажир», продовжує вчений, відповідає й граматичному розумінню цього слова [139, с. 122]. У зв'язку з цим можна звернутись до словника С.І. Ожегова, який розтлумачує термін «пасажир»: «Человек, осуществляющий поездку на поезде, пароходе или ином виде транспорта» [130, с. 436]. Проте дані позиції вчених скоріше за все стосувалися або ж перевезень пасажирів пасажирським автомобільним транспортом, або ж пасажирських перевезень у більш широкому значенні. До залізничних пасажирських перевезень такі положення навряд чи можуть бути застосовними.

Таким чином, здійснивши дослідження як норм законодавства, так і позицій вчених, можна запропонувати власне доктринальне поняття пасажиря, що перевозиться залізничним транспортом: *пасажиром є фізична особа, що уклала договір перевезення та перевозиться залізничним транспортом на підставі проїзного документа, або що має проїзний документ і перебуває на території вокзалу безпосередньо перед вказаною поїздкою або безпосередньо після неї*. Дане визначення має бути внесене в Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України в розділ, що роз'яснює терміни.

Розглянувши та детально проаналізувавши визначення пасажиря, не можна оминати увагою інший важливий об'єкт договору, що розглядається, – *багаж*.

Позиція вчених щодо розуміння категорії «багаж» є не досить однозначною. Словник С. І. Ожегова визначає «багаж» як упаковані для відправлення поїздом, пароплавом, літаком і т.д. речі, вантаж пасажирів. У той же час «ручним багажем» він називає речі пасажирів, які знаходяться при ньому [130, с. 33]. Останнє визначення законодавство про залізничний транспорт України відносить до ручної поклажі.

М.О. Тарасов визначав багажем речі пасажирів, що перевозяться одночасно з ним, тобто в тому ж рухомому складі, але не під його наглядом [215, с. 136]. П.Д. Самойлович багажем вважав речі пасажирів, що перевозяться за плату за багажною квитанцією [197, с. 121]. Також в юридичній літературі багажем називали речі пасажирів, що перевозяться на тому ж поїзді, судні, літаку, на якому знаходиться пасажир, за окрему плату за багажною квитанцією [205, с. 206]. Проте дані визначення не можна вважати достатніми та точними, адже кожне з них виділяє лише окремі необхідні ознаки багажу і не охоплює своїм змістом усі необхідні елементи такого визначення. Здається, що найбільш повне доктринальне визначення багажу за радянських часів було надане Б.В. Покровським, який багажем за договором перевезення залізничним транспортом визначав речі пасажирів, упаковані відповідно до правил перевезення багажу і здані до перевезення в багажному вагоні пасажирського поїзда при пред'явленні пасажирського квитка [139, с. 198].

Українське транспортне законодавство також наповнює розуміння багажу різним змістом. Так, Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту [157] визначають багаж як вантаж, розміри якого не перевищують 100 x 50 x 30 сантиметрів, вагою від 10 до 40 кілограмів. Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу [163] встановлюють, що багажем є предмети, майно та інша особиста власність пасажирів, які є необхідними для особистого користування, комфорту чи для забезпечення зручностей у зв'язку з його подорожжю. Якщо інше прямо не визначено, то багаж включає зареєстрований багаж і ручну поклажу (незареєстрований багаж) пасажирів.

Законодавство про залізничний транспорт Радянського Союзу [143] багажем визначало речі, що належать особисто пасажирові, необхідні йому після закінчення поїздки, і що приймаються до перевезення в багажному вагоні (вагон може слідувати з пасажирським або поштово-багажним поїздом) за залізничним проїзним документом. Сучасне ж законодавство про залізничний транспорт Російської Федерації [227] визначає багажем речі пасажирів, прийняті в установленому порядку для перевезення в пасажирському або поштово-багажному поїзді до залізничної станції призначення, вказаної в проїзному документі (квитку).

Утім найбільш прийнятним видається визначенням багажу, що перевозиться залізничним транспортом, надане в чинному Законі України «Про залізничний транспорт», в якому багаж визначається як речі та інші матеріальні цінності, що відправляються пасажиром за окрему плату за наявності проїзних документів у багажному вагоні, який прямує в тому ж напрямку, що і пасажир. Разом з тим, незважаючи на таке досить ємне визначення, і воно має деякі недоліки.

На підставі аналізу всіх наведених визначень багажу можна виділити його основні ознаки, які б дозволили сформулювати найбільш повне та точне поняття багажу, що перевозиться залізничним транспортом:

а) багаж – це речі та інші матеріальні цінності. Думається, що відмова від усталеного в законодавчій та доктринальній практиці вказування в дефініції «багажу» приналежності речей, що відправляються як багаж, до особистої власності пасажирів є позитивним кроком законодавця. Це можуть бути будь-які речі, що їх пасажир має намір відправити як багаж і вони не обов'язково мають перебувати у його власності. Не має також значення і те, чи є ці речі необхідними для особистого користування, комфорту чи для забезпечення зручностей під час поїздки.

Разом з тим виникає й ще одне запитання: чи є сенс розмежовувати «речі» та «інші матеріальні цінності», або ж «речі» та «предмети» (як про це йдеться в Правилах, які в п. 22.2. встановлюють вичерпний перелік речей та предметів, що приймаються до перевезення як багаж)? І взагалі, чи не є матеріальні цінності

речами, а речі – матеріальними цінностями, і предмети – речами, а речі – предметами? Однак, можливо, це не те питання, яке потребує детального з'ясування. Тому будемо використовувати усталене формулювання «речі та предмети»;

б) речі та предмети, що відправляються пасажиром, мають бути належним чином упаковані.

Багаж приймається до перевезення в тривкій справній упаковці, що забезпечує його схоронність на всьому шляху прямування, до видачі пасажиру, за винятком предметів, що дозволяються до перевезення багажем без упакування (п. 22.4 Правил). Проте у разі подання до перевезення багажу в упакуванні, несправність якого не може призвести під час перевезення до втрати чи пошкодження багажу, пред'явленого до перевезення, або багажу інших пасажирів, залізничний перевізник може прийняти до перевезення цей багаж, проставивши відмітку в перевізних документах про несправність упакування. Як зазначає Б.В. Покровський, юридичне значення такої відмітки полягає в тому, що при пошкодженні багажу чи при іншій шкоді, що виникла в результаті недоліків упакування, обумовлених у перевізних документах, залізниця звільняється від відповідальності за зазначену шкоду [139, с. 211];

в) речі та предмети, що відправляються пасажиром, не повинні перевищувати за вагою та розмірами норм, встановлених Правилами;

г) багажем вважаються лише такі речі та предмети, які відправляються пасажиром за окрему плату за наявності проїзних документів;

Так, п. 22.9. Правил встановлює, що багаж може бути прийнятий у пасажира на підставі проїзного документа. Ті ж речі, які приймаються до перевезення без пред'явлення проїзного документа, законодавцем визнаються вантажобагажем (п. 28.1 Правил);

д) багажем вважаються речі та предмети, що перевозяться за багажною квитанцією.

Дана ознака в деяких випадках, як вже було показано, виділялася вченими як одна з основних. Цивільним законодавством та законодавством про

залізничний транспорт також встановлюється, що укладення договору перевезення багажу засвідчується видачею багажної квитанції. За загальним правилом багаж здається пасажиром до перевезення у багажне відділення, працівник якого, підтверджуючи укладення договору перевезення багажу, видає пасажирові перевізний документ – багажну квитанцію.

Разом з тим Правилами передбачається також можливість здачі пасажиром багажу до перевезення на станції початкового відправлення або на шляху прямування безпосередньо до багажного вагона поїзда, в якому він їде. Багаж у цьому разі приймається прийомоздавальником тільки до станції, відкритої для багажних операцій, без перевантаження на шляху прямування. На підтвердження прийняття багажу відправнику видається ярлик встановленої форми, а до багажу прикріплюється талон ярлика (п. 22.11 Правил). Проте у даному випадку дещо невизначеним видається юридичне значення ярлика: відповідно до законодавства перевізним документом він не є, а лише слугує підставою укладення договору перевезення багажу, що виражається в оформленні багажної квитанції та внесенні перевізної плати під час видачі багажу на станції призначення. За загальним правилом, плата за перевезення багажу здійснюється при його отриманні перевізником. Проте за даних обставин оплата за перевезення багажу здійснюється на станції призначення під час його видачі (п. 22.26 Правил). Такий багаж, прийнятий за ярликом, видається на станції призначення після пред'явлення ярлика, встановлення ваги багажу та оплати всіх платежів з видачею багажної квитанції (п. 23.7 Правил). Таким чином, протягом усього шляху прямування, перевезення багажу здійснюється за ярликом, який слугує лише підставою оформлення договору перевезення багажу в майбутньому – на останній стадії виконання договору – в момент видачі багажу. За даних обставин виникає дещо незвична для цивільного права конструкція, за якої договір між контрагентами юридично оформлюється вже після його виконання. Однак після виконання даного зобов'язання сторони лише його юридично оформлюють, сам же договір-правочин щодо перевезення багажу укладається в момент передачі багажу до багажного вагона та видачі відправнику ярлика. Таким чином,

волевиявлення перевізника спрямоване на укладення договору перевезення багажу, виражене у прийнятті багажу та передачі пасажиру ярлика, який за даних обставин можна розглядати як документ на перевезення і тому можна вважати, що відповідальність перевізника за доставку багажу є аналогічною відповідальності за договором перевезення багажу, який укладається на стадії здавання багажу перевізнику.

Окрім того, Д.А. Медведєв та В.Т. Смирнов говорять про те, що, на відміну від вантажної накладної, багажна квитанція, як правило, є документом на пред'явника, тому право на отримання багажу належить будь-якому утримувачеві квитанції [43, с. 472]. Це підтверджується і законодавством про залізничний транспорт України, яке встановлює, що багаж видається на станції призначення пред'явнику багажної квитанції (п. 26.4. Правил);

е) багажем є речі та предмети, що відправляються пасажиром у багажному вагоні, який прямує в тому ж напрямку, що і пасажир;

є) важливою ознакою договору перевезення багажу є доставлення його перевізником до залізничної станції призначення. У деяких випадках законодавство про залізничний транспорт передбачає право пред'явника багажної квитанції отримати багаж на залізничній станції відправлення чи на одній із проміжних станцій, розташованих на шляху прямування (п. 26.3. Правил). Проте в усіх інших випадках перевізник зобов'язаний доставити багаж до залізничної станції призначення.

Не є досить правильним по відношенню до ознаки, що наразі розглядається, і визначення багажу, надане Статутом залізничного транспорту РФ [227], де вказується, що багажем є речі пасажира, прийняті до перевезення до залізничної станції призначення, вказаної в проїзному документі (квитку). Дане визначення є не зовсім точним, тому що станція, на якій здійснюється видача багажу, вказується саме у перевізних (багажна квитанція, ярлик), а не проїзних (квиток) документах. Так, якщо пасажир їде до станції, яка закрита для видачі багажу, то він може оформити багаж до найближчої станції видачі багажу, навіть якщо вона й знаходиться поза шляхом прямування пасажира (п. 22.9. Правил).

Таким чином, проаналізувавши основні ознаки багажу, що перевозиться залізничним транспортом, можна сформулювати таке його визначення: *багаж – це речі та предмети, здані пасажиром для перевезення за окрему плату на підставі проїзного документа (квитка) до залізничної станції призначення, вказаної у перевізному документі (багажній квитанції, ярлику)*. Дане визначення має бути внесене до Закону України «Про залізничний транспорт» в розділ, що роз'яснює терміни.

Окрім багажу, пасажир може перевозити із собою й *ручну поклажу*. Відповідно до чинного законодавства про залізничний транспорт, до ручної поклажі належать предмети і речі незалежно від виду упакування, що легко переносяться і за своїми розмірами без труднощів розміщуються у вагонах на місцях, що призначені для розміщення ручної поклажі. Кожний пасажир має право безплатно перевозити з собою у вагоні ручну поклажу вагою до 36 кг на повний, пільговий, дитячий, у тому числі безплатний проїзний документ (п. 15.1. Правил).

Утім у науці існували різні точки зору відносно того, що необхідно вважати ручною поклажею. Зокрема М.О. Тарасов вважав, що під ручною поклажею необхідно розуміти речі, що перевозяться пасажиром при собі та призначені для обслуговування його в дорозі [215, с. 133]. Проте таке визначення є не зовсім точним. Не можна розуміти під ручною поклажею лише речі, що призначені для обслуговування пасажирів в дорозі. Ще за радянських часів підтвердженням цього було положення Правил перевезення пасажирів і багажу залізницями СРСР [143] яке встановлювало, що ручною поклажею є предмети і речі, що легко переносяться, незалежно від їх роду і вигляду упаковки, які за своїми розмірами без труднощів поміщаються у вагонах на місцях, передбачених для розміщення ручної поклажі. Тобто, чинне законодавство про залізничний транспорт рецепіювало поняття ручної поклажі, що надавалося законодавством про залізничний транспорт Союзу РСР, чим довело той факт, що ручною поклажею не обов'язково мають бути речі, які безпосередньо призначені для обслуговування

пасажира в дорозі, хоча, безперечно, серед речей ручної поклажі вони можуть бути.

Разом з тим, відповідно до чинних Правил, для того, щоб речі підпадали під поняття ручної поклажі, вони мають відповідати таким ознакам: а) легко переноситися; б) без труднощів розміщатися у вагонах на місцях, що призначені для розміщення ручної поклажі; в) ці речі не повинні псувати або забруднювати речі інших пасажирів.

Ще одне визначення ручної поклажі, яке мало місце за радянських часів, було дане В.П. Потаповим та А.Т. Дерibasом. Вони визначали ручну поклажу як частину багажу, що складається з предметів, які компактно упаковані та вільно розміщуються на речових полицях вагона, під диванами та на плацкартному місці пасажира [142, с. 333]. Однак зважаючи на те, що перевезення багажу є додатковим договором відносно договору перевезення пасажира, пасажир не завжди перевозить із собою багаж. У більшості випадків пасажир перевозить із собою лише ручну поклажу. Тому вважати ручну поклажу частиною багажу не можна. На відміну від багажу, ручна поклажа пасажиром не здається, а залишається під час перевезення у його володінні і перевозиться разом з ним.

### **2.3. Зміст договору перевезення пасажира та багажу залізничним транспортом**

Відповідно до ч. 1 ст. 628 ЦК України зміст договору становлять умови (пункти), визначені на розсуд сторін і погоджені ними, та умови, які є обов'язковими відповідно до актів цивільного законодавства.

Те, що сукупність усіх умов договору становить його зміст є загальноприйнятою позицією в науці цивільного права: умови договору виражаються в більшості випадків обумовленими ними правами й обов'язками

сторін, а вірніше, різними поєднаннями зазначених прав і обов'язків [22, с. 313]. Слід погодитися з В.В. Вітрянським в тому, що цілком допустимо розглядати проблему змісту договору перевезення пасажирів через призму основних прав та обов'язків пасажирів та перевізника [22, с. 313].

Саме про договір-правовідношення як певний правовий зв'язок, що утворюється між сторонами договору, при якому праву однієї особи кореспондує обов'язок іншої, і буде йтися у даному підрозділі.

Дослідження прав та обов'язків сторін, їх класифікація та впорядкування були предметом досліджень як дореволюційної й радянської, так і сучасної науки цивільного права [136; 96; 139; 22].

Основні обов'язки перевізника за договором перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом знайшли своє вираження в ч. 1 ст. 910 ЦК України: 1) перевезти пасажирів до пункту призначення; 2) в разі здавання багажу, також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу.

Разом з тим, як правильно зазначається в сучасній юридичній літературі, цим обов'язки перевізника не обмежуються [22, с. 313–314]. Такі обов'язки знаходять своє вираження у класифікаціях, запропонованих науковою спільнотою.

Так, Б.В. Покровський усі обов'язки залізничного перевізника з перевезення пасажирів розділяв на дві групи: 1) обов'язки з доставки пасажирів в місце призначення і безпосередньо з ними пов'язані; 2) обов'язки з обслуговування пасажирів з метою створення їм найбільших зручностей [139, с. 144].

Схожу класифікацію пропонувала й Г.О. Мікрюкова, яка всі обов'язки перевізника за договором перевезення пасажирів також поділяла на дві групи: 1) обов'язки, пов'язані із забезпеченням просторового переміщення пасажирів; 2) обов'язки, пов'язані з наданням пасажирів комплексу зручностей та додаткових послуг [97, с. 11].

До цієї групи вчених приєднується і В.В. Залеський, який говорить про те, що з договору перевезення пасажирів виникають забезпечені правом основні

обов'язки перевізника: а) доставити пасажера в пункт призначення; б) в період виконання вказаного обов'язку створити пасажирові безпечні і комфортні умови поїздки – таким чином, підтримуючи попередніх науковців – і далі додає, що при цьому рівень безпеки забезпечується всім пасажерам в однаковій мірі, а рівень комфорту – в рамках можливостей перевізника і залежно від бажання пасажера, переважно за додаткову плату. При намірі здійснити перевезення залізничним транспортом потенційний пасажир може придбати квиток як у звичайний вагон, так і у вагон підвищеної комфортності, пасажир оплачує включені у вартість квитка сервісні послуги [61, с. 17].

Н.В. Круглик наводила класифікацію прав та обов'язків перевізника відповідно до трьох критеріїв: 1) залежно від правового закріплення (права та обов'язки, закріплені безпосередньо в законах та підзаконних нормативно-правових актах; права та обов'язки, закріплені в правилах та інструкціях; права та обов'язки, закріплені в договорі); 2) залежно від моменту виникнення прав та обов'язків (ті, що виникають до укладення договору перевезення; ті, що виникають після укладення договору перевезення); 3) залежно від мети забезпечення безпеки (права та обов'язки перевізника, що забезпечують безпеку польоту; права та обов'язки, що забезпечують безпеку пасажера) [88, с. 15].

В.В. Вітрянський за способом правового регулювання всі обов'язки перевізника за договором перевезення пасажера поділяв на дві групи: 1) обов'язки, які позитивним чином не регулюються, але впливають із передбачених законодавством прав пасажирів, і є обов'язками щодо забезпечення вказаних прав; 2) обов'язки перевізника, встановлені і регламентовані безпосередньо транспортним законодавством [22, с. 315].

Отже, відповідно до зазначених В.В. Вітрянським критеріїв, до першої групи можна віднести загальні обов'язки залізничного перевізника щодо забезпечення прав пасажера, встановлених ст. 911 ЦК України, до другої ж групи належать обов'язки перевізника, які безпосередньо регулюються транспортним законодавством, у нашому випадку Правилами – п. 37.3.

Таким чином, дослідивши точки зору, висловлені наукою щодо класифікації обов'язків перевізника, можна запропонувати здійснити їх групування, розділивши обов'язки перевізника з перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом на *чотири групи*: 1) обов'язки, пов'язані із забезпеченням перевезення пасажирів; 2) обов'язки, пов'язані із забезпеченням перевезення багажу та ручної поклажі пасажирів; 3) обов'язки, пов'язані із забезпеченням вчасної та безпечної доставки пасажирів до пункту призначення; 4) обов'язки, пов'язані із забезпеченням якісного обслуговування пасажирів, шляхом надання їм комплексу супутніх послуг відповідного рівня комфортності.

*До першої групи* можна віднести обов'язки перевізника з: надання пасажиру місця згідно з придбаним проїзним документом; надання безплатно користувачам інформації про розклад руху поїздів, вартість проїзду, перевезення багажу, вантажобагажу, перелік та вартість послуг, наявність вільних місць у поїздах тощо; своєчасного доведення до пасажирів та осіб, які зустрічають, інформацію про запізнення поїзда, зміну колії прибуття чи відправлення; оформлення за запитом пасажирів проїзних документів на будь-який поїзд, в якому є вільні місця, до будь-якої станції призначення, на якій поїзд зупиняється; переоформлення проїзних документів на поїзд, який відходить раніше, та поновлення проїзних документів у разі запізнення поїзда до пункту пересадки з вини залізничного перевізника; надання пільг пасажирам, які мають на це право, згідно із законодавством України; повернення платежів у разі відмови пасажира від поїздки чи перевезення багажу (вантажобагажу); надання за вимогою пасажирів для ознайомлення Правил перевезення; а також забезпечення виконання таких прав пасажирів: перевозити із собою безплатно одну дитину віком до 6 років; безплатно перевозити із собою 36 кг ручної поклажі; перевозити з собою домашніх тварин; продовжувати дійсність проїзного документа; здійснювати переривання поїздки на шляху прямування поїзда (зупинку).

Деякого пояснення вимагають такі обов'язки перевізника, віднесені до першої групи:

– надання пасажиру місця згідно з придбаним проїзним документом. Правила достатньо детально регулюють даний обов'язок перевізника. Так, у разі продажу двох проїзних документів на одне місце начальник поїзда і провідник вагона зобов'язані допустити пасажира у вагон і вжити заходів для надання йому місця в поїзді (п. 7.6. Правил). У разі ж відсутності місця в вагоні, до якого придбано проїзний документ, начальник поїзда зобов'язаний надати пасажиру, за його згодою, місце в іншому вагоні (у тому числі і вищої категорії – без стягнення доплати). Якщо ж пасажиру надано місце нижчої категорії, то йому повертається різниця вартості проїзду. У разі ж неможливості надати місце пасажиру в цьому самому поїзді йому, на його згоду, надається відповідне місце в іншому поїзді з переоформленням проїзних документів безплатно, а в разі відмови пасажира від запропонованої заміни місця йому повертається вартість проїзду і послуг (п. 7.7 Правил).

Відносно цього Г.О. Мікрюкова висловлювала думку про те, що заміна виконання в формі надання пасажиру місця вищеоплачуваної категорії носить характер відповідальності, оскільки пов'язана з нееквівалентним покладенням на перевізника додаткового обов'язку за його протиправну винну поведінку [96, с. 104].

Однак водночас слід зауважити, що за даних обставин пасажир зазнає цілого ряду незручностей. Він уклав договір перевезення, узгодив із касиром (чи через мережу Інтернет) місце, на якому він бажає здійснювати подорож, а потім виявляється, що йому необхідно витратити фізичні та психічні зусилля для з'ясування обставин, чому його місце зайняте, та пошуку для себе інших можливих варіантів продовження поїздки. У даному випадку перевізник не просто повинен надати вільне місце пасажиру, а й сплатити штраф за ті незручності, які були спричинені пасажиру, пов'язані з ненаданням місця згідно з придбаним документом. І в даному випадку не має значення, чи було надано пасажиру місце вищої чи еквівалентної категорії. Усе це ще раз демонструє ситуацію, яким чином односторонні імперативи, які мають місце в договорі перевезення пасажира та багажу залізничним транспортом, можуть негативно

впливати на приватний інтерес пасажирів, які в даному випадку виявляються зовсім незахищеними і змушені слідувати нормам, закріпленим в односторонньому порядку.

Водночас, законодавство про залізничний транспорт встановлює і випадок, що становить виняток з обов'язку перевізника надати пасажирові місце згідно з придбаним проїзним документом. Так, п. 32.35. Правил містить положення, яке вказує, що «у приміських та електро-дизель-поїздах без нумерації місць у вагоні кожний пасажир самостійно займає одне вільне сидяче чи стояче місце». Наявність даної норми можна пояснити тим, що в даному випадку перевізником реалізуються квитки виходячи із загальної кількості місць у поїзді. Однак пасажир, який оплатив проїзд і змушений стояти, не знайшовши собі вільного місця, думається, буде не дуже задоволений якістю надання послуг з перевезення. При цьому, не бажаючи здійснювати поїздку у таких умовах, пасажир не має навіть права отримати назад кошти, сплачені ним за проїзний квиток: «Повернення платежів за невикористані приміські квитки при відмові пасажира від поїздки, як правило, не проводиться» (п. 34.16. Правил). У даному випадку можна запропонувати законодавцю дозволити пасажирові хоча б здійснити безкоштовне переоформлення квитка на поїзд, що відходить пізніше або ж наступного дня;

– *забезпечення права пасажира один раз здійснити зупинку на будь-якій проміжній станції, розташованій на маршруті виданого пасажиrowі проїзного документа.*

Тут слід лише зауважити, що переривання поїздки слід відрізнити від її припинення. У разі переривання поїздки пасажир може її продовжити в строк не пізніше 10 діб після відправлення поїзда, з яким він прибув на станцію переривання поїздки. У випадку ж припинення поїздки договір перевезення вважається припиненим, пасажир має право на отримання вартості квитка за непереслідувану відстань, а для продовження поїздки пасажир повинен придбати нові проїзні документи (п. 8.4 Правил), тобто укласти новий договір перевезення.

– пасажир також має *право на повернення платежів у разі відмови від поїздки чи перевезення багажу (вантажобагажу)* (п. 37.3 Правил). Тут слід наголосити лише на тому, що в усіх випадках повернення проїзних документів пасажир, крім випадків, що сталися з вини залізничного перевізника, вносить плату за послуги (комісійний збір).

У групі обов'язків перевізника, що наразі розглядається, особливо слід виділити обов'язки із забезпечення прав пасажирів, пов'язаних зі зміною умов договору. До них можна віднести такі права пасажирів, як *здійснення переоформлення проїзного документа на поїзд, який відходить раніше; поновлення проїзних документів у разі запізнення на поїзд з вини залізничного перевізника і продовження дієвості проїзних документів; зміна маршруту.*

Дані права досить детально регламентуються законодавством України про залізничний транспорт, тому окремо зупинятися на кожному з них необхідності немає. Звертаючись же до цивільного законодавства, слід особливо звернути увагу на норму, відповідно до якої зміна договору допускається лише за згодою сторін, якщо інше не встановлено договором або законом (п. 1 ст. 651 ЦК України). Дані положення ЦК України поширюються і на договір перевезення пасажирів, умови якого визначаються правовими нормами.

*До другої групи, що об'єднує в собі обов'язки, пов'язані із забезпеченням перевезення багажу та ручної поклажі пасажирів, можна віднести: перевезення багажу (вантажобагажу) до пункту призначення, вказаного в перевізному документі, та видача його пасажиру особисто або вповноваженій ним особі; забезпечення збереження багажу та вантажобагажу пасажирів; перевезення багажу (вантажобагажу) згідно з розкладом руху багажних вагонів; забезпечення відшкодування за втрачений чи пошкоджений багаж або вантажобагаж; забезпечення збереження ручної поклажі пасажирів.*

Деякого дослідження потребують такі обов'язки даної групи:

– *перевезти багаж до пункту призначення, вказаного в перевізному документі, та видати його пасажиру особисто або вповноваженій ним особі.*

Пасажи́р, реалізовуючи своє право на перевезення багажу, породжує обов'язок перевізника перевезти багаж (вантажобагаж) до пункту призначення, вказаного в перевізному документі, та видати його пасажиру особисто або вповноваженій ним особі. У тому ж разі, якщо пасажир має лише речі, які визнаються ручною поклажею, його право здати багаж залишається нереалізованим, а зобов'язання з доставки багажу не виникає [139, с. 323].

Під час здавання багажу для перевезення пасажир може оголосити його цінність, яка зазначається в багажній квитанції у графі «Оголошена цінність». Якщо пасажир не бажає оголосити цінність багажу, то в багажній квитанції у графі «Оголошена цінність» проставляється відмітка: «Від оголошення цінності відмовляюсь», яка підписується пасажиром (п. 22.16 Правил).

Можна погодитися з А.Г. Гусаковим, який вважав, що оголошення цінності багажу за своєю юридичною природою являє собою видозмінювання нормального змісту договору з метою визначити обсяг відповідальності залізниці на випадок втрати чи пошкодження багажу [48, с.312]. Тобто тут учений намагається сказати про те, що оголошуючи цінність багажу, пасажир убезпечує себе від можливих матеріальних збитків, що можуть мати місце в разі втрати перевізником багажу.

Також окремо слід зупинитися на порядку видачі багажу особі, яка має право на його одержання. Видача багажу здійснюється, як правило, на станції призначення, зазначеній у багажній квитанції, її пред'явнику (п. 26.1. Правил).

Окрім того, відповідно до п. 26.7 Правил на станції призначення багаж, що прибув, зберігається без оплати протягом однієї доби, не враховуючи дня прибуття. При зберіганні багажу понад добу з одержувача стягується плата, розмір якої встановлюється суб'єктом господарювання. Слід погодитися з Б.В. Покровським, який вважав, що видача багажу являє собою необхідний елемент виконання, а оплата за зберігання є лише однією з умов договору, що призначена винагородити залізницю за піклування по зберіганню і спонукати зацікавлених осіб отримати багаж без зволікання [139, с. 220]. Таким чином, договір перевезення багажу слід вважати виконаним лише після видачі багажу, а

не після закінчення строку його безоплатного зберігання. Із цього випливає, що обов'язок залізничного перевізника зберігати багаж протягом 30 діб з дня прибуття на залізничну станцію призначення (не враховуючи доби прийняття) виникає із договору перевезення. Якщо ж багаж протягом цих 30 діб не було затребувано, даний багаж підлягає реалізації згідно із законодавством України (п. 26.5 Правил);

– *забезпечення збереження ручної поклажі пасажирів.*

Законодавство про залізничний транспорт в різних нормативних актах містить зовсім різні як за змістом, так і за обсягом норми, покликані регулювати питання забезпечення збереження ручної поклажі.

Так, Правила в п. 15.2. зазначають, що «збереження ручної поклажі, що перевозиться разом з пасажиром, забезпечує її власник». Статут залізниць України містить же наступну норму: «Відповідальність за збереження ручної поклажі, яку пасажир перевозить з собою, лежить на пасажирі» (ч. 6 п. 127 Статуту). Таким чином, говорячи про одні й ті ж правовідносини, різні нормативні акти вкладають у них різний зміст. Якщо у першому випадку даною нормою перевізник лише знімає із себе відповідальність за можливу втрату ручної поклажі пасажиром, то тлумачення другого випадку показує, що за втрату своєї ручної поклажі пасажир може бути притягнений до певної відповідальності. Таке невдале формулювання законодавцем норми права може призвести до зовсім безглузвих наслідків, підкріплених законодавством.

Дещо схожа ситуація мала місце і в законодавстві Російської Федерації. Так, у попередньому Транспортному статуті залізниць РФ [222], який вже втратив свою силу, зазначалося, що забезпечення цілісності та збереження ручної поклажі, яка перевозиться пасажиром, є обов'язком пасажирів (ст. 128). Нинішній Статут залізничного транспорту РФ [227] у ч. 3 ст. 88 після критики, висловленої в літературі [22, с. 319], дану норму змінив: цілісність і збереженість ручної поклажі, яку перевозить пасажир, забезпечується пасажиром. За такого формулювання відпадає право перевізника вимагати від пасажирів забезпечення збереженості речей, що перевозяться разом з ним.

Отже, можна зробити висновок, що в прямі обов'язки перевізника не входить забезпечення збереженості ручної поклажі пасажирів. Про це говорить і норма Правил, що зараз досліджується. Однак водночас Правила говорять і про те, що провідники вагонів повинні вживати усіх залежних від них заходів для забезпечення збереження поклажі пасажирів. У зв'язку з цим виникає досить логічне запитання: чи є це обов'язком залізничного перевізника, за порушення якого він може бути притягнутий до відповідальності, чи лише обов'язком, який виникає тільки в тих випадках, якщо провідник виявляє, що є загроза збереженості особистих речей пасажира? Мабуть, все ж таки – друге. Дані ситуації можуть виникати, наприклад, у випадках виявлення провідником забутих речей пасажира (регулюється розділом 17 Правил), зняття речей у випадку, якщо пасажир відстав від поїзда (розділ 8 Правил), або ж, наприклад, у випадку аварії транспортного засобу, коли виникає необхідність швидкої евакуації пасажирів із вагону тощо. У всіх інших випадках дбати про свої особисті речі повинен пасажир.

Таким чином, підсумовуючи вищесказане, та знаходячи підтвердження тому, що перевізник не несе обов'язку перед пасажиром забезпечувати збереження його ручної поклажі, слід зробити висновок, що положення Правил та Статуту залізниць України потребують уніфікації, у зв'язку з чим пропонується ч. 6 п. 127 Статуту залізниць України викласти в такій редакції: *«збереження ручної поклажі, що перевозиться разом з пасажиром, забезпечує сам пасажир»*. Формулювання даної норми у такому вигляді не покладатиме на пасажира відповідальність за втрату своєї ручної поклажі.

Особливості перевезення пасажирами у якості ручної поклажі зброї, спеціальної апаратури, небезпечних предметів та речовин, живих тварин і птахів та інших предметів визначаються Правилами перевезення пасажира залізничним транспортом, а також нормативно-правовими актами правоохоронних органів [148; 149].

Важливість окремого виділення *третьої групи*, яка включила в себе обов'язки перевізника, що полягають у забезпеченні вчасної та безпечної

доставки пасажирів до пункту призначення, пояснюється перш за все тим, що дані умови перевезення мають для пасажирів одне з основних значень та відіграють одну з головних ролей при визнанні належності виконання зобов'язання з перевезення.

*Безпека* перевезень, безумовно, є однією з основних умов пасажирських перевезень. Ст. 3 Конституції України визначає, що людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю. Безпека пасажирських перевезень гарантується нормативними актами різних рівнів.

Зокрема, Законом України «Про залізничний транспорт» [147] встановлюється, що залізниці та підприємства залізничного транспорту загального користування забезпечують безпеку життя і здоров'я громадян, які користуються його послугами, а також безпеку руху поїздів, охорону навколишнього природного середовища згідно з чинним законодавством України (ст. 11).

Дані обов'язки більш конкретизуються у відповідних правилах та положеннях. Так, відповідно до п. 8.32 Правил, у разі виявлення технічної несправності вагона або небезпечних захворювань у пасажирів та інших причин, що унеможливають подальше прямування вагона та спричиняють його відчеплення, начальник поїзда повинен розмістити пасажирів на вільні місця у вагонах цього самого поїзда, у тому числі й у вагонах вищої категорії. Положення даної норми спрямовані на гарантування та забезпечення безпеки пасажирів перевізником. Вимоги щодо безпеки громадян при переході через залізничні колії, перебуванні їх на пасажирських платформах і в поїздах визначають Правила безпеки громадян на залізничному транспорті України [156]. Зокрема, п. 3 даних правил наводить Правила безпеки пасажирів.

Окрім усього іншого, безпеку пасажирів перевізник гарантує і шляхом здійснення обов'язкового особистого *страхування від нещасних випадків* на транспорті.

Договір страхування відносно договору перевезення має додатковий характер і припиняється при припиненні договору перевезення, що, як правило, відбувається в момент доставки пасажирів до пункту призначення. Разом з тим можна виділити ще деякі випадки, коли дія договору страхування припиняється. Так, правовідносини страхування припиняються в тому разі, якщо пасажир, який прямує в безпересадковому сполученні, перервав поїздку. За даних обставин припиняється виконання основного договору – договору перевезення пасажирів, а разом із ним припиняється виконання додаткового – договору страхування. Проте якщо пасажир побажає продовжити поїздку за цим самим проїзним документом, то з моменту оголошення посадки в поїзд договір страхування поновлюється. Випадками припинення дії договору страхування також є ситуації, за яких транзитний пасажир залишає територію станції пересадки, або ж пасажир залишає територію проміжної станції руху поїзда. За даних обставин настають ті самі наслідки, що і в першому випадку, дія ж договору страхування продовжується з моменту повернення пасажирів на територію залізничної станції.

Вищенаведене свідчить про те, що не досить чіткою та коректною є норма, встановлена п. 2 Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті [153], відповідно до якої застрахованими вважаються пасажирів з моменту оголошення посадки в морське або річкове судно, поїзд, автобус або інший транспортний засіб до моменту завершення поїздки. Наведені приклади показують, що договір страхування може на деякий час і припинятися, якщо в процесі перевезення пасажир на певний час перериває свою поїздку або ж залишає межі вокзалу на проміжній станції чи на станції пересадки.

При перевезеннях пасажирів та багажу залізничним транспортом може застосовуватися як обов'язкове, так і добровільне страхування. Зокрема ст. 6 Закону України «Про страхування» [175] дозволяє здійснювати добровільне страхування від нещасних випадків, страхування життя, здоров'я, страхування вантажів та багажу (вантажобагажу) тощо. У цьому разі страхування здійснюється шляхом укладення договору страхування зі страховою компанією в

загальному порядку. Види страхових випадків встановлює ст. 7 Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті [153].

Велике значення в пасажирських перевезеннях залізничним транспортом відіграє також *строк* виконання даного зобов'язання. Відповідно до ч. 1 ст. 530 ЦК України, якщо у зобов'язанні встановлений строк (термін) його виконання, то воно підлягає виконанню у цей строк (термін). Основне поняття договору перевезення пасажирів та багажу, що знаходить своє вираження в ст. 910 ЦК України, не містить у собі положення про строк виконання даного зобов'язання.

Р.О. Стефанчук, розділяючи усі умови договору залежно від їх юридичного значення на істотні, типові, звичайні й випадкові, умову про строк відносив до звичайних, тобто до тих, які не узгоджуються сторонами, проте входять до їх договірних зобов'язання [209, с. 216].

Безсумнівно, строк є однією з основних умов договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, про що свідчить його зазначення в проїзному документі. Перевізник зобов'язаний безпечно та своєчасно перевезти пасажирів від пункту виїзду до пункту призначення, вказаного в проїзному документі (п. 37.3. Правил). Строки відправлення і прибуття пасажирів та багажу встановлені у вигляді розкладу руху поїздів.

Договори перевезення пасажирів можуть бути разові (для одноразового проїзду) і тривалі [43, с. 295]. Останні в залізничних перевезеннях застосовуються для перевезення пасажирів у приміському сполученні і укладаються шляхом придбання абонементного квитка. Разові договори укладаються для проїзду пасажирів як «туди», «назад», так і «туди і назад» та мають визначений строк дії, в межах якого пасажир має право робити зупинки в дорозі – переривати поїздку, з майбутнім продовженням строку дійсності квитка. Продовження строку дійсності квитка може мати місце і за інших обставин, передбачених законодавством про залізничний транспорт.

Про несвоєчасність виконання договору перевезення мова може йти у двох випадках: а) несвоєчасної доставки пасажирів до пункту призначення; б) прибуття поїзду із запізненням на станцію пересадки пасажирів.

Украї велике значення відіграє строк перевезення пасажирів у тих випадках, коли пасажир здійснює поїздки з пересадкою, тобто є транзитним пасажиром (що здійснює поїздки з пересадками і має проїзні документи на виїзд з пунктів пересадки, оформлені в пункті першопочаткового відправлення, – п. 1.7. Правил). Із цього питання існує деяка судова практика. Так, зокрема, одним з таких випадків є рішення Автозаводського районного суду м. Кременчука про стягнення матеріальної та моральної шкоди на користь ОСОБИ 1 з Управління Південної залізниці за несвоєчасне перевезення пасажирів. Суть неналежного виконання обов'язку перевізника щодо своєчасного перевезення пасажирів полягає в тому, що ОСОБА 1 придбала квиток на поїзд № 311 «Харків–Калінінград» з посадкою на цей поїзд на залізничній станції м. Бахмач та відправленням у Калінінград о 8 год. 21 хв. Для того, щоб прибути на залізничну станцію Бахмач у визначений розкладом час проходження транзитного поїзда № 311 «Харків–Калінінград», ОСОБА 1 придбала квиток на поїзд «Кременчук–Бахмач», який відповідно до розкладу мав прибути в пункт призначення 21.07.2005 о 8 год. 11 хв., тобто ще до відправлення поїзда в Калінінград. Проте поїзд № 669 «Кременчук–Бахмач» прибув на станцію із запізненням на 27 хвилин, у результаті чого ОСОБА 1 була позбавлена можливості своєчасно здійснити пересадку в поїзд № 311 «Харків–Калінінград» [185]. Таким чином, перевізник не виконав один з основних своїх обов'язків – вчасно доставити пасажирів до місця призначення. Даний випадок яскраво демонструє велике значення такої умови виконання зобов'язання, як строк.

*До четвертої групи* обов'язків перевізника належать обов'язки, пов'язані із забезпеченням якісного обслуговування пасажирів шляхом надання їм комплексу супутніх послуг відповідного рівня комфортності.

Р.О. Халфіна, говорячи про обслуговування громадян, висловлювала думку про те, що, користуючись послугами державних і кооперативних організацій, громадянин може володіти не тільки правами, що випливають із договору купівлі-продажу, підяду, перевезення і т.ін., але і додатковими правами. Дану групу прав вона називала правами на належне обслуговування [233, с. 239].

Такої ж точки зору дотримується й В.В. Залеський, який вважає, що перевезення пасажирів комерційними транспортними організаціями не обмежується переміщенням пасажирів з пункту А в пункт Б – воно супроводжується наданням пасажирові комплексу супутніх послуг [61, с. 71].

Г.О. Мікрюковою робився висновок про те, що в зміст транспортної послуги, яка надається пасажирові за договором перевезення, слід включати діяльність перевізника не тільки з переміщення пасажирів, але й забезпечення йому необхідних зручностей та культурного обслуговування в дорозі [97, с. 8]. На підставі цього нею було запропоноване нове, розширене поняття предмета договору перевезення пасажирів, за яким одна сторона (перевізник) зобов'язується своєчасно перевезти пасажирів і його ручну поклажу до пункту призначення, забезпечивши пасажирові необхідні зручності і культурне обслуговування в дорозі, а інша сторона (громадянин, підприємство, установа, організація) зобов'язується внести за проїзд встановлену плату [97, с. 7]. І хоча, на перший погляд, може здатися, що прописування в самому понятті такого обов'язку перевізника є деякою мірою недоцільним, проте за сучасних умов розвитку суспільства виникає ситуація, за якої комфортність пасажирських перевезень та якісне обслуговування пасажирів починають виходити на один рівень з безпекою та своєчасністю і є одними з найважливіших умов перевезення та гарантування прав пасажирів.

Застосування категорій «комфортність» та «якість» вимагає встановлення їх критеріїв та визначення їх співвідношення. У зв'язку з цим перш за все необхідно звернутися до тлумачення цих термінів. Так, тлумачні словники містять такі визначення даних категорій: «Комфорт – условия жизни, пребывания, обстановка, обеспечивающие удобство, спокойствие и уют; Комфортабельный – отвечающий всем требованиям комфорта» [130, с. 256]; «Качество – степень достоинства, ценности, пригодности вещи, действия и т.п., соответствия тому, какими они должны быть» [202, с. 53]. Юридичне тлумачення термінів «комфортність» та «якість» наразі доцільно здійснити на прикладі перевезень пасажирів залізничним транспортом, що визначено метою та завданнями даного дисертаційного дослідження.

По-перше, до комфортності перевезень можна віднести перш за все швидкість пасажирських перевезень, що напряду залежить від категорії поїзда (пасажирські, швидкі, прискорені, швидкісні, високошвидкісні (п.1.7 Правил). Такий різновид пасажирських поїздів є, безсумнівно, новелою законодавства про залізничний транспорт, адже в попередньому Статуті – Статуті залізниць СРСР [126] поїзди, призначені для перевезення пасажирів залежно від швидкості руху поділялися лише на дві категорії: пасажирські й швидкі.

Наразі ж Тимчасовою інструкцією з організації швидкісного руху пасажирських поїздів [167] надається визначення категорій поїздів залежно від швидкості руху. Так, високошвидкісним поїздом є пасажирський поїзд, який рухається зі швидкістю понад 200 км/год (п. 3.5.1.25); швидкісним поїздом – пасажирський поїзд, який рухається зі швидкістю 161–200 км/год (п. 3.5.1.26); прискореним поїздом – пасажирський поїзд, який рухається зі швидкістю 141–160 км/год (п. 3.5.1.27).

Така різноманітність поїздів робить залізничні переміщення населення доступними для різних його верств та проводить розподіл поїздів за їх комфортністю. Це можна пояснити тим, що високошвидкісні, швидкісні, прискорені, швидкі та пасажирські поїзди відповідно до градації швидкості за зростанням один від одного відрізняються ще й тим, що, відповідно, мають більш зручний час відправлення з початкових залізничних станцій і прибуття на кінцеві, більш комфортні вагони та умови проїзду пасажирів [54, с. 136, 153]. Усі фірмові поїзди можна віднести до високошвидкісних, прискорених, швидкісних або до швидких. Пасажирські поїзди мають меншу швидкість руху і велику кількість зупинок для посадки і висадки пасажирів, що зумовлює значно більший час перебування їх в дорозі. Це також відіграє значну роль в забезпеченні зручності та комфортності перевезень пасажирів залізничним транспортом.

Ще одним критерієм комфортності пасажирських перевезень є розподіл пасажирських вагонів на види та класи: 1, 2, 3 класів – з відкритими та закритими купе з місцями для сидіння; загальні сидячі – з відкритими купе з місцями для сидіння; плацкартні – з відкритими купе з місцями для лежання; купейні – з

окремими чотиримісними купе з місцями для лежання; м'які – з окремими двомісними «СВ» та тримісними купе з місцями для лежання.

Залежно від внутрішнього облаштування та конструкції зазначені вагони можуть визначатись як вагони підвищеного комфорту, бізнес-класу, економ-класу, фірмові тощо. Крім цього, у вагонах можуть виділятися також аналогічні типи купе. Вагони можуть бути також комбінованими – з купе різної категорії (п. 2.25 Правил).

Проте разом з усією різноманітністю вибору швидкості, класу та зручностей при перевезенні, що надається споживачам, вже давно назріла необхідність здійснити більш детальну диференціацію тарифів на перевезення пасажирів залежно від комфортності їх перевезення. Видається зовсім незрозумілим, чому в багатьох випадках встановлюється однакова плата за проїзд, зручність та комфортність якого суттєво різняться. Окрім існуючого поділу класності та комфортності, необхідним є також здійснити розмежування тарифів відповідно до місця, яке відводиться пасажирові в вагоні. Наприклад, у плацкартних вагонах менш зручними є бокові місця; місця в середині вагону є більш зручними порівняно з місцями, що розміщені на виходах із нього (особливо це стосується бокових місць); верхні місця є не такими зручними як нижні (це стосується не лише плацкартних, а й купейних вагонів).

Політика, спрямована на диференціацію тарифів перевезень пасажирів, матиме характер справедливості, неупередженості та об'єктивності по відношенню до споживачів послуги з перевезення. Разом з тим дана стратегія розвитку має стати ще одним кроком до всебічного забезпечення прав пасажирів та забезпечення їм комфортності відповідно до сплаченої вартості проїзду.

Про необхідність здійснення диференціації тарифів вже йшлося в юридичній літературі [76, с. 8; 97, с. 13], однак Укрзалізниця дану практику не впроваджує.

Також із комфортністю перевезень пасажирів напряму пов'язаний набір послуг, забезпечення надання яких здійснює перевізник. Так, у пасажирських поїздах формування України пасажирам надаються такі основні послуги: надання у користування комплекту постільних речей; реалізація чаю, кави, соків та інших

напоїв; реалізація штучних товарів у тарі і упаковці; реалізація друкованої продукції; користування холодильником, СВЧ-піччю; трансляція аудіо-, відео програм; оформлення начальником поїзда (у окремих випадках) проїзду пасажирів та перевезення їх надлишкової поклажі; оформлення начальником поїзда послуги перевезення по території України «експрес-передач» [141].

Важливе місце посідає також забезпечення пасажирів харчуванням під час поїздки. З цією метою у складі потягів курсують вагони-ресторани та вагони-буфети, послугами яких можуть скористатися пасажири.

Разом з тим існує й нормативна заборона примушувати споживача придбавати товари і послуги неналежної якості або непотрібного йому асортименту (ч. 2 ст. 19 Закону України «Про захист прав споживачів» [170]). Так, Антимонопольним комітетом України (АМКУ) за останній час було виявлено кілька порушень зазначеного правила з боку залізниць. Зокрема, АМКУ офіційно рекомендував Південно-Західній залізниці припинити надання обов'язкового харчування в поїзді № 1/2 сполученням «Київ–Москва–Київ», введене наказом цієї залізниці, за яким вартість харчування включалася у вартість квитка. Зазначені дії відповідно до ч. 1 ст. 29 ГК України є зловживанням монопольним становищем. Аналогічні порушення були виявлені АМКУ в діях ДП «Придніпровська залізниця», яке пропонувало альтернативний комплект білизни, безпідставно включаючи до нього не передбачені інструкцією Міністерства транспорту та зв'язку товари, що підвищувало вартість комплексу цієї постільної білизни. Зловживанням монопольним становищем були визнані й дії Державної адміністрації залізничного транспорту України («Укрзалізниця») щодо запровадження обов'язкового придбання комплексу постільної білизни, вартість якого була включена у вартість квитка [221, с. 370 – 371].

Для підвищення рівня комфортності проїзду пасажирів залізницями України залізницею надається можливість перевезти пасажиром своє авто, скориставшись автомобілевозом (розділ 30 Правил); замовити вагон-салон для здійснення мандрівки в комфортних умовах за маршрутом, який обирає пасажир.

Окрім того, для створення більш зручних та комфортних умов проїзду пасажирів залізницями України у складі окремих поїздів передбачено «чоловічі» та «жіночі» купе. Зокрема, такі поїзди з диференційованими купе вже курсують Південною, Львівською, Одеською та Придніпровською залізницями [141; 226].

Великого значення набуває термін «комфортність», коли це стосується перевезення інвалідів. Так, за заявою інваліда, який пересувається на колясці, або його законного представника залізниця (пункт обслуговування пасажирів) по змозі здійснює причеплення спеціальних вагонів, що мають обладнання для посадки інваліда до поїзда та спеціалізоване купе для проїзду (п. 38.8 Правил); для обслуговування інвалідів, які пересуваються на колясках, на вокзалах виділяються, як правило, каси, вікна для продажу проїзних документів яких розміщені на висоті, що є зручною для спілкування з ними (п. 38.5 Правил); на вокзалах позакласних та першого класу для інвалідів та їх супровідників можуть виділятися окремі приміщення для очікування поїзда (п. 38.6 Правил) тощо. Так, на лютий 2009 р. залізницями України вже курсувало 19 вагонів для перевезення людей з особливими потребами [63].

Окрім того, комфортність перебування пасажирів у вагонах виражається не лише в зручних кріслах, наявності кондиціонерів, сучасних санвузлів тощо, а й у чистоті атмосферного повітря, яким пасажир дихає під час перевезення, температурі повітря у вагоні, вібрації та шумі, що виникають при русі поїзда.

Зокрема, відповідно до Постанови МОЗ України «Санітарні норми виробничого шуму, ультразвуку та інфразвуку ДСН 3.3.6.037-99» [168], допустимий рівень шуму у вагонах пасажирських поїздів дальнього слідування повинен складати не більше 60 дБ. Однак сьогодні наявна ситуація, за якої рівні шуму в пасажирських салонах моторних вагонів коливаються від 63 до 74 дБ [94, с. 14]. У зв'язку з цим актуальність проведення технічної модернізації рухомого залізничного складу полягає не лише в потребі його оновлення та створенні більших зручностей для пасажирів при перебуванні в поїзді, а й у забезпеченні допустимого рівня шуму в пасажирських вагонах, що напряму пов'язано з комфортністю перебування пасажирів у поїзді.

Однією з необхідних вимог, що мають ставитися до залізничних перевезень, має бути ще й їх екологічна безпечність як для навколишнього середовища, так і для здоров'я пасажирів. Не можна забувати про конституційне право громадян на безпечне для життя і здоров'я довкілля (ст. 50 Конституції України), а також на обов'язок, встановлений ст. 66 Конституції України: кожен зобов'язаний не заподіювати шкоду природі.

Екологічну безпечність залізничного транспорту можна напряму пов'язати із його модернізацією. Особливо важливим є перехід залізничного транспорту на екологічно чисту електричну тягу. Україна має одну з найбільш розвинених у Європі мереж залізниць, її експлуатаційна довжина становить 22,05 тис. км, з яких електрифіковано 9,3 тис. км (42% від загальної довжини) [64]. Проте даний показник потребує постійного поліпшення, адже забруднення атмосфери відпрацьованими газами ще й досі знаходиться на дуже високому рівні.

Шкідливі викиди від дизель-поїздів забруднюють не тільки навколишнє середовище, повітря міст та селищ, через які прямує поїзд, але й спричиняють шкоду здоров'ю пасажирів, проникаючи під час руху поїзда до пасажирських вагонів, що значно знижує умови комфортності пасажирських перевезень. Особливої актуальності це набуває під час літнього періоду, коли замість свіжого повітря пасажирів вимушені дихати повітрям, забрудненим шкідливими для здоров'я газами, що потрапляють до вагонів через відкриті вікна. Не краща ситуація і взимку, коли через щілини у старих вікнах холодне повітря потрапляє до вагонів поїздів, і пасажирів вимушені їх затуляти подушками. В основному це має місце в пасажирських поїздах, вагони яких через зношеність матеріально-технічної бази вже давно підлягають списанню. Про яку комфортність перевезень взагалі тут можна говорити?

Критерій комфортності також повинен включати не лише надання сервісних послуг у поїздах, вокзалах, на платформах (де залізничний перевізник, наприклад, надає послуги з перенесення ручної поклажі пасажирів), а й послуги з доставки пасажирів безпосередньо до їх оселі чи готелю. Особливе значення це має за нічного прибуття поїзда, коли громадський транспорт на вулицях міста відсутній,

а таксі, що чергують під вокзалом правлять непомірну ціну за перевезення. Виходом із даної ситуації могло б стати запровадження залізничним перевізником у кожному місті своєї мережі таксомоторних засобів, або ж спеціальних автобусів, які за додаткову плату надавали б пасажиром послуги із доставки до їх будинку чи готелю. Надання такої послуги можна було б узгоджувати з пасажиром при укладенні договору перевезення або ж шляхом надання пасажиром права після доставки його до залізничної станції призначення укласти новий договір перевезення із кондуктором (водієм таксі) при посадці до автобусу (таксі). Безумовно, це сприяло б і підвищенню рівня обслуговування пасажирів, надання їм додаткових зручностей, і додатковій фінансовій вигоді перевізника.

Що стосується «якості» пасажирських перевезень як правової категорії, то її визначення можна було б сформулювати, спираючись на визначення «якості продукції», під якою розуміється «критическая оценка потребителем степени соответствия ее свойств, показателей качества, индивидуальным и общественным ожиданиям, обязательным нормам в соответствии с ее назначением» [71]. Таким чином, якість пасажирських перевезень можна визначити як критичну оцінку пасажиром ступеня відповідності комфортності перевезень його сподіванням та нормам закону. Тобто якістю є така властивість, яка визначає рівень забезпечення комфортності пасажирських перевезень.

Якість може існувати без комфортності, але не навпаки. Пасажир може бути доставлений до пункту призначення без забезпечення комфортності при перевезенні, якщо вона не є умовою, обумовленою в його квитку, і тут можна говорити про те, що перевізник виконав це перевезення якісно. Однак якщо перевізник не забезпечив пасажиром комфортних умов перевезення, що обумовлені його проїзним документом, то тут мова вже повинна йти про неякісне надання послуг з перевезення. У цьому і полягає співвідношення термінів «комфортність» та «якість» у пасажирських перевезеннях.

Таким чином, важливими показниками діяльності залізниць мають бути не лише своєчасність та безпека перевезень, а й рівень обслуговування пасажирів на вокзалах, у поїздах, надання їм комплексу відповідних послуг, створення

необхідних зручностей, швидкість перевезень, частота і регулярність руху поїздів тощо, дотримання чого і буде свідчити про якість надання послуг з перевезення.

Законодавство України про залізничний транспорт містить норми, що забезпечують права пасажирів на їх якісне обслуговування. Так, Статут залізниць України в ст. 100 встановлює обов'язок залізниці, що полягає в забезпеченні потреб населення у пасажирських перевезеннях, безпеки користування залізничним транспортом, необхідних зручностей (!), якісного (!) обслуговування пасажирів на вокзалах і в поїздах, своєчасного перевезення і збереження багажу і вантажобагажу (ст. 100).

Подібні положення можна віднайти і в нормативно-правових актах, що входять до системи транспортного законодавства України. Так, ст. 12 Закону України «Про транспорт» [177], встановлює обов'язок підприємств транспорту якісно і своєчасно перевезти пасажирів, вантаж, багаж, пошту; ст. 22 Закону України «Про залізничний транспорт» [147] говорить про те, що перевізники зобов'язані забезпечувати своєчасне якісне перевезення пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу та пошти.

Проте, незважаючи на це, існує й деяка непослідовність у діях законодавця. Так, не піддається сумнівам те, що основним джерелом, яке визначає права та обов'язки суб'єктів договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, на сьогодні є Правила. Втім у розділі Правил, де встановлюються обов'язки перевізника, не зазначається його обов'язок забезпечити належне та якісне обслуговування пасажирів. Близькою до цього є норма, що передбачає право пасажирів на належне обслуговування під час перевезення (п. 37.1 Правил). Проте, по-перше, даний обов'язок транспортної організації із забезпечення належного обслуговування пасажирів під час перевезення лише впливає із відповідного права пасажирів і позитивним чином не регулюється (тоді як положення щодо безпеки та своєчасності пасажирських перевезень знаходять своє місце як серед прав пасажирів, так і серед обов'язків перевізника); по-друге, такий обов'язок стосується лише однієї із стадій усього процесу

перевезення пасажирів – безпосереднього перевезення з пункту посадки в пункт призначення, про обслуговування ж пасажирів на вокзалах та платформах мова не йде.

Дана неповнота Правил може іноді дуже суттєво впливати на захист прав пасажирів. Яскравим прикладом цього є випадок судової практики – Рішення Ленінського районного суду м. Харкова [189] за позовом ОСОБИ 1 до Статутно-територіального галузевого об'єднання «Південна залізниця», третя особа – Харківське обласне управління у справах захисту прав споживачів про захист прав споживачів та відшкодування моральної шкоди, в якому ОСОБИ 1 було відмовлено в позові на гідні умови перевезення. Суть справи полягає в наступному: при укладенні договору перевезення пасажира залізничним транспортом, працівник каси пояснила ОСОБИ 1, що поїзд Харків – Сімферополь є поїздом підвищеної комфортності, і, придбавши квиток на даний поїзд у вагон типу С до м. Сімферополя, ніякого дискомфорту він відчувати не буде, оскільки в вагоні є кондиціонер, телевізор, біотуалет, зручні для поїздки крісла. На даних умовах позивач придбав квиток. Однак у вагоні кондиціонер не працював, із двох санітарних вузлів у вагоні працював лише один, телевізор та титан для підігріву води також не працювали. Вікна в вагоні відкривались на 1/4 частину. Через це повітря в вагоні не вистачало, температура повітря була +39 градусів С. У зв'язку з поганими умовами проїзду, в м. Сімферополь позивач став почувати себе погано, був вимушений перервати відпочинок та поміняти квиток на зворотню дорогу з 01.08.2007 на 22.07.2007. 23.07.2007, хворий, він прибув до м. Харків. Проте представник відповідача ОСОБА 2 в судовому засіданні проти позову заперечувала, посилаючись на те, що зобов'язання за договором перевезення вони виконали в повному обсязі, позивач був перевезений до місця призначення (!). Представник третьої особи – Харківського обласного управління у справах захисту прав споживачів при вирішенні позову покладалась на розсуд суду і зазначила, що позивачем не доведений взаємозв'язок між діями відповідача та завданням моральної шкоди. У зв'язку з цим суд вирішив у задоволенні позовних вимог ОСОБИ 1 до Статутно-територіального галузевого об'єднання «Південна

залізниця» про захист прав споживачів та відшкодування моральної шкоди відмовити за відсутності доказів.

Зрозуміло, що у позові було відмовлено через відсутність достатніх доказів, однак вже те, що перевізник наполягав на тому, що своє основне зобов'язання за договором перевезення пасажирів залізничним транспортом – доставити пасажирів в пункт призначення – він виконав повністю, а надання відповідних вартості квитка та класу вагона якісних послуг при перевезенні має не обов'язковий характер, свідчить не про що інше, як про недосконалість законодавства. Даний обов'язок транспортної організації (перевізника) повинен бути закріплений на найвищому рівні – в Транспортному кодексі України.

Разом з цим вдосконаленню підлягає і чинне законодавство. Так, пропонується ст. 911 ЦК України, що визначає права пасажирів, доповнити пунктом, в якому вказати, що *пасажир має право на безпечне та своєчасне перевезення до пункту призначення, а також на отримання якісних послуг з перевезення згідно з придбаним проїзним документом.*

Велике значення для комплексного та якісного обслуговування пасажирів мають обов'язки перевізника з надання пасажирам з обмеженими фізичними можливостями безкоштовної допомоги при посадці до вагона, при перебуванні у вагоні, на вокзалі та при виході з вагона, перенесення ручної поклажі; вжиття заходів для створення безпечних умов для користування особами з обмеженими фізичними можливостями вокзалами (залами очікування, квитковими касами, камерами схову, таксофонами, туалетами, транспортними засобами тощо), привокзальними територіями, переходами через залізничні колії.

Таким чином, перевізник надає пасажирам певні права, забезпечення яких є його прямим обов'язком. Водночас до пасажирів ставляться й певні вимоги, які вони зобов'язані виконувати з моменту укладення договору і які також направлені на покращення обслуговування пасажирів та забезпечення їх безпеки та спокою під час поїздки [114, с. 159].

Основним обов'язком пасажирів є обов'язок, що безпосередньо прописаний у понятті договору перевезення пасажирів та багажу в ст. 910 ЦК України:

сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу – також за його провезення.

Так, цивільним законодавством у ст. 916 ЦК України встановлюється, що за перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти стягується провізна плата у розмірі, що визначається за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено законом або іншими нормативно-правовими актами. Плата за перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти, що здійснюється транспортом загального користування, визначається за домовленістю сторін, якщо вона не встановлена тарифами, затвердженими у відповідному порядку. Однак, як уже було визначено, договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом належить до договорів приєднання, тобто його умови, в тому числі і розмір провізної плати встановлюються в односторонньому порядку перевізником, пасажир же має право лише приєднатися до визначених перевізником умов.

У той же час розмір провізної плати повинен бути однаковим для всіх пасажирів-споживачів відповідно до категорії перевезень та рівня комфортності, що вони обрали. Проте дане правило не поширюється на випадки безкоштовного надання транспортних послуг, знижок, надання додаткових послуг певній категорії громадян тоді, коли це передбачено законодавством чи правилами перевезення конкретного перевізника [104, с. 131]. Наприклад, такими особами є інваліди, учасники війни, студенти, ветерани праці, пенсіонери, діти від 6 до 14 років тощо.

На пасажирів також покладаються й інші обов'язки, встановлені Правилами, які полягають в: здійсненні посадки в поїзд за наявності проїзного документа та документа, що підтверджує право на пільговий чи безплатний проїзд (для осіб, що мають таке право); дотриманні Правил поведінки громадян на залізничному транспорті та Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України; займання місця у вагоні згідно з придбаним проїзним документом; пред'явленні документів, що підтверджують право на пільговий чи безплатний проїзд, на вимогу осіб, які

здійснюють контроль; сплаті перевізнику встановленої плати за перевезення багажу (вантажобагажу) (п. 37.2 Правил).

#### **2.4. Особливості укладення та форми договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом**

«Оскільки цивільно-правовий договір є однією з головних підстав виникнення зобов'язань, його характеристика не може бути повною без висвітлення порядку укладення договорів» [235, с. 474]. Це стосується і договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом. Разом з цим укладення даного договору наділене деякими специфічними рисами, які й вирізняють його із загальної системи цивільно-правових договорів.

*Публічний характер* договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом зобов'язує перевізника надати послуги з перевезення всім, хто до нього звернеться. Дане положення впливає з поняття публічного договору, що закріплене в ч. 1 ст. 633 ЦК України, відповідно до якої публічним є договір, в якому одна сторона – підприємець взяла на себе обов'язок здійснювати продаж товарів, виконання робіт або надання послуг кожному, хто до неї звернеться (роздрібна торгівля, перевезення транспортом загального користування, послуги зв'язку, медичне, готельне, банківське обслуговування тощо). Дана норма є імперативною. Вона гарантує споживачам однаковість його умов (крім тих, кому за законом надані відповідні пільги) (ч. 2 ст. 633 ЦК України) для всіх і кожного, хто звернеться із пропозицією до його укладення; забороняє підприємцю надавати переваги одному споживачеві перед іншим щодо укладення публічного договору, якщо інше не встановлене законом (ч. 3 ст. 633 ЦК України); забороняє підприємцю відмовлятися від укладення публічного договору за наявності у нього

можливостей надання споживачеві відповідних товарів (робіт, послуг) (ч. 3 ст. 633 ЦК України).

Окрім того, що пасажир є споживачем послуги з перевезення, він є й економічно слабкою стороною даного зобов'язання. Як зазначається в юридичній літературі, існування імперативних норм обумовлене необхідністю захисту публічних інтересів чи інтересів економічно слабкої сторони договору [42, с. 442]. Можливо, виділення законодавцем групи публічних договорів із загальної системи цивільно-правових договорів у новому ЦК України пов'язане саме із необхідністю забезпечення захисту інтересів споживачів. «Положення щодо публічного договору є винятком з загального принципу свободи договору, встановленого з метою захисту інтересів споживачів товарів (робіт, послуг) у певній сфері відносин» [249, с. 448]. «Це є один з випадків дії публічних засад у цивільному праві» [247, с. 537].

Таким чином, як вважає С.О. Погрібний, змістом свободи договору охоплюється, з одного боку, встановлена нормою права свобода особи на вступ у договірні відносини, вибір контрагента, визначення умов договору, а з іншого боку – необхідність керуватися приписами закону, обов'язковими для виконання [138, с. 242].

Надаючи визначення публічному договору, О.А. Пушкін говорив про те, що ціна товарів, робіт та послуг, інші умови повинні бути однаковими для всіх споживачів [41, с. 358]. Проте, як зазначає З.В. Ромовська, «юридична рівність суб'єктів не виключає їх майнової нерівності та економічної залежності» [193, с. 5]. Так, задля забезпечення доступності перевезень залізничним транспортом якомога ширшому колу споживачів, законодавство про залізничний транспорт здійснює поділ пасажирських поїздів та вагонів за категоріями та класами, забезпечує надання пасажирам послуг різних рівнів комфортності та зручностей відповідно до цих категорій та класів, що напряму залежить від ціни на квиток.

У зв'язку з тим, що залізничний перевізник зобов'язаний задовольняти потреби кожного, хто до нього звернеться, на нього покладається цілий ряд публічно-правових обов'язків, спрямованих на створення необхідних умов для

належного обслуговування громадян, що мають намір скористатися послугами транспортних організацій. Як відзначає В.В. Залеський, з цього випливає, що ще до укладення конкретного договору перевезення пасажирів транспортне підприємство вже несе певні обов'язки перед потенційними пасажирами [62, с. 15]. Такі обов'язки транспортних організацій В.В. Залеський об'єднує в три узагальнені групи. До їх числа він відносить такі: забезпечити всім потенційним пасажиром рівні умови майбутнього договору перевезення; створити мінімальну необхідну матеріальну базу для придбання пасажирського квитка (наявність кас, системи розповсюдження квитків, а на міському транспорті – кондуктора або відповідних пристосувань, що дозволяють зафіксувати факт вступу пасажирів в правовідносини з перевезення); сформулювати систему інформаційного забезпечення, яка б дозволяла кожній зацікавленій особі отримати вичерпні відомості про заплановану поїздку [61, с. 69].

Дані обов'язки транспортних організацій загального користування, які мають забезпечувально-організаційний характер (а стосовно майбутніх договорів перевезення пасажирів можуть розглядатися також як певні «переддоговірні» обов'язки транспортних організацій), детально регламентуються транспортними статутами і кодексами, а також іншими правовими актами [22, с. 305]. Зокрема деякі з таких обов'язків передбачені п. 6 Порядку обслуговування громадян залізничним транспортом [154].

За способом укладення договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом належить до *договорів приєднання*. У нашому випадку сутністю договору приєднання є те, що при укладенні договору перевезення пасажирів та багажу транспортні організації використовують типові стандартні бланки (форми) договорів перевезення, і друга сторона (тобто особа, що має намір укласти даний договір) може прийняти ці умови договору лише приєднавшись до вказаного договору в цілому.

Класик французької цивілістики Жюльєн де ла Морандьєр писав про те, що тут, якщо не з точки зору закону, то в крайньому разі фактично виникає перший відступ від загальних засад. Зміст договору приєднання, продовжував вчений, не

є, по суті, результатом вільного обговорення договору сторонами на засадах рівності. Здійснюючи в своїй професійній діяльності велику кількість однорідних правочинів, одна зі сторін встановлює одноманітні умови цих правочинів і при укладенні кожного з правочинів пропонує своїм численним контрагентам приєднатися до його умов, сказавши «так» або «ні» [105, с. 220].

Разом з тим ЦК України визначає його як договір, умови якого встановлені однією із сторін у формулярах або інших стандартних формах, який може бути укладений лише шляхом приєднання другої сторони до запропонованого договору в цілому (п. 1 ст. 634). Друга сторона не може запропонувати свої умови договору. Особливістю цього договору є те, що в розробці даного типу договору бере участь лише одна зі сторін, інша ж сторона позбавлена такої можливості. «Таким чином, виключна перевага належить волі однієї із сторін. І вона виявляється в тому, що ця сторона диктує свою волю не тільки окремому суб'єкту, а й невизначеному колу осіб» [247, с. 538]. Про це говорить і В.В. Залеський, що ступінь свободи громадянина при укладанні договору перевезення з комерційною транспортною організацією практично рівняється нулю: він обирає перевізника, пункт призначення та умови перевезення з числа запропонованих перевізником. Уклавши договір перевезення, пасажир приєднується до пропозиції перевізника, підкоряючись встановленим перевізником правилам [61, с. 70]. Аналізуючи подібні точки зору, Жюлліо де ла Морандьєр вважав, що подібний хід міркувань часто просякнутий фікцією. Учений стверджував, що насправді уніфікації договірних умов почала вимагати сама організація сучасних підприємств, покликаних задовольняти масові потреби. Таким чином, при тлумаченні таких договорів, продовжує Жюлліо де ла Морандьєр, встановлення так званої спільної волі обох сторін повинне поступатися місцем визначенню самих потреб належного функціонування підприємства [105, с. 221].

Дещо схожою є думка С.О. Погрібного, який доходить висновку, що існування в законі положень, які мають бути обов'язково враховані сторонами при договірному врегулюванні своїх відносин (зокрема, положень, що не можуть бути змінені договором), цілком виправдане [138, с. 248]. Продовжуючи

розвивати дану позицію, вчений говорить про те, що свобода договору може бути обмежена в законодавстві лише тоді, коли це зумовлено метою забезпечення належного визнання і поваги прав і свобод інших та забезпечення справедливих вимог моралі, громадянського порядку і загального добробуту в демократичному суспільстві, за умови, що досягнення цих цілей є більш соціально значимим, ніж досягнення цілей, для яких публічна влада визнала і закріпила в законодавстві принцип свободи договору [138, с. 249].

О.В. Дзера, з питання ступеня свободи громадянина при укладанні договору перевезення, займає більш гнучку позицію, порівняно з В.В. Залеським: «...друга сторона сама вирішує, укласти чи не укласти договір на запропонованих їй умовах, тобто тут не порушується принцип свободи договору» [109, с. 161]. Але в той же час вчений визнає, що необхідність укладення особою договору приєднання, особливо у підприємницькій діяльності, часто обумовлена економічними чи географічними чинниками, коли можливість вибору контрагента є обмеженою [109, с. 161].

Для того щоб розібратися в цьому питанні, необхідно визначитися, що необхідно вважати підґрунтям, першоосновою правочину: психологічну волю сторін, чи волю, виражену назовні? Школа індивідуалістичного класичного права, яскравою формою вираження поглядів якої є положення французького цивільного кодексу [265], притримується позицій теорії волі: основою правочину є психологічна воля, яка виражає те, чого сторони насправді бажали. Принцип, закріплений у ЦК Німеччини є принципом волевиявлення, який побудований на тих засадах, що основу договору становлять суспільні потреби: врахуванню підлягає лише соціальний факт, тобто вираження волі назовні. Дані теорії розглядав у своїх працях і Жюлліо де ла Морандьєр [105, с. 229].

Розглядаючи дані позиції, все ж таки зупинитися необхідно на тому, що ці теорії в чистому вигляді існувати не можуть: вони завжди доповнюють одна одну. Разом з тим одна з них завжди превалює. Що стосується положень даного дисертаційного дослідження, то воно більшою мірою побудоване на принципі волевиявлення. Тим більше про превалювання принципу волевиявлення слід

говорити у разі, якщо йдеться про договори, що за способом свого укладення належать до договорів приєднання, яким і є договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом. Думається, що в даному випадку не можна повною мірою врахувати індивідуальну психологічну волю кожного індивіда, кожної із сторін договору, тим більше, що неможливість однієї із сторін договору – пасажирів брати участь у формуванні його умов є не чим іншим, як обмеженням його психологічної волі. Таким чином, на першому місці стоїть результат, соціальний факт – договір укладено на засадах, що не суперечать загальним засадам цивільного права; зобов'язання виконане належним чином.

Враховуючи всі точки зору з даного питання, можна утвердитися у висновку про те, що віднесення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом до договорів приєднання є все ж таки позитивним та єдиним прийнятним способом укладення даного договору. Говорячи ж про недоліки, що наразі виділяються в юридичній літературі, необхідно вести мову не про вади способу укладення даного договору, а про недостатнє його юридичне та законодавче забезпечення, наявність відомчої нормотворчості, результатом якої часто є норми, які суперечать духу закону, загальним засадам цивільного права. Єдиним виходом із даної ситуації є уніфікація норм у сфері перевезень, зведення їх до єдиного нормативно-правового акта (Транспортного кодексу), що мав би силу закону та забезпечував би рівність сторін у зобов'язаннях, що виникають із договорів перевезення.

Значною специфікою, як пише В.В. Вітрянський, відзначається і *порядок укладення договору перевезення* [22, с. 308]. У науці [22, с. 308; 104, с. 119] поширеною є точка зору, що пропозиція укласти договір, яка надходить від обслуговуючої організації, має характер публічної оферти. Учені, що притримуються даної позиції, в основному посилаються на О.Ю. Кабалкіна, який розвивав думку про те, що в угодах громадян з обслуговуючими організаціями використовується публічна оферта [70, с. 22], тобто пропозиція укласти договір, що звернена до усіх та кожного. Однак не всяка пропозиція вступити в договірні відносини є офертою. Необхідно відрізнити «оферту» від «запрошення робити

оферту». Ч. 1 ст. 641 ЦК України встановлює, що пропозиція укласти договір має містити істотні умови договору і виражати намір особи, яка її зробила, вважати себе зобов'язаною у разі її прийняття. Якщо ж пропозиція адресована невизначеному колу осіб і в ній прямо не вказано, що вона є офертою, то відповідно до ч. 2 ст. 641 ЦК України така пропозиція розглядається як запрошення робити пропозиції укласти договір. Цю позицію займав ще Жюлію де ла Морандьєр, який писав про те, що для того, щоб у наявності була пропозиція укласти договір, або оферта у власному розумінні слова, необхідно, щоб оферта містила усі істотні пункти договору. Якщо ж такого немає, то перед нами не оферта, а пропозиція вступити в переговори [105, с. 230–231].

Таку ж точку зору обстоює і Є.О. Харитонов: «Реклама товарів, робіт і послуг не є офертою. Реклама володіє двома ознаками, які відрізняють її від оферти: по-перше, реклама завжди звернута до невизначеного кола осіб; по-друге, метою реклами є не повідомлення адресатам про істотні умови майбутнього договору, а показати відмітні властивості товарів, поінформувати споживачів про роботи і послуги» [247, с. 543]. І.Б. Новицький та Л.А. Лунц демонстрували відмінність між офертою та запрошенням до оферти на такому прикладі: розміщення товару у вітрині розглядається як оферта; навпаки ж, розсилка преїскурантів, тарифів тощо не визнається за оферту, а є простим оповіщенням та запрошенням вступати в ділові переговори [115, с. 152].

Разом з тим юридична доктрина відрізняє пропозиції, звернені до всіх і кожного, і пропозиції до необмеженого кола осіб: якщо пропозиція не має конкретної адреси і зроблена в умовах, коли вона може викликати невизначену кількість відгуків, вона вважається зверненою до невизначеного кола осіб і визнається не офертою, а викликом на оферту. Навпаки ж, пропозиція розглядається зверненою до всіх і кожного і має силу оферти, якщо в кожен даний момент вона може бути акцептована лише якою-небудь однією особою і якщо вона в будь-який момент може бути знята до надходження нового акцепту [78, с. 1035]. Необхідно також враховувати і те, що, на відміну від оферти, запрошення робити оферту не має ніяких правових наслідків.

Що стосується договору перевезення, то В.В. Вітрянський стверджує, що сама пропозиція укласти договір, яка виходить від транспортних організацій, має характер публічної оферти, оскільки являє собою пропозицію, яка містить усі істотні умови договору, з якої вбачається воля особи, що робить пропозицію, укласти договір на вказаних у пропозиції умовах з кожним, хто до неї звернеться [22, с. 308]. Однак дану тезу можна піддати деяким сумнівам, водночас підтримуючи позицію А.Ю. Кабалкіна, який вважає, що у зверненні спеціалізованих організацій до населення немає конкретної пропозиції укласти договір, в подібних випадках ці організації лише інформують населення про умови, на яких укладаються договори певного типу [70, с. 22]. Таким чином, вивішування розкладів руху поїздів, оголошення про здійснення пасажирських перевезень залізничним транспортом, або ж реклама на кшталт: «Користуйтеся залізницями України» є не що інше, як лише запрошенням зробити пропозицію укласти договір, що позбавлене потрібної для оферти ознаки необхідності вмісту всіх істотних умов договору та вираження наміру особи, яка її зробила, вважати себе зобов'язаною у разі її прийняття (відповідно до п. 2 ч. 1 ст. 641 ЦК України).

Разом з тим розміщення на сайті Укрзалізниці договору публічної оферти про надання послуг Автоматизованої системи самообслуговування «е-Квиток» [1] є яскравим прикладом публічної оферти. Даний договір містить усі ознаки публічної оферти, яка звернена до всіх і кожного, хто відгукнеться на дану пропозицію. Зокрема в пункті першому говориться про те, що Виконавець (ТОВ «Експрес-2») за допомогою Автоматизованої системи самообслуговування «е-Квиток» надає послуги з Інтернет-замовлення місць (з подальшим викупом проїзних документів у квитковій касі) та Інтернет-замовлення проїзних (перевізних) документів (з подальшим друком і отриманням проїзних (перевізних) документів у квитковій касі).

Послуга Інтернет-замовлення місць (з подальшим викупом проїзних документів у квитковій касі) є різновидом *резервування місць*, що передбачено Правилами перевезення пасажирів: «Резервування місць – виділення на певний час місць на підставі разового замовлення або договору, за заявками юридичних

та фізичних осіб з подальшим оформленням проїзних документів у спеціалізованій касі» (п. 1.7. Правил).

Таким чином, прийняття попереднього замовлення зобов'язує транспортну організацію зарезервувати певне визначене особою, що його зарезервувала, місце. На даний момент договір перевезення ще не укладається, а повинен бути укладений у певний, визначений законодавством строк. Дана конструкція резервування місць повністю вписується в конструкцію попереднього договору, визначеного ЦК України як договір, сторони якого зобов'язуються протягом певного строку (у певний термін) укласти договір у майбутньому (основний договір) на умовах, встановлених попереднім договором. Законом може бути встановлено обмеження строку (терміну), в який має бути укладено основний договір на підставі попереднього договору (ч. 1 ст. 635), що й має місце при резервуванні місць на проїзд залізничним транспортом.

Разом з тим необхідно відрізнити попереднє замовлення місць (резервування) від *попереднього оформлення проїзного документа*. При попередньому оформленні проїзних документів договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом укладається заздалегідь, тобто момент його виконання значно (не менше ніж за добу) віддалений від моменту укладення даного договору. Так, у Порядку обслуговування громадян залізничним транспортом [154] вказується, що продаж проїзних документів, як правило, розпочинається за 45 діб до відходу поїзда.

Законодавство в сфері залізничних перевезень передбачає декілька можливих випадків попереднього укладення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом. Правилами передбачається, що продаж проїзних документів здійснюється квитковими касами та через мережу Інтернет (п. 2.34.).

Найбільш поширеним та загальноприйнятим способом попереднього укладення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом є його укладення в касі. Однак поширення Інтернет-технологій та їх впровадження в життя суспільства з кожним роком набуває все більш стрімкого розвитку. У

зв'язку з цим виник ще один спосіб попереднього укладення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом – через мережу Інтернет\*. У свою чергу це послугувало і поштовхом для розвитку цивілістичної науки, про що свідчить цілий ряд дисертаційних досліджень цивільно-правових договорів, що укладаються через мережу Інтернет [86; 135; 20; 84].

У Типовому законі про електронну торгівлю Комісії Організації Об'єднаних Націй з права міжнародної торгівлі [146] вказано, що оферта і акцепт оферти можуть проводитися за допомогою повідомлень даних, під якими розуміється інформація, підготовлена, відправлена, отримана або така, що зберігається за допомогою електронних, оптичних або аналогічних засобів, включаючи електронний обмін даними, електронну пошту, телеграму, телекс або телефакс, але не обмежуючись ними. У свою чергу «електронний обмін даними» означає електронну передачу з одного комп'ютера на інший інформації з використанням узгодженого стандарту структуризації інформації.

Одним із перших нововведень, до яких привела комп'ютеризація процесів перевезення, стало введення в цивільно-правовий обіг терміна «електронний квиток». В Україні поняття електронного квитка вперше було закріплено в Правилах повітряних перевезень пасажирів і багажу від 25.07.2003 [164], де в ст. 3 зазначалося, що електронним квитком є електронний документ, який включає роздрук маршруту, електронні купони і, у разі використання, документ для посадки, а електронним купоном – частина електронного квитка, яка використовується для перевезення на відповідному рейсі, або інший документ, який його замінює, що зберігається у базі даних автоматизованої системи бронювання перевізника. У подальшому дане визначення електронного квитка було перейнято й чинними Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу [163].

Чинне законодавство у сфері залізничних перевезень, враховуючи сучасні тенденції до глобальної комп'ютеризації суспільства та розвиток сучасних

---

\* Під мережею Інтернет розуміємо глобальну інформаційну мережу, яка об'єднує регіональні мережі усього світу з метою обміну даними та доступу до інформаційних та технологічних ресурсів.

технологій, передбачило можливість укладення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом через мережу Інтернет, яке може здійснюватися за допомогою двох способів: а) продаж електронних проїзних документів та б) продаж електронних проїзних документів з відкладеним друком. Оплата вартості проїзних документів здійснюється при замовленні за допомогою платіжних карток (п. 2.34. Правил). Визначення електронних проїзних документів та проїзних документів з відкладеним друком наведено в п. 1.7. Правил:

- Електронний проїзний (перевізний) документ – документ, сформований автоматизованою системою в електронно-цифровій формі, який використовується для підтвердження договору на перевезення пасажирів.
- Проїзний документ із відкладеним друком – замовлений документ, вартість якого сплачена через мережу Інтернет із наступним друком проїзного документа на бланку встановленого зразка у квитковій касі за будь-який час до відправлення поїзда.

Звертаючись до законодавства України про залізничний транспорт, можна виявити, що законодавець надає проїзному квитку статус документа, який засвідчує укладення договору перевезення. Так вважав і Жюліо де ла Морандьєр, який зазначав, що даний вид договору укладається до моменту зайняття місця пасажиром у вагоні, і вручення останньому квитка слугує доказом наявності договору [106, с. 222]. У зв'язку з вищезазначеним виникає запитання: чи є факт наявності у пасажирів проїзного квитка обов'язковою умовою дійсності договору? Ще в дореволюційній російській правовій літературі І.М. Рабиновичем була висловлена думка про те, що договір перевезення повинен вважатися укладеним в момент сплати пасажиром проїзної плати. Сплативши за проїзд, пасажир вже має право вимагати квиток та вимагати, щоб його везли [220, с. 445].

Це має місце і при укладенні договору перевезення через мережу Інтернет. Проїзний квиток є лише договором-документом, що підтверджує існування договору-угоди між пасажиром та перевізником. Пасажир, виконуючи своє основне зобов'язання за договором перевезення – оплачуючи вартість проїзду (за допомогою платіжних карток), укладає із перевізником договір, відповідно до

якого перевізник повинен надати послугу з перевезення. Договір вже є укладеним, що виражається в досягненні сторонами згоди з усіх істотних умов договору (ст. 638 ЦК України), і в даному випадку немає значення чи має пасажир на руках проїзний квиток. Роздруковуючи проїзний документ у касі, пасажир отримує лише договір-документ, що підтверджує укладення правочину з перевезення. Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, що укладається через мережу Інтернет, вважається укладеним з моменту здійснення операції з переведення суми, що становить оплату за проїзд, на баланс перевізника та отримання пасажиром підтвердження здійснення цієї операції – пароллю (захисного коду).

Процедура ж роздрукування проїзного документа, як і процедура введення провідником вагону пароллю (захисного коду) у відповідний пристрій, є необхідною для вирішення питання про дієздатність особи, яка укладає договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, а також, наприклад, про приналежність особи до певної статі (в разі придбання квитка на проїзд у жіночому чи чоловічому купе). У разі ж недотримання даних вимог, правочин слід вважати недійсним відповідно до ст. 215 ЦК України.

Участь у відносинах з перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом малолітніх та неповнолітніх осіб створює певну специфіку укладення та прийняття виконання даного договору. Про це деякою мірою вже говорилося у підрозділі 2.2 даної роботи, однак йшлося в основному про дітей, що не досягли 6-річного віку. Наразі ж є необхідність зупинитися на укладенні даного договору фізичними особами, які не досягли 14 років, тобто, які відповідно до ч. 1 ст. 31 ЦК України є малолітніми.

Необхідно звернути увагу на те, що в п. п. 2.28. та 32.16. Правил встановлюється, що діти до 14 років допускаються до перевезення в пасажирських (приміських) поїздах тільки в супроводі дорослих. Тобто дані особи не є самостійними учасниками договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом. Проте із даною думкою погоджуються не всі науковці. Так, зокрема, Г.Ю. Мікрюкова говорила про те, що такі особи є пасажирами,

здійснюють поїздку за самостійним договором перевезення, укладеного від їх імені та в їх інтересах батьками, усиновителями, опікунами, але особливість їх правового становища така, що вони не можуть самостійно, без супроводу дорослих прийняти виконання за договором [96, с. 61]. Цієї ж думки притримується й О.М. Нечипуренко [112, с. 105].

Разом з тим законодавство, що регламентує залізничні перевезення, нічого не говорить про те, чи є правомочними особи до 14 років самостійно вступати в договір, або ж вони можуть лише самостійно приймати його виконання? У зв'язку з цим є необхідність звернутися до загальної частини ЦК України.

Так, ст. 31 ЦК України, встановлює, що «фізична особа, яка не досягла 14 років, має право самостійно вчиняти дрібні побутові правочини. Правочин вважається дрібним побутовим, якщо він задовольняє побутові потреби особи, відповідає її фізичному, духовному чи соціальному розвитку та стосується предмета, який має невисоку вартість».

Безсумнівно, поїздка особи, яка не досягла 14 років, на поїзді: а) може задовольняти її побутові потреби; б) відповідати фізичному, духовному чи соціальному розвитку малолітнього, та й навіть – в) квиток на поїзд (особливо це стосується приміських перевезень) часто має невисоку вартість. Проте чи можна правочини з перевезення пасажирів залізничним транспортом віднести до категорії дрібних побутових?

Із цього питання існує позиція С.Є. Хейгетової, яка, досліджуючи перевезення пасажирів автомобільним транспортом, вважала, що поїздка в міському транспорті належить до дрібних побутових операцій, а договір перевезення на міжміському маршруті до таких операцій не може бути віднесений [238, с. 19]. Якщо перенести її висновок на категорію залізничних перевезень, то з цієї точки зору правочини з перевезення пасажирів залізничним транспортом дрібними побутовими вважатися не будуть. Окрім того, досить переконливим є аргумент Г.О. Мікрюкової, яка говорила про те, що в результаті виконання даного договору суттєво змінюється просторове положення особи,

неповнолітня (малолітня) особа може опинитися в значному віддаленні від дому, рідних та близьких, без засобів до існування, в незнайомій обстановці [96, с. 62].

Водночас непряме посилання на те, що даний правочин не можна віднести до дрібного побутового міститься в Правилах, які в п. 32.15. встановлюють, що для перевезення дитини від 6 до 14 років пасажир повинен придбати дитячий квиток, який дає право проїзду нарівні з дорослими пасажирами. Таким чином, Правила хоча й опосередковано, але все ж таки забороняють дитині від 6 до 14 років самостійно укласти договір перевезення, а зобов'язують до укладання такого правочину в їх інтересах дорослих.

Отже, не відносячи правочини з перевезення пасажирів до дрібних побутових, слід визнати, що категорія дрібного побутового правочину є суто оціночною і в кожному конкретному випадку потребує визначення на рівні спеціального законодавства.

Тому пропонується п. 2.28. Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України викласти в такій редакції: *«За дітей віком від 6 до 14 років договір перевезення укладається їх батьками (усиновлювачами) або піклувальниками та органами опіки та піклування, або іншими особами, що досягли повноліття. Діти до 14 років допускаються до перевезення в пасажирських поїздах тільки в супроводі дорослих»*. Дане правило має поширюватися як на перевезення в дальньому та місцевому, так і в приміському сполученні.

Що стосується осіб, які мають неповну цивільну дієздатність, то в свого часу М. О. Тарасов висловлював думку про те, що особам, які досягли 14 річного віку, необхідно дозволити самостійно купувати квитки та здійснювати поїздку, а в приміських поїздах дозволити самостійний проїзд дітей шкільного віку [215, с. 126]. Погоджуючись із даною тезою, Б. В. Покровський додавав, що самостійний проїзд дітей шкільного віку без права укладення договору повинен допускатися не тільки в приміському, а й у місцевому та дальньому сполученнях [139, с. 125].

Чинне законодавство України надає право неповнолітнім особам у віці від 14 до 18 років самостійно укласти, виконувати та приймати виконання договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом у порядку п. 1 ч. 1 ст. 32 ЦК України – самостійно розпоряджатися своїм заробітком, стипендією або іншими доходами. В інших випадках вони вступають у відносини із залізничним перевізником за згодою батьків (усиновлювачів) або піклувальника та органу опіки та піклування (ч. 4 ст. 32 ЦК України).

Ще одним питанням, яке доцільно виділити при дослідженні укладення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, є питання, що стосується складових вартості проїзду. Так, при укладенні договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, до складових вартості проїзного документа включаються квиток, плацкарта, податок на додану вартість, страховий збір (страховий платіж), плата за продаж проїзного документа (комісійний збір) та може включатись за бажанням пасажирів плата за користування комплектом постільних речей (п. 10.2 Правил перевезення пасажирів залізничним транспортом). Особливо хотілося б зупинитися на страховому зборі (страховому платежі) та платі за продаж проїзного документа (комісійному зборі).

Страховим збором є плата, встановлена законодавством України, яку вносить пасажир під час оформлення проїзду для обов'язкового особистого страхування від нещасного випадку (п. 1.7. Правил). Уважаються застрахованими без сплати страхового збору (страхового платежу) пасажирів, що мають право на безплатний проїзд, та діти менше 6 років, які їдуть без проїзного документа разом із супровідником (п. 11.2. Правил).

Обов'язкове особисте страхування пасажирів здійснюється на підставі Закону України «Про страхування» [175], п. 6 ст. 7 якого особисте страхування від нещасних випадків на транспорті віднесене до видів обов'язкового страхування.

Розмір страхового збору (страхового платежу) та страхових сум встановлюється Положенням про обов'язкове особисте страхування від нещасних

випадків на транспорті [153]. Відповідно до п. 3 даного Положення, страховий платіж за обов'язковим особистим страхуванням від нещасних випадків на транспорті утримується з пасажирів перевізником, який діє від імені страховика за винагороду на підставі договору доручення. Усі правовідносини з обов'язкового особистого страхуванням від нещасних випадків на транспорті встановлюються безпосередньо між пасажиром та страховиком, тому ніякої відповідальності перед пасажирами за зобов'язаннями страховика залізничний перевізник не несе.

Також при оформленні проїзних документів з пасажирів стягується плата за продаж проїзного документа (*комісійний збір*). Правилами встановлюється, що комісійним збором вважаються кошти, сплачені за послугу, пов'язану з оформленням, поверненням, переоформленням проїзних документів (п. 1.7.).

Однак, юридична наука у своїх поглядах на стягнення комісійного збору займає досить категоричну позицію. Слід погодитися з тими науковцями [139, с. 136–137; 96, с. 75–77], які вважають, що назву «комісійний збір» у даному випадку застосовувати неправильно. І це є дійсно так: цивільне законодавство взагалі не містить терміна «комісійний збір». Існує термін «комісійна плата», яка відповідно до чинного законодавства виплачується на підставі договору комісії, відповідно до якого одна сторона (комісіонер) зобов'язується за дорученням другої сторони (комітента) за плату вчинити один або кілька правочинів від свого імені, але за рахунок комітента (ст. 1011 ЦК України).

Таким чином, спираючись на дане визначення, немає ніяких підстав вважати, що між транспортною організацією і касами з продажу квитків має місце договір комісії. За логікою (яку щоправда важко прослідкувати), законодавством, що регламентує перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, комітентом у зазначених відносинах виступає транспортна організація, а комісіонером – каси з продажу квитків. Утім:

– по-перше, ще Б.В. Покровський говорив про те, що каси з продажу квитків не є юридичними особами. Вони вступають у договір не від свого імені, а від імені залізниці і спеціальної винагороди за продаж квитків не отримують [139,

с. 136], комісіонер же повинен виступати в цивільному обороті від свого імені. Отже, відповідно до конструкції договору комісії залізничний перевізник по відношенню до кас продажу квитків комітентом бути не може;

– по-друге, в даних відносинах комітентами не можна вважати і пасажирів. На це Г.О. Мікрюкова заявляла, що якщо вважати, що договір комісії укладається між громадянином (комітентом) і агентством з продажу квитків (комісіонером), то виходить, що комісіонер від свого імені укладає для комітента угоду – договір перевезення пасажирів з транспортною організацією (третьою особою), за якою сам набуває прав та обов'язків, що не відповідає дійсності [96, с. 75];

– по-третє, немає підстав називати збір, що стягується за послугу, пов'язану з оформленням, поверненням та переоформленням проїзних документів комісійним. Навіть у тому випадку, якщо мав би місце договір комісії, комісійна плата мала б виплачуватися комітентом комісіонерові (ч. 1 ст. 1013 ЦК України), а не стягуватися з пасажирів, з яким комісіонер вступає в правовідносини.

Таким чином, можна стверджувати, що з юридичної точки зору сплата комісійного збору за послугу, пов'язану з оформленням, поверненням, переоформленням проїзних документів є необґрунтованою. У будь-якому разі необхідно змінювати підхід до стягнення такої плати. Це може бути зроблено або шляхом скасування її стягнення (яка нині стягується не маючи під собою ніяких юридичних підстав), або ж шляхом застосування до даних правовідносин іншої правової конструкції та перейменування даного збору за зазначені послуги. Але в будь-якому разі так званий «комісійний збір» сьогодні, по суті, являє собою приховане примноження тарифів на перевезення і виступає засобом перекладення економічного тягаря оформлення договору перевезення на пасажирів. Даний факт і є свідченням наявності певних недоліків, що мають місце при укладенні договору перевезення пасажирів та багажу шляхом приєднання до його умов в цілому, про що вже було сказано раніше. Взагалі ж, думається, що перевізник повинен, навпаки, бути зацікавленим у залученні до перевезень якомога більшого кола осіб та заохочувати їх до укладання договору перевезення,

а не стягувати з них кошти за оформлення, повернення чи переоформлення проїзних документів.

Також до складових вартості проїзного документа може включатись, за бажанням пасажирів, *плата за користування комплектом постільних речей*. Пункт 2.53. Правил передбачає, що під час оформлення проїзних документів квитковий касир або інший працівник, який одержує гроші під час розрахунку з пасажиром, повинен з'ясувати, чи згоден пасажир сплатити вартість за користування у вагоні постільними речами. У разі сплати пасажиром за його власним бажанням у квитковій касі вартості користування постільними речами відповідна інформація зазначається у проїзному чи іншому документі. У випадках, коли пасажир не сплатив вартості користування постільними речами у квитковій касі, він може сплатити за користування у вагоні постільними речами начальнику поїзда або провіднику вагона, який зобов'язаний видати пасажирові відповідний документ (квитанцію) про сплату. Таким чином, це є один з випадків, коли пасажир вже після укладення договору може у певних рамках змінювати його умови.

*Форма договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом.*

У більшості випадків договір виступає єдиним регулятором взаємовідносин сторін. У зв'язку з цим великого значення набуває належне його оформлення. ЦК України містить досить високі вимоги до форми договору. Л. Андреева пояснює це перш за все тим, що ще не подолана недооцінка договору, яка існувала в радянський період, коли планові акти мали пріоритетний характер, а договір відігравав допоміжну роль [7, с. 15].

Питання форми договору перевезення пасажирів та багажу є досить дискусійним у науковому середовищі. В юридичній доктрині відсутня єдина позиція із зазначеного питання. Більшість учених [264, с. 285; 182, с. 135; 102, с. 375; 209, с. 293], що розглядали питання форми договору перевезення пасажирів, вважають, що даний договір укладається в усній формі та супроводжується видачею проїзного квитка. Дане питання потребує звернення до

загальних засад цивільного права. В юридичній доктрині досить усталеною є думка, що «за загальним правилом, усно можуть вчинятися правочини, які повністю виконуються сторонами у момент їх вчинення» [249, с. 139]. Момент же виконання договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом не завжди збігається з моментом його укладення. Утім представник української цивілістичної школи Є.О. Харитонов, стверджує, що «пасажирський квиток не можна розглядати як письмову форму договору, оскільки він не підписується сторонами» [249, с. 620].

«Форма правочину – це спосіб вираження волі осіб, які беруть у ньому участь» [249, с. 138], «вступаючи в правовідносини, особи, укладаючи правочини, повинні чітко і ясно виражати свою волю (волевиявлення) на встановлення, зміну чи припинення цивільних прав та обов'язків» [244, с. 572].

Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом є правочином, а отже, на нього поширюються і загальні положення про правочини. Вимога щодо дотримання передбаченої законом форми є однією з основних умов чинності правочину. Разом з тим чинне цивільне законодавство України не містить норми з чітким встановленням форми укладення даного виду договору. Ч. 2 ст. 910 ЦК України вказує лише на те, що укладення договору перевезення пасажирів та багажу підтверджується видачею відповідно квитка та багажної квитанції, форми яких встановлюються відповідно до транспортних кодексів (статутів). Про форму, в якій має вчинятися даний правочин, спеціальна стаття ЦК України не говорить.

Для того щоб визначити правильне спрямування міркувань з даного питання, слід звернутися до загального вчення про форму договору.

Будь-який договір є правовою формою узгодження волевиявлень сторін, спрямованих на досягнення певного правового результату.

«Одним з найпростіших способів вираження волі є конклюдентні дії, тобто звичайна за даних обставин поведінка особи, з якої зрозумілий намір (бажання) особи здійснити правочин на заздалегідь відомих умовах. Правочини за допомогою конклюдентних дій можуть вчинятися лише у випадках, коли це не

суперечить їхній суті й законом не встановлений інший спосіб вираження волі стосовно даних правочинів» [247, с. 224].

Воля сторони до вчинення правочину може виражатися і її мовчанням, якщо це встановлено договором або законом (ч. 3 ст. 205 ЦК України). «Мовчання можна вважати вираженням волі, якщо воно при даній ситуації піддається оцінці як прояв волі» [244, с. 573].

Разом з цим, як зауважує Р.Б. Шишка: «Найкращим способом доведення до іншого своєї волі є повідомлення про неї. Тому найпоширенішим засобом вираження волі в правочинах залишається словесний (усний чи вербальний) або письмовий спосіб (простий чи нотаріальний) укладання правочинів» [244, с. 573]. Дана позиція не суперечить загальним засадам цивільного законодавства: правочин може вчинятися усно або в письмовій формі (ч. 1 ст. 205 ЦК України). Письмові правочини повинні бути підписані сторонами (ч. 2 ст. 207 ЦК України).

Усе частіше в літературі [20, с. 64–67; 244, с. 575; 7, с. 15–17; 86; 135] поряд з усною та письмовою формою укладення правочинів, за допомогою яких здійснюється безпосереднє волевиявлення сторін, ставиться електронна форма правочинів, які укладаються за допомогою електронних засобів зв'язку.

Однак, незважаючи на те, яку форму укладення правочину обирають сторони для вираження своєї волі, завжди доречними будуть слова Б.В. Покровського: цілком очевидно, що не може бути договору, взагалі не наділеного ніякою формою, тому, що не може бути неоформленого змісту, як і беззмістовної форми [139, с. 127].

Відповідно до п.п. 1 та 2 ст. 208 ЦК України, у письмовій формі належить вчиняти правочини між юридичними особами та між фізичною і юридичною особою, за деякими винятками, передбаченими ст. 206 ЦК України. Водночас ч. 1 ст. 206 ЦК України вказує на те, що усно можуть вчинятися правочини, які повністю виконуються сторонами у момент їх вчинення. Тобто характерною рисою усних правочинів є збіг у часі двох стадій їх розвитку – виникнення і припинення шляхом виконання. Проте той факт, що договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в основному є консенсуальним

правочином і лише в деяких випадках реальним, показує, що момент вчинення даного правочину не завжди збігається у часі з його виконанням.

Із вищевикладеного також випливає, що основною ознакою усного правочину є відсутність формальних вимог. Для визнання усного правочину дійсним не є необхідним підтвердження волевиявлення сторін будь-яким іншим способом, окрім усної згоди, – «усним є такий правочин, в якому волевиявлення сторін не фіксується на зовнішніх носіях» [244, с. 568]. Дане положення викликає деякі запитання, адже проїзний квиток якраз і можна вважати зовнішнім носієм, на якому фіксується волевиявлення сторін.

Укладення договору перевезення пасажирів обов'язково підтверджується видачею квитка, що є необхідним засобом вираження волевиявлення сторін за договором перевезення пасажирів.

Законодавство про залізничний транспорт містить два визначення проїзного документа:

– «проїзним (перевізним) документом є розрахунковий документ установленої форми, оформлений відповідно до вимог цього Порядку, що засвідчує укладення договору між залізницею і пасажиром (вантажовласником) на проїзд (перевезення вантажу, вантажобагажу, багажу) і видається пасажирові (відправнику, одержувачу багажу, вантажобагажу, вантажу) після оплати ним вартості цієї послуги» (п. 1.4. Порядку оформлення розрахункових і звітних документів [155]);

– «проїзним документом є документ установленого зразка, що посвідчує право пасажирів на проїзд залізничним транспортом та є договором на перевезення, оформляється на відповідному бланку проїзного документа чи може бути сформований в електронному вигляді» (п. 1.7. Правил).

Як видно із останнього визначення, проїзним документом вважається не просто документ, що підтверджує укладення договору перевезення, а безпосередньо сам договір.

Г.О. Мікрюкова зазначала, що як і будь-яка інша письмова форма правочину квиток має доказове значення та засвідчує: а) факт вчинення

правочину; б) його істотні умови (вартість проїзду, номер поїзда, дату та час відправлення тощо); в) згоду сторін укласти правочин на даних умовах [96, с. 78]. Разом з тим законодавчо встановлено, що письмовий правочин повинен бути підписаний сторонами (п. 1 ч. 2 ст. 207 ЦК України). Так, значення акту підписання полягає у посвідченні того, що в документі сформульована остаточна воля сторін, закріплено згоду, до якої сторони дійшли в результаті обговорення усного правочину [139, с. 128]. Оскільки особа отримує квиток тільки після повної сплати вартості проїзду (виконуючи таким чином свій основний обов'язок за договором), то можна припустити, що отримання нею квитка свідчить про її згоду укласти правочин на вказаних у квитку умовах. Підтвердження даної точки зору можна знайти у дослідженні Г.О. Мікрюкової, яка говорила про те, що квиток є формою договору перевезення пасажирів, хоча відсутність підписів сторін на ньому не дозволяє вважати його традиційною письмовою формою правочину [96, с. 78]. Схожу позицію займав і Б.В. Покровський, який ще до Г.О. Мікрюкової говорив про те, що договір перевезення пасажирів є формальним правочином, що наближається за своїм характером і значенням до письмового, але має ту особливість, що в ньому відсутній акт підпису квитка як представником перевізника, так і пасажиром [139, с. 128]. Із останнім твердженням можна повністю погодитись.

Відповідно до чинного законодавства, квитки на проїзд залізничним транспортом видаються без зазначення даних про пасажирів та перевізника – транспортної організації, що здійснює перевезення. Так, Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом [154] в п. 19 вказує, що оформлення проїзних документів, крім тих, що дають право на пільговий та безоплатний проїзд, здійснюється без подання паспорта чи іншого документа, який посвідчує особу.

1 травня 2007 р. набрали чинності нові Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України [158]. На відміну від попередніх Правил [159], у чинних Правилах не знайшлося місця нормі, що вказувала на обов'язковість занесення в проїзний квиток залізничним транспортом прізвища та ініціалів особи. Зокрема, попередні Правила в п. 2.38.

вказували, що «оформлення проїзних документів здійснюється після пред'явлення паспорта чи іншого документа, який посвідчує особу (військового квитка, посвідчення водія, службового посвідчення), або їх ксерокопій з унесенням до проїзного документа прізвища та ініціалів особи».

Скасування іменних квитків на проїзд залізничним транспортом, думається, є досить суперечливим рішенням. Однак для того, щоб дійти певного висновку у цьому питанні, необхідно вдатися до аналізу як позитивних, так і негативних наслідків, до яких призвело дане рішення.

Досить позитивним у цих законодавчих змінах є спрощення порядку укладення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом:

- пасажир не повинен піклуватися про наявність чи відсутність у нього документа, що посвідчує його особу для пред'явлення при укладенні договору;
- є можливість придбати декілька проїзних документів чи проїзний документ для іншої особи, незалежно від наявності чи відсутності у нього документів, що посвідчують дану особу;
- заощаджується час при оформленні квитків, спрощується робота у касирів, що, звичайно, тягне за собою зменшення черг до кас.

Разом з тим скасування іменних квитків на проїзд залізничним транспортом може призводити і до певних негативних наслідків:

- ускладнюється можливість персоніфікації однієї зі сторін договору – пасажирів, у разі, наприклад, настання страхового випадку. Процедура доведення того, що саме ця людина потребує виплати страхових виплат значно ускладнилася. Водночас квиток, що містить дані про пасажирів, є надійною опорою у доведенні причетності даної конкретної особи до того або іншого страхового випадку, що настав під час перевезення;
- скасування іменних квитків підвищило можливість спекуляцій квитками, коли має місце масове їх скуповування, а потім перепродаж за більш високою ціною (особливо під час літніх відпусток та зимових свят) тощо. Це підтверджується і Міністерством внутрішніх справ України. Зокрема, у повідомленнях, розміщених на офіційному сайті МВС України, зазначається, що

ініціатива з повернення персоніфікованих залізничних квитків серед усього іншого спрямована і на боротьбу зі спекуляціями квитками, відстеження руху викрадених та втрачених документів тощо [95; 225]. Звичайно, в розрізі цивільного права, на перший погляд, дані аргументи, наведені МВС України, можуть здатися такими, що виходять за межі спеціальності, яка охоплює дане дисертаційне дослідження. Проте це є не що інше як питання забезпечення безпеки перевезень, яку має гарантувати перш за все перевізник. Тому наведені доводи можна вважати тут цілком доречними;

– запровадження іменної форми квитків могло б стати вирішенням ще однієї проблеми, що має місце в зобов'язаннях з перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, а саме – можливості поновлення загублених та викрадених проїзних документів.

Наразі ж втрата проїзного документа є однією з підстав припинення договору перевезення. Дане питання знайде своє дослідження в роботі далі.

Отже, аналіз можливих наслідків, до яких може призводити укладення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом без занесення до проїзного квитка даних про пасажирів, демонструє ситуацію, за якої внутрішня воля сторін договору – укласти договір у спрощеному порядку, превалює над зовнішнім проявом наслідків укладення даного правочину. Думається, в даному випадку важливішим є все ж таки останнє. Результат, якого сторони досягають при укладенні договору перевезення, – це соціальний факт, який має підтримуватися надійними правовими гарантіями інтересів сторін. Наразі ж існування неіменної форми квитків спричиняє не досить високу захищеність інтересів більш слабого суб'єкта даного зобов'язання – пасажирів.

Таким чином, підсумовуючи вищезазначене, можна дійти висновку, що задля створення оптимальних механізмів врегулювання відносин між сторонами договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом внесення даних про пасажирів до проїзного квитка є сучасною правовою та соціальною необхідністю.

У зв'язку з цим пропонується:

– доповнити Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України таким положенням: *Оформлення проїзних документів здійснюється після пред'явлення документа, що посвідчує особу (або його копії) із внесенням до проїзного документа прізвища та ініціалів особи;* викласти п. 19 Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом у такій редакції: *Оформлення проїзних документів здійснюється після пред'явлення документа, що посвідчує особу (або його копії).*

Говорячи про укладення договору перевезення пасажирів та багажу не можна не зазначити, що якість та різноманітність даних послуг, що надаються транспортними організаціями не завжди відповідає постійно зростаючим потребам населення.

Україна наразі вступає в нову хвилю економічного, технічного та соціального розвитку. Багато в чому це відбувається завдяки набуттю права проведення на території нашої держави європейського чемпіонату з футболу у 2012 році. Тому, розвиток повинен стосуватися не тільки економічної та соціальної сфери але й в деяких аспектах повинне проводитися пристосування законодавчої бази до основних вимог та звичаїв європейських держав. Це напряду стосується і можливостей вдосконалення положень договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом.

Гарним прикладом розширення сфери послуг, а саме послуг перевезення пасажирів можуть слугувати Австрія та Швейцарія, які у 2008 році були організаторами світової футбольної першості. Так, наприклад, у Швейцарії на період проведення чемпіонату, особа, яка придбавала квиток на футбольний матч, набувала права безкоштовного проїзду в громадському транспорті. Більш того, даний сервіс в Швейцарії вже став традиційним, ця пропозиція була надалі розвинута через рік, коли в Швейцарії проводився чемпіонат світу з хокею. Білет на хокейний чемпіонат світу надавав право безкоштовного проїзду на поїзді в Швейцарії [254]. Тобто, завдяки даній системі, вболівальники мали можливість обирати готелі для проживання не тільки в місті проведення матчів, але й в будь-якому іншому місті країни.

Ще одним прикладом для наслідування може слугувати квиток «Євродоміно», який з успіхом використовується у європейських країнах та призначений для туристичних поїздок. Суть його полягає в тому, що купуючи такий квиток, пасажир сплачує за декілька днів безлімітних поїздок і може користуватися будь-якими поїздами без придбання додаткових квитків на них, займаючи вільне місце у вагоні. Кількість таких поїздок, вартість квитка та специфіка укладення й виконання договору перевезення є суто індивідуальними для кожної країни [203; 140; 15; 241].

Задля досягнення мети європейської інтеграції нашої держави в сфері відносин з перевезення, необхідна докорінна трансформація усталених поглядів на даний інститут. Початок руху в цьому напрямку вже було покладено запровадженням такої новітньої для українського суспільства концепції як «єдиний квиток» [27], а також можливості укладення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом через мережу Інтернет. Проте, це є хоча й вагомим, але все ж таки лише перші кроки, що наближають Україну до європейських стандартів транспортного обслуговування населення.

*Форма електронних правочинів.* За цивільним законодавством України правочин вважається таким, що вчинений у письмовій формі, якщо його зміст зафіксований в одному або кількох документах, у листах, телеграмах, якими обмінялися сторони. Правочин вважається таким, що вчинений у письмовій формі, якщо воля сторін виражена за допомогою телетайпного, електронного або іншого технічного засобу зв'язку (ч. 1 ст. 207 ЦК України).

У літературі [207; 82, с. 46–60; 89; 6] панівною точкою зору є та, що правочини, які укладаються за допомогою електронних засобів зв'язку, необхідно відносити до письмових. Так, А.В. Красикова вважає, що у даному випадку слово «письмові» слід розуміти як інформацію, викладену у вигляді букв, але її носієм виступає не папір, що традиційно застосовується, а інший, специфічний, електронний носій [86, с. 43].

Правочин, що вчиняється в електронній формі повинен становити спосіб вираження волі її контрагентів шляхом досягнення згоди за всіма істотними

умовами, які викладені в електронному документі, із подальшим його підписанням сторонами за допомогою електронно-цифрового підпису. Однак говорити саме про класичну письмову форму договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, укладеного через мережу Інтернет є не досить коректно. Вагомим аргументом, який суперечить вже досить усталеним поглядам щодо письмової форми договорів, які укладені за допомогою електронних засобів зв'язку є можливість сторін за їх домовленістю нотаріально посвідчити договір, який вчинений у письмовій формі (ч. 1 ст. 209 ЦК України). У цьому випадку досить важко уявити яким чином сторони будуть посвідчувати даний правочин. Можливо, все ж таки більш доцільним є говорити про те, що даний правочин вчиняється в окремій – електронній формі. Разом з тим, не можна відкинути і всі наведені вище аргументи на користь письмової форми даного договору, адже вони також є досить ґрунтовними. Тож, беручи до уваги усі наведені припущення, можна дійти висновку, що хоча форма укладення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом через мережу Інтернет є електронною, на неї необхідно поширювати правовий режим письмового правочину, до якого договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, що укладається через мережу Інтернет наближається.

Таким чином, укладення договору за допомогою телетайпного, електронного або іншого технічного засобу зв'язку необхідно розглядати як окрему електронну форму укладення договору, на яку поширюється правовий режим письмового правочину.

Виникають деякі питання і щодо форми договору перевезення пасажирів залізничним транспортом при замовленні проїзного документа із відкладеним друком. У даному випадку при замовленні проїзного документа із відкладеним друком пасажирів видається роздрук – підтвердження замовлення проїзного документа, на підставі якого в будь-який час до відправлення поїзда касою чи пунктом продажу оформлюється проїзний документ на відповідному бланку.

Що стосується визначення моменту укладення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, що укладається через мережу

Інтернет, то у зв'язку з тим, що оплата вартості проїзду здійснюється через мережу Інтернет в момент його замовлення, моментом укладення даного договору є саме момент надходження на баланс залізничного перевізника суми, що становить оплату за проїзд, та отримання пасажиром підтвердження здійснення цієї операції – паролю (захисного коду). Роздрук, що видається пасажиру при замовленні проїзного документа із відкладеним друком, можна вважати електронно-цифровим підписом\*, що посвідчує укладення договору перевезення. Пред'явлення пасажиром електронно-цифрового підпису до залізничної каси має наслідком видачу йому стандартного квитка на проїзд залізничним транспортом.

Таким чином, здійснивши дослідження основних ознак, що властиві договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, можна запропонувати власне доктринальне його визначення: *договором перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом* є двосторонній правочин, за яким одна сторона (залізничний перевізник) зобов'язується безпечно й своєчасно перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення та надати якісні послуги з перевезення згідно з придбаним проїзним документом, а в разі здавання багажу – доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на його одержання, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу – також за його провезення.

### *Висновки до другого розділу*

1. Договір перевезення багажу має супутній характер, укладення якого може мати місце лише за наявності існування основного договору – договору перевезення пасажирів. Разом з тим, об'єднання їх одним спільним поняттям – «договір перевезення пасажирів та багажу» є доцільним, адже вони мають одну спільну мету – забезпечення переміщення пасажирів та його речей.

---

\*Електронний цифровий підпис – вид електронного підпису, отриманого за результатом криптографічного перетворення набору електронних даних, який додається до цього набору або логічно з ним поєднується і дає змогу підтвердити його цілісність та ідентифікувати підписувача (Про електронний цифровий підпис: Закону України № 852-IV від 22.05.2003 // Відомості Верховної Ради України, 2003 – № 36. – Ст. 276

2. Дослідження складових, що формують поняття цивільно-правового договору, а також його правової природи дозволило сформулювати його визначення як *зобов'язально-правової форми правовідносин, що ґрунтуються на домовленості двох або більше сторін, які дійшли згоди за всіма істотними умовами, з метою досягнення позитивного правового результату та настання юридичних наслідків.*

3. За своєю юридичною характеристикою договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом є двостороннім, оплатним та консенсуальним (реальним) правочином.

У зв'язку з цим можна запропонувати таку класифікацію договорів перевезення пасажирів залізничним транспортом відповідно до моменту їх укладення: а) *консенсуальні* – договори, що укладаються заздалегідь – при придбанні проїзного квитка, який містить дані про час відправлення та номер поїзда; б) *реальні* – договори, що укладаються: в процесі перевезення після того, як особа вже здійснила посадку в вагон поїзда; в момент посадки до вагону; за заздалегідь придбаними квитками для проїзду «туди і назад», що надають право проїзду на одну поїздку «туди» і одну поїздку «назад» у період дії квитка; за абонементними квитками, які надають можливість виїхати протягом часу їх дії у певному напрямку декількома рейсами.

Важливість даної класифікації пояснюється передусім тим, що чітке встановлення моменту, з якого договір перевезення пасажирів та багажу вважається укладеним, є необхідним, оскільки саме з цього моменту виникають права та обов'язки сторін, договір набуває законної сили.

4. Договір перевезення багажу в усіх випадках є реальним правочином і визнається укладеним лише в момент передачі пасажиром відповідного майна перевізнику;

5. Перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом за своєю природою є послугою, при наданні якої формується певне нематеріальне благо, що проявляється у доставці пасажирів та його багажу до пункту призначення. Крім того, аналіз визначень послуг, які містяться в нормативно-правових актах, що

регламентують діяльність різних видів транспорту, показав, що хоча дані послуги і надаються різними видами транспорту, всі вони мають спільні риси, які притаманні послугам, що надаються транспортом загального користування, а саме – діяльність із задоволення потреб населення в переміщенні. З урахуванням цього, *послугою з перевезення залізничним транспортом можна визначити діяльність перевізника, яка полягає у перевезенні пасажирів, багажу, вантажобагажу, пошти та вантажу до місця призначення, вказаного у проїзному (перевізному) документі.*

6. Предметом договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом є послуга з перевезення, яка виявляється у безпечній, своєчасній та якісній доставці залізничним перевізником пасажирів та багажу до пункту призначення.

7. Здійснено розмежування правового становища учасників цивільних відносин, що виникають з договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом: 1) особи, що не мають статусу пасажирів – які перебувають на території вокзалу в пунктах продажу проїзних документів, пунктах обслуговування, з метою скористатися послугами цих пунктів щодо проїзду залізничним транспортом, перевезення ручної поклажі, багажу, вантажобагажу, отримання довідки тощо; 2) особи, що є пасажирів: а) у широкому розумінні – які уклали договір перевезення, придбали квиток і перебувають на території вокзалу безпосередньо перед або після поїздки; б) у вузькому розумінні – які уклали договір перевезення, пред'явили квиток провіднику вагона для погашення та перебувають у транспортному засобі з метою здійснення поїздки.

Значення такої класифікації полягає в тому, що з'являється можливість на кожному з етапів укладення та виконання договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом чітко відслідковувати зміну правового статусу осіб, що не є пасажирів, пасажирів у широкому та у вузькому розуміннях. Із поступовим проходженням цими особами кожного етапу розвитку правовідносин, вони набувають чи позбуваються певних прав та обов'язків, що, відповідно,

допомагає чітко визначити межі прав та обов'язків сторін договору на кожному з етапів розвитку зобов'язання.

Наведене групування також дозволяє сформулювати таке поняття пасажирів, що перевозяться залізничним транспортом: *пасажиром є фізична особа, що уклала договір перевезення та перевозиться залізничним транспортом на підставі проїзного документа, або що має проїзний документ і перебуває на території вокзалу безпосередньо перед вказаною поїздкою або безпосередньо після неї.*

9. Здійснивши аналіз усіх ознак, притаманних багажу, який перевозиться залізничним транспортом, можна сформулювати таке його визначення: *багаж – це речі та предмети, здані пасажиром для перевезення за окрему плату на підставі проїзного документа (квитка) до залізничної станції призначення, вказаної у перевізному документі (багажній квитанції, ярлику).*

Таке визначення уніфікувало б у сфері перевезення багажу законодавство про залізничний транспорт, в окремих нормативних актах якого вважається, що багажем є «речі та інші матеріальні цінності», а інші до багажу відносять «речі та предмети»; встановило б обов'язок перевізника доставляти багаж до залізничної станції його призначення, окрім випадків, коли багаж може бути видано на шляху прямування чи на станції відправлення; та визначило б, що перевезення багажу має здійснюватися до станції призначення, вказаної не в проїзному документі (квитку), а в перевізному (багажній квитанції, ярлику), адже саме пред'явлення останнього і є підставою для видачі багажу.

10. Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом має публічний характер, який зобов'язує перевізника надати послуги з перевезення всім, хто до нього звернеться. Разом з тим, не можна вважати, що в усіх випадках укладення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в угодах пасажирів із залізничним перевізником використовується публічна оферта. Здебільшого, в інформації, що поширюється перевізником, відсутня конкретна пропозиція укласти договір, вивішування ж розкладів руху поїздів, оголошення

про здійснення пасажирських перевезень, або ж реклама залізничних перевезень є лише запрошенням зробити таку пропозицію.

10. За способом укладення договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом належить до *договорів приєднання*. Укладення даного договору шляхом прийняття його умов та приєднання до нього в цілому сьогодні є єдиним прийнятним способом укладення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом. Говорячи ж про недоліки, що наразі виділяються в юридичній літературі, необхідно вести мову не про вади способу укладення даного договору, а про недостатнє його юридичне та законодавче забезпечення, наявність відомчої нормотворчості, результатом діяльності якої непоодинокими є норми, які суперечать духу закону, загальним засадам цивільного права. Єдиним виходом із даної ситуації є уніфікація норм у сфері перевезень, зведення їх до єдиного нормативно-правового акта (Транспортного кодексу України), що мав би силу закону та забезпечував би рівність сторін у зобов'язаннях, що виникають із договорів перевезення.

11. Задля створення оптимальних механізмів врегулювання відносин між сторонами договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, внесення даних про пасажирів до проїзного квитка є сучасною правовою та соціальною необхідністю.

12. Квиток на проїзд залізничним транспортом не можна вважати письмовою формою договору, хоча, даний правочин за своєю природою та сутністю наближається до письмового.

13. Форма укладення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом через мережу Інтернет є електронною, на яку поширюється правовий режим письмового правочину.

*У зв'язку з цим пропонується визначити електронний проїзний (перевізний) документ як документ, сформований автоматизованою системою в електронно-цифровій формі, який є договором перевезення пасажирів.*

14. Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, що укладається через мережу Інтернет, необхідно вважати укладеним з моменту

здійснення операції по переведенню суми, що становить оплату за проїзд, на баланс перевізника та отримання пасажиром підтвердження здійснення цієї операції – пароллю (захисного коду). За даних обставин пасажир виконує своє основне зобов'язання за договором перевезення – оплачує проїзд, а отримання ним пароллю (захисного коду) свідчить про згоду перевізника укласти договір перевезення.

15. Дослідивши порядок та процедуру резервування місць на проїзд залізничним транспортом (телефоном або через Інтернет), можна дійти висновку, що є всі підстави вважати попереднє замовлення квитків попереднім договором.

16. Необхідно відрізнити Інтернет-замовлення місць (з подальшим викупом проїзних документів в квитковій касі), що за своєю природою є резервуванням місць та повністю вписується в конструкцію попереднього договору, від продажу електронних проїзних документів та електронних проїзних документів з відкладеним друком через мережу Інтернет, що є вже попереднім оформленням проїзного квитка, тобто укладенням основного договору.

17. Сплата комісійного збору за послугу, пов'язану з оформленням, поверненням та переоформленням проїзних документів є необґрунтованою. Конструкція договору комісії не вписується у дані правовідносини. Більше того, цивільне законодавство взагалі не знає терміна «комісійний збір». Існує термін «комісійна плата», яка, відповідно до діючого законодавства, виплачується на підставі договору комісії.

18. Щодо осіб, які не досягли шестирічного віку і перевозяться безплатно без надання їм окремого місця, повинен укладатися окремий договір перевезення шляхом оформлення для них безкоштовного проїзного документа із занесенням до нього прізвища, ініціалів, а також виду та номера документа, що посвідчує їх особу. Дане положення сприятиме безперечному визнанню таких осіб пасажирами та підвищуватиме їх правові гарантії при виконанні даного договору.

19. Задля остаточної визначеності у питанні можливості чи неможливості осіб віком до 14 років самостійно укладати та приймати виконання за договором перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, пропонується п. 2.28.

Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України викласти в такій редакції: *«За дітей віком від 6 до 14 років договір перевезення укладається їх батьками (усиновлювачами) або піклувальниками та органами опіки та піклування, або іншими особами, що досягли повноліття. Діти до 14 років допускаються до перевезення в пасажирських поїздах тільки в супроводі дорослих»*. Дане правило має поширюватися як на перевезення в дальньому та місцевому, так і в приміському сполученні;

20. Обов'язки перевізника з перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом пропонується розділити на чотири групи: 1) обов'язки, пов'язані з перевезенням пасажирів; 2) обов'язки, пов'язані з перевезенням багажу та ручної поклажі пасажирів; 3) обов'язки, пов'язані з вчасною та безпечною доставкою пасажирів до пункту призначення; 4) обов'язки, пов'язані з якісним обслуговуванням пасажирів шляхом надання їм комплексу супутніх послуг відповідного рівня комфортності. Розширення даної класифікації пояснюється, перш за все, тією великою роллю, яку відіграють категорії «безпека», «якість» та «комфортність» при виконанні договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом.

21. В прямих обов'язках перевізника не входить забезпечення збереженості ручної поклажі пасажирів. Однак у зв'язку з існуванням норми, що встановлює обов'язок провідників вагонів вживати усіх залежних від них заходів для забезпечення збереження поклажі пасажирів, слід пояснити, що такий обов'язок є повинністю, що має місце лише в тих випадках, якщо провідник виявляє, що є загроза збереженості особистих речей пасажирів (наприклад, у випадках виявлення провідником забутих речей пасажирів (розділ 17 Правил), або ж зняття речей у випадку якщо пасажир відстав від поїзда (розділ 8 Правил), або ж, наприклад, у випадку аварії транспортного засобу, коли виникає необхідність швидкої евакуації пасажирів із вагону тощо). У всіх інших випадках дбати про свої особисті речі повинен пасажир.

22. Пропонується здійснити диференціацію тарифів на перевезення пасажирів залізничним транспортом залежно від розташування місць у вагоні. Така диференціація може мати вигляд зменшення ціни перевезення відповідно до зручності та пріоритетності місця у вагоні: місця в середині вагону та нижні місця ⇒ верхні місця ⇒ бокові місця ⇒ місця, розміщені на виходах із вагона ⇒ бокові місця, розміщені на виходах із вагона. Політика, спрямована на диференціацію тарифів перевезень пасажирів, матиме характер справедливості, неупередженості та об'єктивності по відношенню до споживачів послуги з перевезення та якості надання цієї послуги в цілому.

23. Під якістю пасажирських перевезень пропонується розуміти *критичну оцінку пасажиром ступеня відповідності комфортності перевезень його сподіванням та нормам закону, тобто таку властивість, яка визначає рівень забезпечення комфортності пасажирських перевезень.*

24. Проведене дослідження основних ознак, що властиві договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, дозволило сформулювати власне його теоретичне визначення: договором перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом є двосторонній правочин, за яким одна сторона (залізничний перевізник) зобов'язується безпечно й своєчасно перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення та надати якісні послуги з перевезення згідно з придбаним проїзним документом, а в разі здавання багажу – доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на його одержання, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу – також за його провезення.

## **РОЗДІЛ 3. ПРИПИНЕННЯ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА ТА БАГАЖУ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ СТОРІН**

### **3.1. Припинення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом**

Припинення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом має істотне як правове, так і практичне значення для встановлення кінцевого правового становища сторін. Основним та єдиним прийнятним способом припинення зобов'язання є його належне виконання сторонами. Проте існують й інші підстави, правові наслідки яких не завжди є прийнятними для контрагентів.

Загальні питання припинення договірних зобов'язань у своїх дисертаційних дослідженнях розглядали О.І. Міхно – «Припинення договору за цивільним законодавством України» [103], Н.М. Процьків – «Правове регулювання розірвання цивільно-правових договорів за цивільним законодавством України» [178], А.М. Блащук – «Припинення договірних зобов'язань у цивільному праві України» [18]. Дані роботи охоплюють досить широке коло питань, пов'язаних як із загальними засадами припинення цивільно-правових договорів, так і з особливостями припинення окремих зобов'язань. Тому детально зупинятися на загальному вченні про припинення цивільно-правових договорів необхідності немає. Однак слід сказати наступне.

Головним чином регулювання питань припинення договору перевезення здійснюється загальними положеннями про припинення зобов'язань. Як відзначається в юридичній доктрині, підстави припинення договору ідентичні підставам припинення цивільних зобов'язань [209, с. 220]. Разом з тим не можна не зауважити, що в главі 63 ЦК України, де йдеться про загальні положення про надання послуг, взагалі не зазначені будь-які підстави припинення договорів даної групи. Винятком є лише ст. 907 ЦК України, в якій зазначається, що договір

про надання послуг може бути розірваний, у тому числі шляхом односторонньої відмови від договору.

Що ж стосується спеціальних положень про припинення договорів перевезень, то й тут виявляється їх майже повна відсутність. Винятки становлять лише ст. 911 ЦК України: пасажир має право відмовитися від поїздки, повернути квиток і одержати назад повну або часткову вартість квитка – залежно від строку здавання квитка згідно з правилами, встановленими транспортними кодексами (статутами) та ст. 922 ЦК України: пасажир може відмовитися від перевезення з причини затримки відправлення транспортного засобу.

Таким чином, основний тягар у регулюванні припинення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом покладається на загальні положення ЦК України про зобов'язання та на підзаконні нормативно-правові акти про залізничний транспорт України.

Серед тих випадків, що передбачені главою 50 ЦК України – «Припинення зобов'язання», договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом може бути припинений: 1) виконанням (ст. 599 ЦК України); 2) за домовленістю сторін (ст. 604 ЦК України); 3) неможливістю виконання зобов'язання (ст. 607 ЦК України); 4) смертю фізичної особи (ст. 608 ЦК України). Окрім зазначених підстав, що містяться в ЦК України, припинення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом також доповнюється такими підставами, як: 5) втрата проїзного квитка; 6) одностороння відмова пасажирів від поїздки.

1. Щодо виконання як способу припинення зобов'язання, то тут домінуючою в літературі думкою є та, що виконання зобов'язання є нормальним, основним способом його припинення [115, с. 399]. «Проте припинення зобов'язання може бути обумовлено не будь-яким, а лише належним його виконанням» [109, с. 119]. Про це говорить і ЦК України, який у ст. 599 встановлює, що зобов'язання припиняється виконанням, проведеним належним чином.

Доктринальне тлумачення ст. 599 ЦК України під належним виконанням зобов'язання розуміє «виконання належній особі, в належному місці, в належний

строк (термін), з додержанням усіх інших вимог і принципів виконання зобов'язань» [109, с. 120]. Це підтверджує і М.М. Сібільов, який до умов, що характеризують належне виконання договірної зобов'язання, відносить умови щодо суб'єкта, часу, місця та способу його виконання [200, с. 421]. «Якщо учасники зобов'язання порушують хоч би одну з умов його належного виконання, зобов'язання не припиняється, а трансформується (змінюється), оскільки в такому разі на сторону, яка допустила неналежне виконання, покладаються додаткові юридичні обов'язки у вигляді відшкодування збитків, сплати неустойки тощо... Лише після того, як сторони здійснять усі дії, що впливають із зобов'язання, воно вважатиметься припиненим» [109, с. 120].

Таким чином, при виконанні зобов'язання слід говорити як про реальність, так і про належність. Як відзначає В.В. Вітрянський, коли говорять про виконання як таке, мають на увазі вчинення дій (утримання від дій) в натурі чи – реальне виконання. Відповідно належне виконання включає дотримання комплексу вимог, які визначають, хто і кому повинен здійснити виконання, а також яким предметом, коли, де і яким способом це повинне бути здійснено [21, с. 419].

У залізничних перевезеннях пасажирів та багажу належність та реальність виконання зобов'язань посідають дуже важливе місце. Так, зокрема, ч. 2 ст. 2 Закону України «Про залізничний транспорт» [147] говорить про те, що «залізниці у взаємодії з іншими видами транспорту повинні своєчасно і якісно здійснювати перевезення пасажирів...». Таким чином, зобов'язання з перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом можна вважати належно виконаним у тому разі, коли сторони досягнуть того позитивного правового результату, який вони передбачали при укладенні договору, тобто перевезення пасажира та багажу буде здійснено вчасно та якісно і відповідати основним принципам, визначеним законодавством про залізничний транспорт та нормами цивільного законодавства. Дане питання досить детально розглядається в інших підрозділах роботи, тому додатково зупинятися на першому випадку припинення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом необхідності немає.

2. Випадки припинення зобов'язання з перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом за домовленістю сторін чітко прописані в законодавстві про залізничний транспорт. Їх можна поділити на дві своєрідні групи: а) припинення зобов'язання до початку поїздки; б) припинення зобов'язання під час поїздки.

До початку поїздки зобов'язання з перевезення припиняється у таких випадках:

а) ненадання пасажиру місця, зазначеного в проїзному документі.

Даний випадок уже розглядався в роботі. Слід лише додати, що за даних обставин пасажир вправі вимагати як надання йому іншого місця, так і розірвання договору. Також, як вже було обґрунтовано, за ненадання пасажиру місця, вказаного в його проїзному документі, для перевізника слід встановити штраф;

б) відмова пасажирів від здійснення поїздки.

Правилами в п. 19.11. встановлюється, що якщо пасажир відмовився від поїздки з особистих причин у термін: не менше ніж за 24 години до відправлення поїзда, то йому виплачується повна вартість квитка і плацкарти; від 24 до 6 годин до відправлення поїзда, то йому виплачується повна вартість квитка і 50 відсотків вартості плацкарти; менше ніж за 6 годин до відправлення поїзда, але не більше ніж через 3 години після його відправлення – виплачується тільки вартість квитка, а вартість плацкарти не виплачується.

Дані правила повернення грошових коштів пасажирам при відмові від поїздки на теренах як Радянського Союзу, так і України вже існують не одне десятиліття. Змінювалися лише строки повернення квитків та умови повернення коштів. І хоча можна сказати, що вони вже перевірені часом, у цій системі правил все ж таки існують і певні недоліки. Наприклад, в п. 21.7. Правил встановлюється, що у разі повернення повністю невикористаних проїзних документів у вагони підвищеного комфорту вартість сервісних послуг повертається повністю. Проте, по-перше, законодавством про залізничний транспорт взагалі не визначається, що охоплює собою категорія сервісних послуг. Правила містять лише поняття транспортної та додаткової послуг, під останньої з яких, зокрема, вони розуміють

послугу, пов'язану з транспортною, що надається пасажиром під час оформлення проїзду, приймання багажу чи вантажобагажу, перебування в поїзді чи на вокзалі під час повернення невикористаних проїзних та перевізних документів. По-друге, якщо послуга з оформлення проїзних квитків є все ж таки додатковою, а не сервісною, виходить, що сервісними є послуги, що мають надаватися пасажиром вже безпосередньо під час здійснення поїздки або ж на вокзалі. У зв'язку з неоднозначністю даної норми мною було подано звернення від 07.06.2010 розміщене на офіційному сайті Укрзалізниці, з проханням роз'яснити існування даної норми. На це звернення була отримана така відповідь: «Пункт 21.7 Правил перевезень пасажирів... передбачений для вагонів підвищеного комфорту із наданням послуги харчування (ланч-бокси). На даний момент така послуга не надається». Тобто по-перше, законодавчо встановлено норму, зміст якої видається незрозумілим через відсутність у понятійному апараті цього нормативного акта розуміння категорії «сервісна послуга» і, по-друге, виявляється, що дана норма не діє через тимчасове ненадання таких сервісних послуг у поїздах формування України. Цей приклад яскраво демонструє ситуацію, за якої існування певних норм у законодавстві може спричинити деяку невизначеність при їх застосуванні. Дана норма повинна бути або скасована, або ж роз'яснена з тим, щоб надалі не виникало ніяких колізій.

Також у всіх випадках повернення проїзних документів, крім випадків, що сталися з вини залізниці, пасажир вносить плату за послуги (комісійний збір). Кошти, сплачені за послуги, пов'язані з резервуванням місць і продажем проїзних документів, не повертаються, за винятком випадків, коли повернення здійснюється з вини залізниці (п. 19.14 Правил).

Дещо спірним є і положення п. 19.5 Правил, де йдеться про те, що якщо за груповим проїзним документом не може виїхати повна кількість учасників групи, то керівник групи зобов'язаний пред'явити груповий проїзний документ начальнику вокзалу (станції) або черговому по вокзалу для поставлення відмітки і повернення вільних місць у продаж. Така відмітка може бути проставлена тільки до початку поїздки. Після відправлення поїзда на шляху прямування, у тому числі

на вокзалах і в поїздах, відмітка про проїзд кількості пасажирів, меншої від вказаної в проїзному документі, не ставиться, платежі за непрослідовану відстань не повертаються. Думається, на це положення необхідно було б поширити положення п. 19.11 Правил, де говориться про те, що пасажир може повернути квиток і отримати назад вартість квитка не більше ніж через 3 години після відправлення поїзда. Реальну відсутність вказаних пасажирів та наявність вільних місць міг би завіряти провідник вагону чи начальник поїзда, а кошти поверталися б на станції призначення керівнику групи. Дане положення було б логічним і справедливим, адже ці вільні місця можна було б повертати у продаж.

У випадках же відміни поїзда, зазначеного в проїзному документі; запізнення поїзда до відправлення з пункту відправлення пасажирів більше ніж на одну годину; запізнення пасажирів на поїзд з пункту пересадки з вини залізниці і відмови пасажирів при цьому скористатися іншими місцями чи поїздом, пасажир повинен пред'явити проїзні документи для відмітки «Проїзний документ не використаний повністю з вини залізниці» (п. 19.16 Правил).

У другому випадку припинення поїздки – на шляху прямування, пасажир повинен не пізніше трьох годин після відходу поїзда пред'явити проїзний документ пункту продажу проїзних документів станції припинення поїздки для поставлення відповідного штампеля та отримання вартості квитка за непрослідовану відстань (п. 8.4 Правил).

Що стосується багажу, то Правилами встановлюється, що якщо зданий багаж отримано пасажиром на одній із проміжних залізничних станцій, то провізні платежі за непрослідовану відстань не повертаються (ч. 2 п. 31.1), що, в принципі, також не є справедливим по відношенню до пасажирів, адже перевізник не виконав своє зобов'язання в повному обсязі і в даному випадку має відшкодувати провізні платежі за непрослідовану відстань.

3. Відповідно до ст. 607 ЦК України, зобов'язання припиняється неможливістю його виконання у зв'язку з обставиною, за яку жодна із сторін не відповідає. Як пояснює О.В. Дзера, коментуючи ст. 607 ЦК України: «Неможливість виконання не є невиконанням зобов'язання, оскільки зобов'язання

вже припинилося. В такому разі можна говорити про *vis major* (непереборну силу) або *casus fortuitus* (нещасний випадок)» [109, с. 127].

У свою чергу, А.М. Запорожець редакцію ст. 607 ЦК України називає «невиправдано лаконічною» [65, с. 44]. Професор пропонує виділити в неможливості виконання зобов'язання абсолютний та відносний характер, яким ця неможливість виконання зобов'язання може бути наділена.

Говорячи про абсолютну неможливість реального виконання зобов'язання, А.М. Запорожець має на увазі неможливість виконання договору через непередбачені обставини, не відомі в період його укладення і до моменту виконання і тому не залежні від волі і свідомості суб'єктів договірних відносин. Наприклад, через обставини політичного, соціально-економічного характеру або внаслідок непередбаченого стихійного лиха [65, с. 47]. Дані обставини вважаються такими, за які боржник не відповідає [65, с. 48]. У цьому випадку, продовжує вчений, компетентний орган держави приймає рішення про звільнення (повне або часткове) боржника від виконання [65, с. 47].

Під відотною неможливістю виконання зобов'язання А.М. Запорожець пропонує розуміти таку неможливість, яка має тимчасовий (обмежений) характер і обумовлена причинами, залежними безпосередньо від волі і свідомості суб'єктів договірних відносин. Причинами зазвичай можуть бути помилки в організації господарської діяльності, перевищення виробничих потужностей, несвоєчасне введення об'єкта в експлуатацію і тому подібне. Зокрема, до них можна віднести порушення термінів виконання договірних зобов'язань [65, с. 48].

Утім, що стосується зобов'язань з перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, порушення терміну їх виконання тягне за собою відповідальність перевізника в порядку, що визначається Статутом залізниць України. Наприклад, за прострочення доставлення багажу, вантажобагажу залізниця сплачує штраф у розмірі 10 відсотків провізної плати за кожну добу, але не більше 25 відсотків провізної плати (п. 127 Статуту). Тому тут про неможливість виконання зобов'язання мова йти не може, адже зобов'язання

виконується, існує ж лише прострочення його виконання, за що перевізник несе відповідальність, передбачену законом.

Проте в цілому слід підтримати точку зору А.М. Запорожця в питанні виділення абсолютної та відносної неможливості виконання зобов'язання, а також взяти до уваги його висновки щодо внесенням можливих змін до ст. 607 ЦК України.

Взагалі ж, вдале та напрочуд просте вирішення питання неможливості виконання зобов'язання пропонує І.Б. Новицький, який говорить про те, що неможливість виконання є завжди тільки неможливість реального виконання; сплата грошового еквівалента (замість виконання в натурі) завжди вважається можливою, тому що гроші завжди є в обороті [115, с. 298]. Тому, слід зійтися на тому, що припинення зобов'язання неможливістю його виконання завжди має відшкодовуватися перевізником або ж у повному обсязі, або ж лише за неспрослідовану відстань залежно від того, на якій стадії виконання зобов'язання виникла така неможливість.

#### 4. Припинення зобов'язання смертю фізичної особи (пасажира).

Загальні положення зобов'язального права та юридична доктрина говорять про те, що зі смертю кредитора або боржника зобов'язання, як правило, не припиняється; права і обов'язки за зобов'язанням – у вигляді загального правила – є об'єктами спадкування і, як такі, переходять до спадкоємців [115, с. 407]. Однак, відповідно до ч. 2 ст. 608 ЦК України зобов'язання припиняється смертю кредитора, якщо воно є нерозривно пов'язаним з особою кредитора. Тому, оскільки проїзний квиток є дійсним лише щодо тієї особи, яка здійснює поїздку за ним, ніхто інший не може скористатися цим правом проїзду. Таким чином, у даному випадку смерть кредитора тягне за собою припинення зобов'язання з перевезення. Б.В. Покровський [139, с. 175] у свою чергу порушував питання про те, які правові наслідки тягне за собою смерть пасажира, який ще не розпочав поїздки. Чи вправі в такому випадку інша особа скористатися цим квитком? Слід підтримати автора в його негативній відповіді на це питання, адже проїзний квиток є підтвердженням укладення договору перевезення конкретної, а не будь-

якої особи. Як зазначав ще М.О. Тарасов, квиток не є документом на пред'явника і не може вільно передаватися [214, с. 21]. У цьому питанні полегшило та прояснило б ситуацію введення іменних квитків на проїзд залізничним транспортом. Та в будь-якому разі, за даних обставин зобов'язання з перевезення також припиняється.

Повернення вартості проїзду і послуг, а також повернення вартості квитка за неспрослідовану відстань у разі смерті пасажирів Правилами не передбачається. Думається, що за даних обставин повернення платежів повинно здійснюватися за аналогією до хвороби пасажирів чи нещасного випадку. Таким чином, смерть пасажирів чи то перед поїздкою, чи під час перевезення повинна тягти за собою повернення провізних платежів спадкоємцям. Дані положення повинні бути прописані в Правилах.

#### 5. Припинення зобов'язання у зв'язку зі втратою проїзного квитка.

Як уже зазначалося, Правила в п. 2.45 встановлюють, що загублені та викрадені проїзні документи не поновлюються. Утім такий категоричний імператив не має під собою ніякого підґрунтя. Помилка полягає в тому, що Правила даною нормою фактично прирівнюють втрату квитка до відмови пасажирів від договору перевезення. Як справедливо відзначає в даному випадку Є.О. Харитонов, «це позбавляє пасажирів права як скористатися послугами транспортної організації, так і одержати назад сплачену ним вартість квитка» [247, с.687].

Слід погодитися з В.В. Вітрянським, який у відповідь на таку законодавчу норму говорить про те, що зазначені правила, що не допускають відновлення прав пасажирів за втраченими або пошкодженими проїзними документами, не враховують правового значення цих документів (квитків), які лише посвідчують (підтверджують) факт укладення договору перевезення пасажирів. Тому втрата квитка не може бути підставою недійсності договору перевезення пасажирів або припинення його дії [22, с. 313].

В.А. Єгіазаров також говорить про неправомірність оформлення та видачі пасажирів в подібних випадках нового проїзного документа (квитка) за плату або

без такої, тобто укладення нового договору перевезення пасажирів [56, с. 146]. Думка В.А. Єгізарова полягає в тому, що наступному: якщо у пасажирів є певне місце і він може довести правомірність своїх вимог, то не можна не дозволити цій особі скористатися своїм правом проїзду, враховуючи, що договір перевезення був укладений. Тому слід визнати, продовжує вчений, що якщо пасажиром представлені докази укладення договору на проїзд на точно визначене місце в даному рухомому складі, у перевізника немає достатніх підстав вимагати укладення нового договору перевезення пасажирів [56, с. 146].

Це ж стосується і випадку втрати проїзного документа вже після посадки в поїзд. Так, Правилами в п. 18.12. встановлюється, що пасажир, який загубив проїзний документ після посадки в поїзд, звільняється від сплати штрафу, якщо факт того, що проїзний документ дійсно загублений, буде доведено. На подальший шлях пасажир зобов'язаний купити новий проїзний документ або залишити поїзд. Дане правило не витримує жодної критики, адже навіть у тому випадку, якщо факт того, що проїзний документ дійсно загублений буде доведено, пасажир все одно зобов'язаний наново укласти договір перевезення і сплачувати за проїзд, який вже ним було оплачено.

Разом з тим Правилами не встановлюється яким чином необхідно доводити факт загублення квитка та які докази для цього можуть використовуватися. Вирішенням цієї проблеми має стати вказування в базах даних залізничного перевізника відомостей про пасажирів, які і засвідчували б правомірність перевезення даної особи, при пред'явленні нею документів, що засвідчують її особистість.

З огляду на вищезазначене позитивною є норма п. 6.2.1. Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу [165], відповідно до якої у разі втрати квитка пасажиром перевізник на клопотання пасажирів може замінити такий квиток шляхом видачі дубліката квитка.

Така практика є правильною і необхідність її поширення на перевезення залізничним транспортом не повинна викликати ніяких сумнівів.

Водночас позитивну тенденцію можна відзначити вже зараз. Так, згідно зі змінами, які були внесені до Порядку обслуговування громадян залізничним транспортом [154], пошкоджений проїзний документ (склесений, підмочений, обгорілий, розірваний тощо) може бути поновлений суб'єктом господарської діяльності, який його продав, у разі збереження на проїзному документі інформації в обсязі, достатньому для його ідентифікації. Раніше пошкодження проїзного документа тягло за собою припинення договору перевезення, і пасажери вимушені були укласти новий договір без будь-якої компенсації коштів.

Таким чином, за загальним правилом, втрата проїзного квитка неминуче тягне за собою припинення договору перевезення. Однак із нього є й певні винятки. Так, відповідно до п. 7.10 Правил, у разі втрати провідником вагона прийнятих на зберігання від пасажирів проїзних документів начальник поїзда складає акт у двох примірниках, який підписують пасажери, чий проїзні документи втрачено, провідник вагона і начальник поїзда. Даний акт є підставою для проїзду пасажира до станції оформлення начальником поїзда нового проїзного документа. На підставі цього акта начальником поїзда в касі станції оформляються нові проїзні документи з відміткою на звороті цих проїзних документів «замість утраченого». Якщо пасажиру потрібні проїзні документи для звіту про відрядження, то йому на підставі заяви та акта начальником поїзда в касі тієї станції, на якій поїзд має зупинку, оформляється новий проїзний документ з відміткою на звороті «замість утраченого».

Вирішенням даної проблеми може стати запровадження проїзного документа (квитка), який би складався із двох частин: бланка та корінця, як це має місце у Російській Федерації [120]. Одну частину такого проїзного документа – бланк, провідник вагона повинен зберігати у себе, інша ж його частина – корінець, має залишатися у пасажира. Даний корінець є підтвердженням укладення договору перевезення пасажира та багажу залізничним транспортом і може слугувати доказом цього, наприклад, у разі загублення провідником вагона

бланка проїзного квитка, або ж при перебуванні пасажирів у іншому вагоні чи на проміжній станції прямування поїзда тощо.

Підсумовуючи розгляд даного питання, слід сказати, що втрата проїзного квитка пасажиром у жодному разі не може призводити до припинення договору перевезення. Як доказ укладення договору слід використовувати відомості про пасажирів та номер документа, на підставі якого було видано квиток. Такі відомості, окрім зазначення їх у проїзному квитку, мають дублюватися перевізником у електронних базах даних укладених договорів.

У зв'язку з цим пропонується викласти п. 2.45. Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України у такій редакції: *Поновлення пошкоджених та втрачених проїзних документів здійснюється у квиткових касах за поданням паспорта пасажирів та його письмової заяви. На зворотному боці поновленого проїзного документа ставиться відмітка «Поновлений» та зазначаються дата, підпис, прізвище та ініціали касира. Замість втраченого видається новий проїзний квиток, на зворотному боці якого ставиться відмітка «Дублікат» та зазначаються дата, підпис, прізвище та ініціали касира. Повернення поновлених проїзних документів та дублікатів здійснюється згідно з розділом 19 цих Правил; пункт 32.26. Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України скасувати.*

6. Припинення зобов'язання у зв'язку з односторонньою відмовою пасажирів від поїздки.

Як уже зазначалося вище, припинення договору перевезення шляхом односторонньої відмови пасажирів формально є дещо схожим на припинення договору за домовленістю сторін. Основна ж відмінність полягає в тому, що при розірванні договору за угодою сторін у всіх випадках необхідною є згода залізничного перевізника. Випадки, за яких залізничний перевізник зобов'язаний надати згоду на припинення договору перевезення, визначені законом. На розірвання ж договору через односторонню відмову пасажирів надання згоди залізничним перевізником не є необхідним, а пасажир, у той же час, не

зобов'язаний про це повідомляти перевізника. Разом з тим і вимагати повернення будь-яких платежів пасажир у даному випадку не може.

Припинення договору перевезення за односторонньою відмовою пасажир може відбутися на будь-якій стадії його виконання.

Таким чином, дослідження підстав припинення договору перевезення пасажир та багажу залізничним транспортом дозволило виявити деякі суперечні моменти, позитивне вирішення яких сприятиме підвищенню гарантій захищеності пасажир як більш слабкого суб'єкта даного зобов'язання.

### **3.2. Відповідальність сторін за невиконання або неналежне виконання зобов'язань за договором перевезення пасажир та багажу залізничним транспортом**

Договір перевезення пасажир та багажу залізничним транспортом вважається виконаним належним чином після своєчасної та якісної доставки пасажир до залізничної станції призначення та видачі багажу особі, що має право на його отримання. Проте на практиці існують випадки, коли договір не виконується або ж виконується неналежним чином.

Дана проблематика була актуальною протягом усієї історії існування залізничних перевезень пасажирів. Ще Б.І. Утін у 1872 р. писав про те, що мережа наших залізниць уже досить широка, скарг, і до того ж абсолютно справедливих, на безладдя і потворні порядки, що панують на багатьох з цих доріг, також вже досить, щоб зупинитися на юридичній стороні залізничної справи, на питанні про відповідальність залізничних компаній перед приватними особами [228, с. 10].

Питанням відповідальності за договорами про перевезення завжди приділялася значна увага як серед науковців, так і серед практиків. Так, лише в 2007 р. в РФ було захищено дві дисертації за даним напрямком: М.О. Сергєєвою –

Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору морской перевозки пассажиров [199] та П.В. Ремішевським – Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору воздушной перевозки [184]. Дану проблематику у своїх працях також досліджували А.В. Расулов, В.В. Молчанов, В.В. Вітрянський, О.Ф. Фаст, Н.В. Круглик, В.В. Залеський, В.А. Єгізаров, М.О. Тарасов, Б.В. Покровський та ін. Загальні питання цивільно-правової відповідальності досліджувалися в працях Є.О. Суханова, І.Б. Новицького, Л.А. Лунца, В.А. Тархова, В.П. Грибанова, С.Н. Братуся, О.Е. Лейст, О.С. Іюффе, С.С. Алексєєва, М.М. Агаркова та ін.

Постійний розвиток суспільства, зростаючі потреби населення як у кількісних, так і в якісних показниках залізничних перевезень спричиняють зростання пропозиції перевізників у перевезеннях населення, ведуть до розвитку залізничної галузі, вдосконалення залізничних поїздів, пропонування пасажирам більш широкого комплексу послуг, збільшення обсягів перевезень. Усе це може призводити до того, що законодавство не завжди здатне відповідати певним новелам, або ж не повним чином охоплювати та врегульовувати деякі правовідносини. Окрім цього, незважаючи на те, що залізничний транспорт є одним із найбільш безпечних та надійних видів транспорту, збільшення обсягів перевезень, особливо в літній та зимовий періоди при впровадженні до руху додаткових «сезонних» поїздів, не завжди відповідає якості та стандартам перевезень, що повинні сповідуватися перевізником. Стан вагонів, пасажирських місць, туалетів, матраців та подушок, що надаються пасажирам за окрему плату, культура обслуговування та професіоналізм провідників у забезпеченні надання якісних послуг інколи залишають бажати кращого. Усе це може призводити до того, що пасажир може вимагати грошової та моральної компенсації за неналежне виконання зобов'язання з перевезення.

Згідно зі ст. 920 ЦК України, у разі порушення зобов'язань, що впливають із договору перевезення, сторони несуть відповідальність, встановлену за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено ЦК України, іншими законами, транспортними кодексами (статутами). Так, ЦК України та й взагалі

законодавство про залізничний транспорт надають перевізнику право в односторонньому порядку встановлювати правила та умови договору перевезення. Проте, надаючи перевізнику таке право, водночас законодавець захищає більш слабку сторону даного зобов'язання – пасажир, прописуючи на рівні ЦК України його основні права (ст. 911) та передбачаючи відповідальність перевізника за порушення цих прав (ст.ст. 922, 924, 928 тощо).

Утім, незважаючи на те, що основна увага як законодавця, так і вчених головним чином спрямована на забезпечення прав пасажирів та притягнення до відповідальності перевізника за порушення цих прав, пасажир теж повинен бути готовий нести відповідальність за порушення умов договору залізничного перевезення.

Тому в порядку послідовності розглянемо відповідальність перевізника та пасажир за окремі порушення зобов'язання щодо залізничного перевезення.

*А. Відповідальність перевізника за невиконання або за неналежне виконання зобов'язань за договором перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом.*

*1. Затримка відправлення пасажирів та порушення строку доставки пасажирів до пункту призначення.* Правила в п. 2.25 встановлюють, що перевезення пасажирів здійснюється між усіма залізничними станціями, відкритими для посадки, висадки пасажирів, за розкладом руху пасажирських поїздів. Таким чином, із цього правила випливає обов'язок залізничного перевізника забезпечувати рух пасажирських поїздів за розкладом. У зв'язку з цим В.В. Залеський говорить про те, що дотримання встановлених строків доставки пасажирів є важливим для пасажирів будь-якого виду транспорту. Запізнення на важливі ділові переговори може спричинити серйозні збитки для підприємця, запізнення на похорони родича завдасть моральної шкоди. Тому як для пасажирів, так і для перевізника суттєвим є чітке регулювання підстав та розміру відповідальності за прострочення доставки пасажирів в пункт призначення [61, с. 78]. Втім, як часто стверджують вчені, «користуючись правом видання правил перевезень, деякі перевізники намагаються максимально

обмежити свою відповідальність перед пасажиром за порушення строку відправлення транспортного засобу і строку прибуття до місця призначення» [230, с. 11]. Разом з тим проблемність реалізації відповідальності перевізника за порушення умов договору щодо строку породжена ще й нечітким формулюванням п. 1 ст. 922 ЦК України, де вказується, що за затримку у відправленні транспортного засобу, що перевозить пасажирів, або запізнення у прибутті такого транспортного засобу до пункту призначення перевізник сплачує пасажирам штраф у розмірі, встановленому за домовленістю сторін, транспортними кодексами (статутами), якщо перевізник не доведе, що ці порушення сталися внаслідок непереборної сили, усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів, або інших обставин, що не залежали від перевізника.

Через специфіку договору перевезення (а саме через те що він є договором приєднання), пасажир, укладаючи даний договір, приєднується до нього в цілому, і розміри відповідальності за порушення цього договору сторонами не визначаються, а прописуються самим перевізником в нормативних актах про перевезення. Таким чином, особливістю відповідальності за договором перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом є неможливість досягнення домовленості між залізничним перевізником та пасажиром про обмеження чи анулювання відповідальності, встановленої законом. Разом з тим, розділ VII Статуту залізниць України, що визначає відповідальність залізничного перевізника, вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів, нічого про розміри штрафів за затримку у відправленні транспортного засобу, що перевозить пасажирів, або запізнення у прибутті такого транспортного засобу до пункту призначення не говорить.

Більше того, аналіз судової практики у справах про порушення строку доставки пасажирів до пункту призначення, деякі приклади якої були наведені у попередніх підрозділах цієї роботи, свідчить про те, що ані сторони спору, ані суддя не можуть чітко визначити межі відповідальності та розмір штрафу, а також зобов'язати іншу сторону сплатити цей штраф.

Пасажира як сторону договору перевезення є споживачем послуг, що надаються транспортною організацією (залізничним перевізником). Тому, при розгляді даної категорії справ суд спирається не лише на ЦК України та нормативні акти в сфері залізничних перевезень, а й на Закон України «Про захист прав споживачів» [170], Постанову Пленуму Верховного Суду України «Про практику розгляду цивільних справ за позовами про захист прав споживачів» [173]. Проте посилання на дані нормативні акти обмежується лише деякими загальними нормами де йдеться про обов'язок перевізника своєчасно перевезти пасажира від пункту виїзду до пункту призначення, вказаного в проїзному документі, а також на право споживача на належну якість обслуговування. Нічого ж конкретного про розмір відповідальності за невиконання даного зобов'язання (крім моральної шкоди) в жодному з цих нормативних актів також не вказується.

За пошуком шляхів вирішення даної проблеми можна звернутися до законодавства про залізничний транспорт Російської Федерації, а саме до Статуту залізничного транспорту, ст. 10 якого встановлює, що за затримку відправлення поїзда або за запізнення поїзда на залізничну станцію призначення, за винятком перевезень у приміському сполученні, перевізник сплачує пасажирові штраф у розмірі трьох відсотків вартості проїзду за кожну годину затримки, але не більше ніж у розмірі вартості проїзду, якщо не доведе, що затримка або запізнення поїзда сталися внаслідок обставин непереборної сили, усунення несправності транспортних засобів, що загрожувала життю або здоров'ю пасажира, що виникло не з вини перевізника, або інших незалежних від перевізника обставин.

Дана стаття Статуту залізничного транспорту Російської Федерації є зарубіжним досвідом, що може слугувати основою та прикладом побудови власної системи штрафів, які можуть застосовуватися до перевізників за невиконання зобов'язання в установленій строк.

Що стосується такої підстави звільнення перевізника від відповідальності за затримку відправлення пасажира як усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів, то в науці з цього приводу мають

місце деякі дискусії. Початок цим дискусіям поклав В.В. Залеський, який висловив думку про те, що коли йдеться про усунення несправності транспортного засобу, мається на увазі транспортний засіб, поданий під завантаження. Стосовно літаків – посадка оголошена, літак готовий прийняти пасажирів; стосовно залізничного транспорту – поїзд поданий до перону, оголошена посадка пасажирів. Посилання повітряно-транспортного підприємства на те, що до чергового рейсу літак не може бути поданий у зв'язку з «затримкою» в аеропорту відправлення, не береться до уваги, оскільки перевізник повинен виконати свої зобов'язання перед пасажирями, надавши інший літак. ... Усі ці обставини охоплюються ризиком підприємницької діяльності, яку ведуть комерційні транспортні організації [61, с. 81]. Проте В.В. Вітрянський, навіть «за всієї привабливості даної думки» [22, с. 337], як він висловлюється, тим не менше не погоджується з нею. За такого підходу, вказує вчений, прагнення перевізника звільнитися від відповідальності буде змушувати останнього надавати для посадки пасажирів несправні транспортні засоби, а потім приступати до усунення несправностей. Така перспектива, вважає В.В. Вітрянський, навряд чи порадує самих пасажирів, яких попросять після посадки залишити салон літака, борт морського судна, вагон і т. ін. з метою виправлення виявленої несправності. Крім того, вирішення питання про звільнення перевізника від відповідальності залежно від того, коли він приступив до усунення несправності транспортного засобу (до його подачі під посадку пасажирів або після такої), видається суто формальним [22, с. 337–338]. Професор доходить висновку, що в сферу доведення наявності підстав, що звільняють перевізника від відповідальності за затримку відправлення пасажирів при технічній несправності транспортного засобу, що загрожує життю і здоров'ю пасажирів, у всіх випадках входить доказ неможливості відправити пасажирів в дорогу на іншому справному транспортному засобі. У цьому випадку не має ніякого правового значення момент, коли була виявлена технічна несправність транспортного засобу і коли перевізник приступив до її усунення [22, с. 338].

А.В. Расулов, підтримуючи у своїх поглядах В.В. Залеського, формулювання положення статті про усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів, що не залежала від перевізника, також вважає помилковим. Вчений говорить про те, що дане формулювання суперечить обов'язку перевізника від самого початку подавати під посадку технічно придатні для перевезення пасажирів і багажу транспортні засоби, а якщо припустити, що несправність транспортних засобів виникла після чи під час посадки пасажирів, то перевізник зобов'язаний замінити ці транспортні засоби на справні [182, с. 176].

На підтримку некоректності вказування серед підстав звільнення перевізника від відповідальності за затримку у відправленні транспортного засобу, що перевозить пасажирів, або запізнення у прибутті такого транспортного засобу до пункту призначення такої підстави, як усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів, можна навести такі аргументи:

– по-перше, відповідно до ст. 617 ЦК України особа, яка порушила зобов'язання, звільняється від відповідальності за порушення зобов'язання, якщо вона доведе, що це порушення сталося внаслідок випадку або непереборної сили. Не можна вважати випадком, зокрема, недодержання своїх обов'язків контрагентом боржника, відсутність на ринку товарів, потрібних для виконання зобов'язання, відсутність у боржника необхідних коштів. Доктринальне тлумачення «випадку» стоїть на тому, що «випадок має місце тоді, коли психічний стан особи, яка порушила зобов'язання, характеризується відсутністю її вини. За відсутності вини немає й відповідальності, якщо тільки договором або законом не передбачено відповідальності без вини» [109, с. 138];

– по-друге, ч. 2 ст. 1209 ЦК України говорить про те, що продавець, виготовлювач товару, виконавець робіт (послуг) звільняються від відшкодування шкоди, якщо вони доведуть, що шкода виникла внаслідок непереборної сили або порушення потерпілим правил користування або зберігання товару (результатів робіт, послуг);

– по-третє, оскільки перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом має систематичний характер та здійснюється за плату, то ця діяльність є підприємницькою. Тому відповідно до ч. 1 ст. 906 ЦК України виконавець, який порушив договір про надання послуг за плату при здійсненні ним підприємницької діяльності, відповідає за це порушення, якщо не доведе, що належне виконання виявилось неможливим унаслідок непереборної сили, якщо інше не встановлено договором або законом.

Таким чином, усунення несправності транспортного засобу може слугувати підставою звільнення перевізника від відповідальності за затримку відправлення пасажирів або ж за порушення строку доставки пасажирів до пункту призначення лише в тому випадку, якщо ці порушення сталися внаслідок непереборної сили. У разі ж відмови пасажирів від перевезення з причини затримки відправлення транспортного засобу перевізник зобов'язаний повернути пасажирів провізну плату (ч. 2 ст. 922 ЦК України). Дане положення є цілком справедливим, адже навіть у тому випадку, коли затримка відправлення транспортного засобу викликана необхідністю ліквідації несправностей, що можуть загрожувати життю та здоров'ю пасажирів, дана ситуація не є виправданням перевізника, адже залізничний перевізник повинен дотримуватися графіка руху поїздів та виконувати свої зобов'язання за договором.

*2. Відповідальність перевізника за втрату, недостачу, псування або пошкодження прийнятого до перевезення багажу, а також за прострочення його доставки.*

Відповідно до ст. 924 ЦК України, перевізник відповідає за збереження вантажу, багажу, пошти з моменту прийняття їх до перевезення та до видачі одержувачеві, якщо не доведе, що втрата, нестача, псування або пошкодження вантажу, багажу, пошти сталися внаслідок обставин, яким перевізник не міг запобігти та усунення яких від нього не залежало. Перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування або пошкодження прийнятих до перевезення вантажу, багажу, пошти у розмірі фактичної шкоди, якщо не доведе, що це сталося не з його вини. На основі даної статті ЦК України законодавець створив норму

Статуту залізниць України, яку виклав у ст. 127: залізниця несе матеріальну відповідальність за втрату, недостачу, псування або пошкодження прийнятого до перевезення багажу, вантажобагажу, а також за прострочення його доставки, якщо не доведе, що втрата, недостача, псування, пошкодження, прострочення відбулися не з її вини.

О.В. Дзера надає роз'яснення термінів «втрата», «нестача», «псування», «пошкодження». Так, «під втратою вантажу слід розуміти неможливість видачі його одержувачеві протягом встановленого строку в зв'язку з його фізичною загибеллю, крадіжкою або знищенням. Нестача (часткова втрата) має місце тоді, коли перевізник видає одержувачеві вантаж у меншій кількості або меншої ваги, ніж його було прийнято від відправника за єдиним транспортним документом. Псування – це хімічні або біологічні зміни вантажу, а пошкодження – це механічні зміни (поломка, руйнування), що викликають зниження цінності вантажу внаслідок зменшення ефективності використання його за призначенням» [109, с. 546]. Дані роз'яснення можна цілком обґрунтовано застосовувати і до багажу.

Втратою багажу є не лише його фізична загибель, крадіжка або знищення, а й невідача багажу одержувачу протягом 10 діб після закінчення строку його доставки. Так, багаж вважається втраченим і пасажир має право на відшкодування його вартості, якщо багаж не прибуде на залізничну станцію призначення через 10 діб після закінчення строку його доставки (п. 26.9 Правил). Однак якщо багаж, визнаний втраченим, буде знайдено протягом 12 місяців з дати, коли він мав прибути на залізничну станцію призначення, то станція призначення зобов'язана повідомити про це пасажирів, якщо його місце проживання відоме чи може бути встановлено (п. 26.11 Правил). Якщо ж виявлений багаж не був затребуваний пасажиром протягом 30 днів після відправлення йому повідомлення або якщо втрачений багаж було знайдено більше ніж через 12 місяців з дати, коли він повинен прибути на станцію призначення, то він підлягає реалізації згідно із законодавством України (п. 26.13 Правил). Однак, в останньому випадку законодавець не враховує того, що речі, здані пасажиром до перевезення можуть

становити для нього не лише матеріальну, а й особливу особисту цінність (пам'ять про подію чи людину тощо). Тому думається, дана норма п. 26.13 Правил у частині беззаперечної реалізації багажу, якщо його було знайдено більше ніж через 12 місяців з дати, коли він повинен прибути на станцію призначення, є не зовсім коректною. У будь якому разі станція призначення зобов'язана повідомити пасажирів про виявлення втраченого багажу, якщо його місце проживання відоме чи може бути встановлено, незважаючи на те, скільки часу пройшло з моменту його втрати. Це має бути справою честі компанії, яка взяла на себе обов'язок перевозити особисті речі пасажирів, який довірив їй це. Більше того, дані речі є особистою власністю громадян і, відповідно до ч. 1 ст. 321 ЦК України, право власності є непорушним. Ніхто не може бути протиправно позбавлений цього права чи обмежений у його здійсненні.

Визначаючи межі відповідальності перевізника за недостачу, втрату, псування або пошкодження багажу, законодавець у ст. 127 Статуту залізниць України встановив розміри такої відповідальності.

Разом з тим перевізник несе відповідальність лише в межах вартості перевезеного багажу і лише за наявності його вини. Тобто, що стосується розміру та меж відповідальності, то в даному випадку відповідальність перевізника має обмежений характер. Так, відповідно до ст. 113 Статуту залізниць України за незбереження (втрату, нестачу, псування і пошкодження) прийнятого до перевезення вантажу, багажу, вантажобагажу залізниці несуть відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди, якщо не доведуть, що втрата, нестача, псування, пошкодження виникли з незалежних від них причин.

Таким чином, надаючи право пасажирів лише на відшкодування реальних збитків (втрати, яких особа зазнала у зв'язку зі знищенням або пошкодженням речі, а також витрати, які особа зробила або мусить зробити для відновлення свого порушеного права – п. 1 ч. 2 ст. 22 ЦК України), законодавець позбавляє його права на відшкодування тих доходів, які він міг би реально одержати за звичайних обставин, якби його право не було порушене (упущена вигода), тобто якби перевізник не порушив зобов'язання з перевезення багажу пасажирів. Дане

положення про обмежену відповідальність перевізника є своєрідним захистом його майнових інтересів. Пов'язати це можна, знову ж таки, зі специфікою договору приєднання, в якому свої права, обов'язки, відповідальність за їх порушення тощо, перевізник встановлює самостійно. Однак, незважаючи на те, що дані межі відповідальності перевізника вже протягом досить довгого періоду є прийнятими законодавцем за норму, вважаємо за необхідне не погодитися з тим, що вони є прийнятними для застосування до даних правовідносин. Перевізник, не враховуючи можливості виникнення можливих збитків у пасажирів через неналежне виконання ним своїх зобов'язань за договором перевезення багажу, даною нормою обмежує їх права та законні інтереси.

Таким чином, слід корінним чином переглянути інститут обмеженої відповідальності перевізника, яку, по суті, він сам для себе і встановив.

Що стосується прострочення доставки багажу, то відповідно до ч.ч. 3, 4 ст. 127 Статуту залізниць України за прострочення доставлення багажу, вантажобагажу залізниця сплачує штраф у розмірі 10 відсотків провізної плати за кожен добу, але не більше 25 відсотків провізної плати.

Тож можна побачити, що як відповідальність за порушення зобов'язання з перевезення багажу залізничним транспортом законодавець у більшості випадків передбачає застосування неустойки у вигляді штрафу (неустойка, що обчислюється у відсотках від суми невиконаного або неналежно виконаного зобов'язання – ч. 2 ст. 549 ЦК України). Більше того, законодавцем застосовується такий вид неустойки, як виключна – передбачає виплату лише неустойки, при цьому можливість стягнення збитків виключається. Це, як уже зазначалося, обумовлено обмеженою відповідальністю перевізника. Як зазначає Л.В. Зарапіна, особливість стягнення неустойки полягає в тому, що сторона, права якої порушені, при стягненні лише неустойки, звільняється від необхідності доводити наявність збитків [66, с. 154]. Таким чином, продовжує вчена, основне значення неустойки полягає у встановленні визначеної суми, що підлягає виплаті незалежно від розміру нанесених збитків [66, с. 154].

Процедура та деталі відповідальності перевізника за прострочення доставлення багажу, а також процедура виплати штрафу за невиконання строку доставки визначаються розділом 26 Правил.

*3. Відповідальність перевізника за шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажирів.* Даний вид відповідальності передбачений ст. 928 ЦК України, яка має відсильний характер і виражається в тому, що відповідальність перевізника за шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажирів, визначається відповідно до глави 82 ЦК України, якщо договором або законом не встановлена відповідальність перевізника без вини. Такий же характер має і ст. 1196 ЦК України, яка встановлює, що шкода, завдана каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю фізичної особи під час виконання нею договірних зобов'язань (договір перевезення тощо), підлягає відшкодуванню на підставах, встановлених статтями 1166 та 1187 ЦК України.

Відповідно до роз'яснень Пленуму Верховного Суду України в постанові від 27 березня 1992 р. «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди» [172], розглядаючи позови про відшкодування шкоди, суди повинні мати на увазі, що шкода, заподіяна особі і майну громадянина або заподіяна майну юридичної особи, підлягає відшкодуванню в повному обсязі особою, яка її заподіяла, за умови, що дії останньої були неправомірними, між ними і шкодою є безпосередній причинний зв'язок та є вина зазначеної особи, а коли це було наслідком дії джерела підвищеної небезпеки, незалежно від наявності вини (ч. 1 п. 2).

Наведемо приклад із судової практики. 08.10.2006 під час руху поїзда № 115 «Харків–Трускавець» від станції Вінниця в плацкартному вагоні № 29 з вулиці було розбито вікно, внаслідок чого пасажирів з місць №№ 21, 23 ОСОБА 1 та ОСОБА 2 отримали тілесні ушкодження, які призвели до тимчасової втрати працездатності. Провідники та начальник поїзда, які прийшли в купе через деякий час, не надали позивачам першочергової медичної допомоги, не перевели їх в інше купе. На станції Жмеринка працівники міліції зняли позивачів з поїзда для

з'ясування всіх обставин події і провели до медпункту для надання медичної допомоги. Суд також встановив, що в порушення Правил перевезення пасажирів позивачам не було видано акт про нещасний випадок. Крім того не забезпечено безкоштовним квитком до станції призначення, тому вони за власні кошти придбали додатковий квиток на поїзд № 041 «Жмеринка–Трускавець», понісши матеріальні витрати. Після вказаного нещасного випадку у позивача ОСОБА 1 сталося загострення гіпертонічної хвороби, що призвело до перебування на лікарняному з 30.10.2006 до 09.11.2006 та додаткових матеріальних витрат на ліки. Позивачка ОСОБА 2 отримала ушкодження лівого ока, що призвело до подальших загострень, тривалого лікування і як наслідок – до хірургічної операції.

Суд вважає, що внаслідок неналежного виконання зобов'язань щодо перевезення пасажирів працівниками Південно-Західної залізниці під час вказаного інциденту та отриманих тілесних ушкоджень, які потягли за собою тривале лікування позивачів, їм була завдана моральної шкоди, однак, на думку суду, позов в частині стягнення моральної шкоди слід задовольнити частково та стягнути з відповідача на користь позивачів заподіяну їм моральну шкоду в розмірі 10000 гривень кожному з урахуванням перенесених позивачами моральних страждань [188].

Суд апеляційної інстанції за апеляційною скаргою Статутного територіально-галузевого об'єднання Управління «Південна залізниця» на рішення Замостянського районного суду м. Вінниці від 27 лютого 2009 р., виніс ухвалу, в якій постановив рішення Замостянського районного суду м. Вінниці від 27 лютого 2009 р. в частині стягнення моральної шкоди змінити, зменшивши розмір стягнутої моральної шкоди зі Статутного територіально-галузевого об'єднання Управління «Південна залізниця» на користь ОСОБА 1 та ОСОБА 2 з 10 000 грн. до 2 000 грн. кожному. В решті рішення суду залишити без змін [229].

Вирішуючи дану справу, суд керувався окрім норм процесуального права, також ст.ст. 1166, 1167 ЦК України, Законом України «Про захист прав споживачів» та ст. 13 Закону України «Про транспорт». Таким чином,

посилаючись лише на ст. 1166 (загальні підстави відповідальності за завдану майнову шкоду) та ст. 1167 (підстави відповідальності за завдану моральну шкоду) ЦК України, суд не визнає шкоду, завдану пасажиром, як шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки.

Спробуємо розібратися в даній ситуації. ЦК України в ч. 1 ст. 1187 дає поняття джерела підвищеної небезпеки, під яким розуміє діяльність, пов'язану з використанням, зберіганням або утриманням транспортних засобів, механізмів та обладнання, використанням, зберіганням хімічних, радіоактивних, вибухо- і вогнебезпечних та інших речовин, утриманням диких звірів, службових собак та собак бійцівських порід тощо, що створює підвищену небезпеку для особи, яка цю діяльність здійснює, та інших осіб. Поряд із даною нормою, п. 4 Постанови Пленуму Верховного Суду України «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди» [172] роз'яснює, що джерелом підвищеної небезпеки належить визнавати будь-яку діяльність, здійснення якої створює підвищену імовірність заподіяння шкоди через неможливість контролю за нею людини, а також діяльність з використання, транспортування, зберігання предметів, речовин і інших об'єктів виробничого, господарського чи іншого призначення, які мають такі ж властивості.

Беручи до уваги те, що діяльність залізниці пов'язана з підвищеною небезпекою для оточуючих, застосуванню при вирішенні питання про відповідальність перевізника за шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажиром підлягає саме ст. 1187 ЦК України, ч. 2 якої встановлює, що шкода, завдана джерелом підвищеної небезпеки, відшкодовується особою, яка на відповідній правовій підставі (право власності, інше речове право, договір підряду, оренди тощо) володіє транспортним засобом, механізмом, іншим об'єктом, використання, зберігання або утримання якого створює підвищену небезпеку.

Причиною нанесених пасажирам травм у нашому випадку є не предмет, кинутий з вулиці в поїзд, а безпосередньо саме скло, яке під впливом такого предмета розлетілося на осколки та потрапило в очі і травмувало ліве око

ОСОБИ 2 та дрібними осколками порізало голову ОСОБИ 1 [188]. Вікно, як і скло, є частиною вагона і належить до його обладнання. Проте, судячи з усього, встановлене у вагоні скло було звичайним, а не, наприклад, армованим\*, що і спричинило такі травми пасажиром.

Тому в даному випадку можна піддати деяким сумнівам правильність напрямків пошуку судом правильного рішення за даною справою. Думається, за даних обставин, шкода, завдана пасажиром, є шкодою, завданою джерелом підвищеної небезпеки, і підлягає відшкодування на підставах, визначених ст. 1187 ЦК України.

В іншому ж схожому випадку судом було прийнято дещо інше рішення. Так, 01.08.2004 в поїзді № 245 сполученням «Харків–Феодосія» з невідомих причин розбилося скло в робочому тамбурі, що призвело до травмування лівої руки 14-річного пасажиром (ОСОБА 1), що підтверджено актом, складеним начальником поїзда, проїзним електромеханіком та провідником вагона. Судово-медична експертиза визнала, що ушкодження, завдане ОСОБИ 1, є ушкодженням середньої тяжкості, що в майбутньому призвело до визнання ОСОБИ 1 інвалідом дитинства. Судом також встановлено, що між подією і шкодою, завданою потерпілому є безпосередній причинний зв'язок, це було наслідком дії джерела підвищеної небезпеки, тому відповідач повинен відшкодувати завдану моральну шкоду незалежно від наявності вини. У результаті позов про стягнення моральної шкоди було задоволено частково, і відповідач в особі Статутного територіально-галузевого об'єднання «Південна залізниця» був змушений відшкодувати ОСОБИ 1 моральну шкоду [191].

Схоже рішення суд прийняв і з ще одного позову про стягнення моральної шкоди. Так, 27.06.2006 ОСОБА 1 їхала в поїзді № 59 сполученням «Харків–Одеса». Під час знаходження зі своєю донькою у вагонному санвузлі, внаслідок руху та коливань поїзда, при ударі ліктем правої руки вона розбила віконне скло та отримала травму у вигляді глибокої різаної рани правого передпліччя.

---

\* «Армованим є скло, в яке шляхом вплавлення поміщається металева сітка. Таке безпечне скло є вогнетривким, надміцним і при розбиванні не створює осколків» [<http://www.promokna.ru/tegs/steklo>]

У судовому засіданні представник відповідача визнала той факт, що при наявності в санвузлі пасажирського вагону спеціалізованого скла, а не звичайного, позивачка при ударі ліктем не отримала б різаної рани, оскільки скло повинно було розбитися на дрібні частинки.

На підставі встановлених у судовому засіданні фактів суд дійшов висновку, що вина відповідача в травмуванні позивачки, пов'язана з експлуатацією пасажирського вагону, обладнаного неспеціалізованим склом, доведена. Такі протиправні дії відповідача знаходяться в безпосередньому причинному зв'язку з отриманням ОСОБОЮ 1 травми.

Враховуючи, що ОСОБА 1 внаслідок дії джерела підвищеної небезпеки, яким є пасажирський поїзд, зазнала ушкодження, внаслідок якого погіршився стан її здоров'я, довгий час мали місце фізичні страждання, викликані фізичним болем, беручи до уваги тривалість відновлення стану здоров'я позивачки, суд визнав позовні вимоги в частині відшкодування моральної шкоди обґрунтованими [190].

Таким чином, проаналізувавши вищенаведену судову практику, можна дійти висновку, що суди у своїх рішеннях не завжди є послідовними та не завжди дотримуються однієї лінії при вирішенні схожих справ, застосуванні норм матеріального права. Причиною цьому може слугувати брак доктринальних досліджень, відсутність або ж неналежний рівень групування схожих справ та виведення єдиного алгоритму, якого повинні притримуватися суди у своїх рішеннях тощо.

Що стосується відповідальності володільця джерела підвищеної небезпеки (у нашому випадку – Укрзалізниці), то є випадки, за яких він може бути повністю або частково звільненим від неї: шкода, завдана внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого відшкодуванню не підлягає (ч. 5 ст. 1187 ЦК України).

Разом з тим, незважаючи на те, що пасажир та перевізник знаходяться у договірних відносинах, шкода, завдана каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажиром, підлягає відшкодуванню відповідно до правил недоговірної (деліктної) відповідальності, тобто відповідальності, не передбаченої договором.

Такий законодавчий підхід є результатом довготривалої історії розвитку вчення про відповідальність за шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю. Так, ще Б.С. Антимонов у 1952 р. відзначав, що наш закон принципово виводить питання про відповідальність за шкоду, завдану життю та здоров'ю людини, за межі договірних відносин. Поїздка пасажира залізницею ..., як правило, ґрунтується на договорі, заздалегідь укладеному між пасажиром і перевізником. Проте судова практика послідовно проводить лінію недоговорної відповідальності перевізника за шкоду, завдану життю або здоров'ю пасажира у зв'язку з перевезенням [9, с. 224]. І далі автор роз'яснює, що децентралізація у встановленні умов відповідальності могла б призвести тут до абсолютно невинного ослаблення цієї відповідальності – невинного тому, що загальна вимога безаварійності на транспорті відносно пасажирського руху формулюється у нас як вимога абсолютної безпеки для пасажира в будь-якій поїзді. У цьому саме і полягає сенс віддання переваги нашим законодавцем і нашою судовою практикою недоговорній підставі відповідальності за шкоду, завдану життю або здоров'ю пасажира [9, с. 227].

Такої ж точки зору притримувався й М.О. Тарасов, який стверджував, що обов'язок зберегти життя та здоров'я пасажира не може слугувати предметом договору [215, с. 151]. У своїй праці він доходить висновку, що вибір деліктної відповідальності не лише визначає найбільш послідовну охорону законних інтересів постраждалого, але й підштовхує боржника до максимального забезпечення безпеки пасажирів [215, с. 152].

З даними точками зору, висловленими в літературі, про необхідність застосування до перевізника деліктної відповідальності за шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажира, можна погодитися повністю.

Відшкодування шкоди, завданої смертю потерпілого здійснюється за правилами ст. 1200 ЦК України.

*4. Відповідальність перевізника за завдану моральну шкоду.* Як зазначається в літературі, «одним з основних питань при виконанні зобов'язання з перевезення

пасажира та багажу залізничним транспортом, є можливість компенсації пасажиру моральної шкоди, завданої йому внаслідок невиконання або неналежного виконання договору перевезення пасажира та багажу залізничним транспортом» [182, с. 180].

Питання відшкодування моральної шкоди, завданої пасажиру при перевезенні регулюється законодавством у багатьох аспектах. Як зазначає В.В. Залеський, пасажир виступає як споживач послуг транспорту, і тому його відносини з транспортним підприємством регулюються не тільки транспортним законодавством, але й Законом «Про захист прав споживачів». Названий Закон встановив й інший вид відповідальності підприємця за невиконання зобов'язання, що виникло з договору із громадянином-споживачем [61, с. 80]. Так, п. 5 ч. 1 ст. 4 Закону України «Про захист прав споживачів» [170] встановлює, що споживачі під час придбання, замовлення або використання продукції, яка реалізується на території України, для задоволення своїх особистих потреб мають право на відшкодування шкоди (збитків), завданих дефектною чи фальсифікованою продукцією, або продукцією неналежної якості, а також майнової та моральної (немайнової) шкоди, заподіяної небезпечною для життя і здоров'я людей продукцією у випадках, передбачених законодавством. Ст. 22 даного закону, що присвячена судовому захисту прав споживачів, у ч. 3 встановлює, що при задоволенні вимог споживача суд одночасно вирішує питання щодо відшкодування моральної (немайнової) шкоди.

Проте, все ж таки, основні положення щодо відшкодування моральної (немайнової) шкоди визначені не законодавством про захист прав споживачів, а ЦК України (ст. ст. 23, 1167, 1168). Так, відповідно до п. 1 ч. 2 ст. 1167 ЦК України моральна шкода відшкодовується незалежно від вини органу державної влади, органу влади Автономної Республіки Крим, органу місцевого самоврядування, фізичної або юридичної особи, яка її завдала, якщо шкоди завдано каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю фізичної особи внаслідок дії джерела підвищеної небезпеки.

Положення даних статей застосовуються також і при вирішенні судових спорів. Тож наведемо приклад із судової практики.

Рішенням Апеляційного суду Донецької області [186] було прийнято наступне. У січні 2007 року ОСОБА 1 звернулася до суду з позовом до державного підприємства «Донецька залізниця» про стягнення матеріальної та моральної шкоди, обґрунтувавши свої позовні вимоги тим, що 28.10.2004 вона як пасажир стала підніматися до вагона поїзда № 6141, де сталося падіння їй на голову тамбурної відкидної вхідної площадки вагону, внаслідок чого їй було завдано тяжких тілесних ушкоджень у вигляді закритої черепно-мозкової травми, які супроводжувалися лінійним переломом тім'яної кістки, струсом головного мозку, ускладненим посттравматичною вегето-судинною дистонією та астено-невротичним синдромом.

Посилаючись на те, що зазначену травму вона отримала з вини провідника вагону ОСОБИ 2, яка, порушивши правила експлуатації транспорту, а саме п. п. 2.3.1 та 8.2.7. розділу 2 Інструкції провідника пасажирських вагонів [69], не перевірила справність і не зафіксувала тамбурну відкидну вхідну площадку вагону, за що була притягнута до кримінальної відповідальності, просила стягнути з відповідача на її користь матеріальну шкоду у розмірі 1286 грн., яка складається з витрат, понесених нею на придбання ліків, та моральну шкоду в розмірі 50000 грн., оскільки внаслідок травми вона понесла фізичні та моральні страждання, значно погіршився стан її здоров'я, її постійно мучить головний біль, змінився спосіб її життя.

Рішенням Ворошиловського районного суду м. Донецька [187] від 10 жовтня 2007 на користь ОСОБИ 1 із державного підприємства «Донецька залізниця» у відшкодування матеріальної шкоди стягнуто 1286 грн. та моральну шкоду – 40000 грн. Не погодившись з таким рішенням, відповідач звернувся до суду з апеляційною скаргою, в якій просив змінити рішення суду в частині відшкодування моральної шкоди, постановити в цій частині нове рішення, яким визначити реальний розмір заподіяної моральної шкоди.

Незважаючи на те, що апеляційний суд вирішив, що суд першої інстанції дійшов правильного висновку щодо того, що вимоги позивача про стягнення на її користь моральної шкоди підлягають задоволенню, він зробив посилання на ст. 6 міжнародної Конвенції про захист прав людини та основних свобод [80], та вказав на необхідність застосування практики Європейського суду з прав людини в національному судочинстві як інструмент функціонування Конвенції, що є частиною національного законодавства. Навівши приклад справи «Бурдов проти Росії» [51], щодо якої Європейський суд дійшов висновку, що внаслідок виявлених порушень, які не можна вважати виправленими лише завдяки визнанню судом наявності порушення, заявник зазнав певної моральної шкоди, однак зазначена у вимозі конкретна сума є надмірною, апеляційний суд Донецької області прийняв рішення, що визначена судом сума відшкодування моральної шкоди у розмірі 40000 грн. є надмірною, оскільки, як вбачається з матеріалів справи, позивачка місяцями після отримання травми не зверталася за медичною допомогою, у цей період згідно з висновком судмедекспертизи вона мала можливість здійснювати цілеспрямовані дії. Позивачкою не надано будь-яких доказів щодо стійкої втрати нею працездатності.

Керуючись при визначенні суми відшкодування моральної шкоди принципом справедливості, як того вимагає ст. 41 Конвенції (Справедлива сатисфакція), апеляційний суд визнав за необхідне зменшити суму моральної шкоди до 15000 грн.

Таким чином, даний приклад дуже яскраво ілюструє наскільки оціночним є визначення моральної шкоди і наскільки важливим є детальне з'ясування всіх обставин справи при визначенні розмірів її відшкодування.

Узагальнення судової практики та роз'яснення судам основних положень правозастосування при відшкодуванні моральної шкоди знайшло своє вираження в Постанові Пленуму Верховного Суду України «Про судову практику в справах про відшкодування моральної (немайнової) шкоди» [176], ст. 18 якої якраз і говорить про те, що при розгляді справ про відшкодування моральної шкоди суди мають виявляти і всебічно з'ясовувати причини й умови, що призводять до

порушення прав фізичних і юридичних осіб та заподіяння їм моральної шкоди, і реагувати на них окремими ухвалами.

*Б. Відповідальність пасажирів за невиконання або неналежне виконання зобов'язань за договором перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом.*

Законодавство України не знає єдиного нормативного акта, який би чітко регулював відповідальність пасажирів за невиконання або неналежне виконання зобов'язань за договором перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом. Зокрема, ні ЦК України, ні Закон України «Про залізничний транспорт» положень про таку відповідальність не містять. В основному, дана відповідальність або є наслідком порушення пасажиром своїх обов'язків, прописаних у законі, або ж прямо передбачена Правилами чи Кодексом України про адміністративні правопорушення (далі – КпАП [74]).

Таким чином, перед перевізником пасажирів можуть нести як недоговірну, так і адміністративну відповідальність.

Що стосується недоговірної відповідальності, то, наприклад, ч. 1 ст. 1166 ЦК України містить положення про те, що шкода, завдана майну фізичної або юридичної особи, відшкодовується в повному обсязі особою, яка її завдала. Дане положення статті є досить однозначним і не потребує дублювання нормативними актами про залізничний транспорт. Разом з тим ст. 110 КпАП передбачає відповідальність за порушення правил користування засобами залізничного транспорту. Так, зокрема, за пошкодження внутрішнього обладнання пасажирських вагонів, стекол локомотивів і вагонів передбачається накладення штрафу від одного до трьох неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Проте слід мати на увазі, що адміністративна відповідальність може наставати лише за тієї умови, якщо адміністративне правопорушення є вчиненим умисно або ж з необережності.

Також Правилами, наприклад, встановлюється, що коли під час здійснення контролю поїзда виявлено пасажирів без проїзного документа або з безплатним проїзним документом, але за відсутності у пасажирів документа, що підтверджує

право на таку пільгу, то він вважається безквитковим і повинен сплатити штраф та оплатити проїзд від станції посадки до місця призначення (п. 18.6). Розмір же самого штрафу за безквитковий проїзд, а так само за провезення без квитка дитини віком від семи до шістнадцяти років встановлює ст. 135 КпАП: у поїздах приміського, місцевого або дальнього сполучення – в десятикратному розмірі від вартості проїзду.

Законодавством про залізничний транспорт також передбачаються й інші підстави відповідальності пасажирів. Так, зокрема, ст. 127 Статуту залізниць України передбачає, що в разі виявлення у багажі, вантажобагажі предметів та речей, перевезення яких заборонено, власник сплачує залізничному перевізнику штраф у розмірі п'ятикратної вартості перевезення багажу або вантажобагажу.

Також згідно з Правилами відповідальність у вигляді штрафу може покладатись на пасажирів у таких випадках: здійснення поїздки на підставі пільгового проїзного документа, оформленого зі знижкою вартості проїзду, не підтвердженого документом про право на таку пільгу (п. 18.7); перевезення дітей віком від 6 до 14 років без дитячих проїзних документів (п. 18.10); перевезення за дитячими проїзними документами дітей віком старше 14 років (п. 18.11) тощо. З пасажира, який помилково сів у поїзд не того напрямку, який зазначено в проїзному документі, штраф не стягується (п. 18.14 Правил).

Разом з тим пасажир повинен дотримуватися обов'язків, які містяться в законодавстві. Зокрема, таким нормативним актом, що встановлює обов'язки пасажира є Правила поведінки громадян на залізничному транспорті [162].

Таким чином, можна зробити висновок, що для застосування стягнення до пасажирів не є обов'язковим спричинення залізничному перевізнику матеріальної шкоди – достатнім є лише вчинення дії, забороненої законом. За порушення ж даних вимог для пасажира можуть настати негативні правові наслідки у вигляді адміністративної відповідальності.

### *Висновки до третього розділу*

1. Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом може бути припинений: виконанням, за домовленістю сторін, неможливістю виконання зобов'язання, смертю фізичної особи, у разі втрати проїзного квитка, у разі односторонньої відмови пасажирів від поїздки.

2. Припинення зобов'язання неможливістю його виконання завжди має відшкодовуватися перевізником або в повному обсязі, або ж лише за неспрослідовану відстань, залежно від того, на якій стадії виконання зобов'язання виникла обставина, за яку жодна із сторін не відповідає.

3. Проїзний квиток не є документом на пред'явника. Він підтверджує укладення договору перевезення конкретної, а не будь-якої особи, тому у разі смерті пасажирів ніхто інший не має права скористатися цим правом проїзду. Однак повернення вартості проїзду і послуг, а також повернення вартості квитка за неспрослідовану відстань у разі смерті пасажирів Правилами не передбачається. За даних обставин повернення платежів повинно здійснюватися за аналогією до хвороби пасажирів чи нещасного випадку. Таким чином, смерть пасажирів чи то перед поїздкою, чи під час перевезення повинна тягти за собою повернення проїзних платежів спадкоємцям.

4. Втрата проїзного квитка пасажиром не може тягнути за собою припинення договору перевезення. Як доказ укладення договору слід використовувати дані про пасажирів та номер документа, на підставі якого було видано квиток. Такі дані повинні вноситися до проїзного квитка та дублюватися перевізником у електронних базах даних укладених договорів.

5. Необхідним є запровадження проїзного документа (квитка), який би складався із двох частин: бланка та корінця. Одна частина такого проїзного документа – бланк – має зберігатися у провідника вагону, інша ж його частина – корінець – має залишатися у пасажирів. Даний корінець має слугувати підтвердженням укладення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, наприклад, у разі загублення провідником вагона

бланка проїзного квитка або ж при перебуванні пасажирів в іншому вагоні чи на проміжній станції прямування поїзда тощо.

6. Через специфіку договору приєднання, особливістю відповідальності за договором перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом є неможливість досягнення домовленості між залізничним перевізником та пасажиром про її обмеження чи анулювання. Наразі законодавство України про залізничний транспорт не встановлює розміри відповідальності перевізника за затримку у відправленні транспортного засобу, що перевозить пасажирів, або запізнення у прибутті такого транспортного засобу до пункту призначення. Визначення чітких меж відповідальності перевізника є необхідним заходом забезпечення прав пасажирів при їх перевезенні залізничним транспортом. Побудова ж власної системи штрафів, що можуть застосовуватися до перевізників за невиконання зобов'язання у встановлений строк, є найбільш прийнятним вирішенням даної проблеми.

7. Вказування серед підстав звільнення перевізника від відповідальності за затримку у відправленні транспортного засобу, що перевозить пасажирів, або запізнення у прибутті такого транспортного засобу до пункту призначення такої підстави, як усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів, є некоректним. Ця підстава може мати місце лише в тих випадках, якщо ці порушення сталися внаслідок непереборної сили.

8. Речі, що здаються пасажирів до перевезення, можуть становити для них не лише матеріальну, а й особливу особисту цінність. Тому норма, викладена в п. 26.13. Правил у частині беззаперечної реалізації багажу, якщо його було знайдено більше ніж через 12 місяців з дати, коли він повинен прибути на станцію призначення, є не зовсім коректною. У будь-якому разі станція призначення зобов'язана повідомити пасажирів про виявлення втраченого багажу, якщо його місце проживання відоме чи може бути встановлено, незважаючи на те, скільки часу пройшло з моменту його втрати. Дані речі є особистою власністю громадян а, відповідно до ч. 1 ст. 321 ЦК України, право власності є непорушним. Ніхто не

може бути протиправно позбавлений цього права чи обмежений у його здійсненні.

9. Доведено, що наразі відповідальність перевізника за втрату або пошкодження багажу пасажирів має обмежений характер, тобто перевізник несе відповідальність лише в межах вартості перевезеного багажу і лише за наявності його вини. Разом з тим обґрунтовано точку зору про те, що дане положення про обмежену відповідальність перевізника є своєрідним захистом його майнових інтересів. Дані межі відповідальності перевізника є неприйнятними для застосування до правовідносин з перевезення пасажирів залізничним транспортом. Перевізник, не враховуючи можливості виникнення можливих збитків у пасажирів через неналежне виконання ним своїх обов'язків за договором перевезення багажу, даною нормою обмежує їх права та законні інтереси. У зв'язку з цим пропонується замість виключної неустойки, що сьогодні застосовується при притягненні перевізника до відповідальності за порушення зобов'язання з перевезення багажу залізничним транспортом, використовувати штрафну, яка б надавала можливість стягнення не лише самої неустойки, а й суми збитків.

## ВИСНОВКИ

Проведене теоретичне дослідження правового регулювання договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом дозволило досягти результатів, обумовлених поставленими при написанні дисертації завданнями. Основні результати дослідження полягають у наступному:

1. В основу створення оптимальної системи законодавства у сфері перевезень мають бути покладені принципи консолідації та уніфікації законодавства з метою систематизації нормативного матеріалу та зведення його до єдиного нормативно-правового акта. У зв'язку з цим пропонується прийняття Транспортного кодексу України та розроблення згідно з його положеннями для кожного виду транспорту своїх єдиних Правил перевезення. Створення такої системи нормативно-правового забезпечення перевезень усунуло б непоодинокі дублювання та колізії, що сьогодні мають місце у транспортному законодавстві, та усунуло б наявність великої кількості підзаконних нормативно-правових актів, що часто є формою реалізації міністерських та відомчих інтересів на шкоду пасажирів.

2. Основні та допоміжні договори в сфері транспорту утворюють систему транспортних договорів. У цій системі договір перевезення пасажирів та багажу посідає центральне місце.

3. Договір перевезення багажу має супутній характер, укладення якого може мати місце лише за наявності існування основного договору – договору перевезення пасажирів. Разом з тим об'єднання їх одним спільним поняттям – «договір перевезення пасажирів та багажу» є доцільним, адже вони мають одну спільну мету – забезпечення переміщення пасажирів та його речей.

4. Дослідження складових, що формують поняття цивільно-правового договору, а також його правової природи дозволило сформулювати його визначення як зобов'язально-правової форми правовідносин, що ґрунтуються на домовленості двох або більше сторін, які дійшли згоди за всіма істотними

умовами, з метою досягнення позитивного правового результату та настання юридичних наслідків.

5. За своєю юридичною характеристикою договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом є двостороннім, оплатним та консенсуальним (реальним) правочином.

6. Договір перевезення багажу в усіх випадках є реальним правочином і визнається укладеним лише в момент передачі пасажиром відповідного майна перевізнику.

7. Перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом за своєю природою є послугою, при наданні якої формується певне нематеріальне благо, що проявляється у доставці пасажирів та його багажу до пункту призначення.

8. Послугою з перевезення залізничним транспортом є діяльність перевізника, яка полягає у перевезенні пасажирів, багажу, вантажобагажу, пошти та вантажу до місця призначення, вказаного у проїзному (перевізному) документі.

9. Предметом договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом є послуга з перевезення, яка виявляється у безпечній, своєчасній та якісній доставці залізничним перевізником пасажирів та багажу до пункту призначення.

10. Видається доцільним здійснити таке розмежування правового становища учасників цивільних відносин, що виникають з договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом відносно можливості стати конкретним учасником перевезення: 1) особи, що не мають статусу пасажирів – які перебувають на території вокзалу в пунктах продажу проїзних документів, пунктах обслуговування, з метою скористатися послугами цих пунктів щодо проїзду залізничним транспортом, перевезення ручної поклажі, багажу, вантажобагажу, отримання довідки тощо; 2) особи, що є пасажирів: а) у широкому розумінні – які уклали договір перевезення, придбали квиток і перебувають на території вокзалу безпосередньо перед або після поїздки; б) у вузькому розумінні – які уклали договір перевезення, пред'явили квиток

провіднику вагона для погашення та перебувають у транспортному засобі з метою здійснення поїздки.

11. Багажем є речі та предмети, здані пасажиром для перевезення за окрему плату на підставі проїзного документа (квитка) до залізничної станції призначення, вказаної у перевізному документі (багажній квитанції, ярлику). Таке визначення має уніфікувати законодавство про залізничний транспорт у сфері перевезення багажу.

12. Обстоюється точка зору про те, що в угоді перевізника та пасажирів використання публічної оферти є скоріше винятком, ніж правилом. Здебільшого в інформації, що поширюється перевізником, відсутня конкретна пропозиція укласти договір, вивішування ж розкладів руху поїздів, оголошення про здійснення пасажирських перевезень або ж реклама залізничних перевезень є лише запрошенням зробити таку пропозицію.

13. Задля створення оптимальних механізмів врегулювання відносин між сторонами договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом внесення відомостей про пасажира до проїзного квитка є сучасною правовою та соціальною необхідністю.

14. Квиток на проїзд залізничним транспортом не можна вважати письмовою формою договору, хоча, даний правочин за своєю природою та сутністю наближається до письмового.

15. Форма укладення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом через мережу Інтернет є електронною, разом з цим, на неї поширюється правовий режим письмового правочину.

16. Резервування місць на проїзд залізничним транспортом телефоном або через Інтернет (попереднє замовлення квитків) є попереднім договором.

17. Інтернет-замовлення місць (з подальшим викупом проїзних документів у квитковій касі) за своєю природою є резервуванням місць та вписується в конструкцію попереднього договору, продаж же електронних проїзних документів та електронних проїзних документів з відкладеним друком через

мережу Інтернет є попереднім оформленням проїзного квитка, тобто укладенням основного договору.

18. Сплата комісійного збору за послугу, пов'язану з оформленням, поверненням та переоформленням проїзних документів, є необґрунтованою. Доведено, що договір комісії не може бути застосований до даних правовідносин. Більше того, цивільне законодавство взагалі не знає терміна «комісійний збір». Існує термін «комісійна плата», яка відповідно до чинного законодавства виплачується на підставі договору комісії.

19. Особи, які не досягли шестирічного віку і перевозяться безплатно без надання їм окремого місця, мають визнаватися пасажирями, наявність чого має підтверджуватися оформленням для них безкоштовного проїзного документа із занесенням до нього прізвища, ініціалів, а також виду та номера документа, що засвідчує їх особу.

20. Пропонується розділити обов'язки перевізника з перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом на чотири групи: 1) обов'язки, пов'язані із забезпеченням перевезення пасажирів; 2) обов'язки, пов'язані із забезпеченням перевезення багажу та ручної поклажі пасажирів; 3) обов'язки, пов'язані із забезпеченням вчасної та безпечної доставки пасажирів до пункту призначення; 4) обов'язки, пов'язані із забезпеченням якісного обслуговування пасажирів шляхом надання їм комплексу супутніх послуг відповідного рівня комфортності.

21. Пропонується здійснити диференціацію тарифів на перевезення пасажирів залізничним транспортом залежно від розташування місць у вагоні. Така диференціація може мати вигляд зменшення ціни перевезення відповідно до зручності та пріоритетності місця у вагоні: місця в середині вагону та нижні місця ⇒ верхні місця ⇒ бокові місця ⇒ місця, розміщені на виходах з вагону ⇒ бокові місця, розміщені на виходах з вагону. Політика, спрямована на диференціацію тарифів перевезень пасажирів, матиме характер справедливості, неупередженості та об'єктивності по відношенню до споживачів послуги з перевезення та якості надання цієї послуги в цілому.

22. Під якістю пасажирських перевезень пропонується розуміти критичну оцінку пасажиром ступеня відповідності комфортності перевезень його сподіванням та нормам закону, тобто таку властивість, яка визначає рівень забезпечення комфортності пасажирських перевезень.

23. Дослідження основних ознак, що властиві договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, дозволило сформулювати власне теоретичне його визначення: договором перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом є двосторонній правочин, за яким одна сторона (залізничний перевізник) зобов'язується безпечно й своєчасно перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення та надати якісні послуги з перевезення згідно з придбаним проїзним документом, а в разі здавання багажу – доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на його одержання, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу – також за його провезення.

24. Встановлено, що договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом може бути припинений: виконанням, за домовленістю сторін, неможливістю виконання зобов'язання, смертю фізичної особи, у разі втрати проїзного квитка, у разі односторонньої відмови пасажирів від поїздки.

25. Припинення зобов'язання неможливістю його виконання завжди має відшкодовуватися перевізником або в повному обсязі, або ж лише за неперслідувану відстань, залежно від того, на якій стадії виконання зобов'язання виникла обставина, за яку жодна із сторін не відповідає.

26. Втрата проїзного квитка пасажиром не може тягнути за собою припинення договору перевезення. Як доказ укладення договору слід використовувати дані про пасажирів та номер документа, на підставі якого було видано квиток. Такі дані повинні вноситися до проїзного квитка та дублюватися перевізником у електронних базах даних укладених договорів.

27. Необхідним є запровадження проїзного документа (квитка), який би складався із двох частин: бланка та корінця. Одна частина такого проїзного документа (бланк) має зберігатися у провідника вагону, інша ж його частина

(корінець) має залишатися у пасажирів. Даний корінець має слугувати підтвердженням укладення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, наприклад, у разі загублення провідником вагона бланка проїзного квитка або ж при перебуванні пасажирів в іншому вагоні, чи на проміжній станції прямування поїзда тощо.

28. Обґрунтовується необхідність запровадження системи штрафів, що можуть застосовуватися до перевізників за невиконання зобов'язання з перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом у встановлений строк. Запровадження такої відповідальності є необхідним заходом забезпечення прав пасажирів при їх перевезенні залізничним транспортом.

29. Усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів, може бути підставою звільнення перевізника від відповідальності за затримку у відправленні транспортного засобу, що перевозить пасажирів, або запізнення у прибутті такого транспортного засобу до пункту призначення лише в тих випадках, якщо ці порушення сталися внаслідок непереборної сили.

30. Доведено, що обмежена відповідальність перевізника за порушення зобов'язання з перевезення багажу залізничним транспортом є своєрідним захистом його майнових інтересів. Пропонується замість виключної неустойки, що сьогодні застосовується при притягненні перевізника до відповідальності за порушення зобов'язання з перевезення багажу залізничним транспортом, використовувати штрафну, яка б надавала можливість стягнення не лише самої неустойки, а й суми збитків.

## Додаток А

### Пропозиції щодо вдосконалення чинного законодавства України

1) Доповнити ч. 1 ст. 911 ЦК України «Права пасажира» п. 8:

*«право на безпечне та своєчасне перевезення до пункту призначення, а також на отримання якісних послуг з перевезення згідно з придбаним проїзним документом».*

2) Викласти поняття «багажу», що міститься у ст. 1 Закону України «Про залізничний транспорт», у такій редакції:

*«Багаж – речі та предмети, здані пасажиром для перевезення за окрему плату на підставі проїзного документа (квитка) до залізничної станції призначення, вказаної у перевізному документі (багажній квитанції, ярлику)».*

3) Доповнити п. 6 Розділу 1 «Загальні положення» Статуту залізниць України таким положенням:

*«Послугою з перевезення залізничним транспортом є діяльність перевізника, яка полягає у перевезенні пасажирів, багажу, вантажобагажу, пошти та вантажу до місця призначення, вказаного у проїзному (перевізному) документі».*

4) Викласти ч. 6 п. 127 Статуту залізниць України в такій редакції:

*«збереження ручної поклажі, що перевозиться разом з пасажиром, забезпечує її власник».*

5) Викласти поняття «пасажир», що міститься у п. 1.7. Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, у такій редакції:

*«Пасажир – фізична особа, що уклала договір перевезення та перевозиться залізничним транспортом на підставі проїзного документа, або що має проїзний документ і перебуває на території вокзалу безпосередньо перед вказаною поїздкою або безпосередньо після неї».*

б) Доповнити Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України п. 2.54.:

*«оформлення проїзних документів здійснюється після пред'явлення документа, що посвідчує особу (або його копії) із занесенням до проїзного документа прізвища та ініціалів особи».*

7) Викласти п. 2.31. Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України у такій редакції:

*«На дитину віком до 6 років, якщо вона не займає окремого місця та перевозиться з дорослим пасажиром безплатно, оформлюється безкоштовний проїзний документ із занесенням до нього її прізвища та ініціалів, а також виду та номера документа, що засвідчує її особу».*

8) Викласти п. 2.28. Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України у такій редакції:

*«За дітей віком від 6 до 14 років договір перевезення укладається їх батьками (усиновлювачами) або піклувальниками та органами опіки та піклування, або іншими особами, що досягли повноліття. Діти до 14 років допускаються до перевезення в пасажирських поїздах тільки в супроводі дорослих».*

9) Доповнити п. 7.7. Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України ч. 3:

*«За ненадання пасажиру місця згідно з придбаним проїзним документом, перевізник повинен сплатити штраф».*

10) Викласти п. 2.45. Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України у такій редакції:

*«Поновлення пошкоджених та втрачених проїзних документів здійснюється у квиткових касах за поданням паспорта пасажирів та його письмової заяви. На зворотному боці поновленого проїзного документа ставиться відмітка «Поновлений» та зазначаються дата, підпис, прізвище та ініціали касира.*

*Замість втраченого видається новий проїзний квиток, на зворотному боці якого ставиться відмітка «Дублікат» та зазначаються дата, підпис, прізвище та ініціали касира. Повернення поновлених проїзних документів та дублікатів здійснюється згідно з розділом 19 цих Правил».*

Пункт 32.26. Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України – скасувати;

11) Викласти ч. 2 п. 10 Порядку обслуговування громадян залізничним транспортом у такій редакції:

*«За договором перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом одна сторона (залізничний перевізник) зобов'язується доставити другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, а в разі здавання багажу – доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на його одержання, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу – також за його провезення».*

12) Викласти п. 19 Порядку обслуговування громадян залізничним транспортом у такій редакції:

*«Оформлення проїзних документів здійснюється після пред'явлення документа, що посвідчує особу (або його копії)».*

13) Викласти п. 2 Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті у такій редакції:

*«Застрахованими вважаються пасажирів з моменту оголошення посадки в морське або річкове судно, поїзд, автобус або інший транспортний засіб до моменту завершення поїздки, за винятком часу, протягом якого пасажир перериває свою поїздку або залишає межі вокзалу на проміжній станції чи на станції пересадки».*

## Додаток Б



**МВС УКРАЇНИ  
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ  
УНІВЕРСИТЕТ ВНУТРІШНІХ СПРАВ  
КІРОВОГРАДСЬКИЙ ЮРИДИЧНИЙ ІНСТИТУТ**

вул. Карла Маркса, 1. м. Кіровоград, 25015, тел./факс (0522) 36-60-55, www.univd.kr.ua

**ЗАТВЕРДЖУЮ**

Перший заступник

начальника Кіровоградського  
юридичного інституту ХНУВС

навчальної та методичної роботи  
в підрозділі міліції

**Б.Р. Стецюк**

2011 року

**А К Т**

впровадження результатів дисертаційного дослідження викладача кафедри тактико-спеціальної підготовки факультету підготовки фахівців міліції громадської безпеки Кіровоградського юридичного інституту Харківського національного університету внутрішніх справ Мінченка Андрія Олександровича на тему «Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні» у навчальний процес Кіровоградського юридичного інституту Харківського національного університету внутрішніх справ

*10 березня* 2011 року

м. Кіровоград

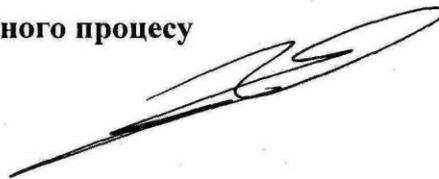
Комісія у складі: начальника кафедри цивільного права та цивільного процесу кандидата юридичних наук Д.В. Бойчука; в.о. завідувача кафедри господарського та екологічного права Л.С. Єрмоленко-Князевої; в.о. начальника кафедри тактико-спеціальної підготовки кандидата юридичних наук Є.Ю. Соболя; начальника кафедри адміністративного права та адміністративної діяльності кандидата юридичних наук, доцента О.С. Юніна склала цей акт про те, що матеріали дисертаційного дослідження на тему «Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні» викладача кафедри тактико-спеціальної підготовки Кіровоградського юридичного інституту ХНУВС Мінченка А.О. використовуються у

2

навчальному процесі Кіровоградського юридичного інституту Харківського національного університету внутрішніх справ, зокрема:

- на кафедрі цивільного права та процесу під час вивчення дисциплін «Цивільне право», «Цивільний процес»; «Основи римського приватного права»;
- на кафедрі господарського та екологічного права під час вивчення дисциплін «Цивільне право», «Цивільний процес»;
- на кафедрі адміністративного права та адміністративної діяльності під час вивчення дисциплін «Господарське право», «Адміністративна відповідальність», «Забезпечення прав людини в правоохоронній діяльності»;
- на кафедрі тактико-спеціальної підготовки під час вивчення дисципліни «Тактико-спеціальна підготовка».

**Начальник кафедри  
цивільного права та цивільного процесу  
КірюІ ХНУВС  
кандидат юридичних наук**



**Д.В. Бойчук**

**В.о. завідувача кафедри  
господарського та екологічного права  
КірюІ ХНУВС**



**Л.С. Єрмоленко-Князева**

**Начальник кафедри адміністративного права та  
адміністративної діяльності  
КірюІ ХНУВС  
кандидат юридичних наук, доцент**



**О.С. Юнін**

**В.о. начальника кафедри  
тактико-спеціальної підготовки  
КірюІ ХНУВС  
кандидат юридичних наук**



**Є.Ю. Соболев**

**СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ**

1. Автоматизированная система самообслуживания (АСС) «е-Квиток» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.e-kvytok.com.ua> (10.05.2011). – Назва з екрану.
2. Азар В.И. Транспорт и туризм / В.И. Азар, С.В. Поляк. – М.: Транспорт, 1972. – 160 с.
3. Александров-Дольник М.К. Договоры советского транспортного права: автореф. дис. на соиск. учен. степени доктора юрид. наук: спец. 12.00.03. / М.К. Александров-Дольник. – М., 1963. – 41 с.
4. Александров-Дольник М.К. Необходимые изменения в Уставе железных дорог СССР/ М.К. Александров-Дольник // Советское государство и право. – 1960. – № 9. – С. 110–114.
5. Александров-Дольник М.К. Содержание договора грузовой перевозки / М.К. Александров-Дольник // Советское государство и право. – М.: Наука, 1954. – № 4. – С. 102–107.
6. Ананько А. Заключение договоров путем электронного обмена данными [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.russianlaw.net/law/doc/a123.htm>. (10.05.2011). – Назва з екрану.
7. Андреева Л. Форма договора и последствия ее несоблюдения / Л. Андреева // Российская юстиция. – 1999. – №2. – С. 15–17.
8. Андрианов И.А. Договор перевозки грузов по внутренним водным путям сообщения СССР: дис. ...доктора юрид. наук: 12.00.03 / Андрианов Игорь Александрович. – Ростов-на-Дону, 1970. – 260 с.
9. Антимонов Б.С. Гражданская ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности / Б.С. Антимонов. – М.: Госюриздат, 1952. – 295 с.
10. Апопій І.В. Значення і особливості систематизації договорів в цивільному праві України / І.В. Апопій // Проблеми кодифікації законодавства України. – К.: Ін-т держ. і права ім. Коретського, 2003. – С. 90–94.

11. Ахундов Расим Адиль Оглы. Правовое регулирование пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Российской Федерации: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Расим Адиль Оглы Ахундов. – М., 2005. – 190 с.
12. Баукин В.Г. Правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта: автореф. дис. на соиск. учен. степени доктора юрид. наук: спец. 12.00.03. / В.Г. Баукин. – СПб, 2004. – 45 с..
13. Баукин В.Г. Источники правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта / В.Г. Баукин // Правоведение. – 2004. – № 2. – С. 76–90.
14. Белов В.А. Гражданское право: общая и особенная часть: учеб. / В.А. Белов. – М.: АО «Центр ЮрИнфоР», 2003. – 960 с.
15. Бельгия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.evropa.org.ua/country/belgium/2\\_8.htm](http://www.evropa.org.ua/country/belgium/2_8.htm) (10.05.2011). – Назва з екрану.
16. Бервено С.М. Класифікація цивільно-правових договорів у сучасному праві України / С.М. Бервено // Науковий вісник КНУВС. – 2006. – № 2. – С. 91–99.
17. Бервено С.М. Проблеми договірної права України: моногр. / С.М. Бервено. – К.: Юрінком Інтер, 2006. – 392 с.
18. Блащук А.М. Припинення договірних зобов'язань у цивільному праві України: дис... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Блащук Артем Миколайович. – К., 2006. – 195 с.
19. Борисова В.І. Цивільне право України: підруч. у 2-х т. / Борисова В.І., Спасибо-Фатеева І.В., Яроцький В.Л. – К.: Юрінком Інтер, 2004. – Т.2. – 552с.
20. Бородовський С.О. Укладення, зміна та розірвання договору у цивільному праві України: дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.03 / Бородовський Станіслав Олександрович. – Івано-Франківськ, 2005. – 211 с.
21. Брагинский М.И. Договорное право. Книга первая: Общие положения. 3-е изд., стер. / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский – М.: Статут, 2008. – 847 с.
22. Брагинский М.И. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. 4-

- е изд., стер. [учеб.] / М.И Брагинский., В.В. Витрянский – М.: Статут, 2007. – 910 с.;
23. Булгакова І.В. Правове регулювання перевезення вантажів залізничним транспортом в Україні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04 / Булгакова Ірина Валеріївна – К., 2003. – 201 с.
  24. Быков А.Г. Комментарий к Уставу автомобильного транспорта союзных республик /Быков А.Г., Половинчик Д.М., Савичев Г.П. – М.: Юрид. лит., 1978. – 232 с.
  25. Быков А.Г. Гражданско-правовые проблемы транспортного обслуживания населения. В кн.: Правовое регулирование отношений в сфере обслуживания граждан / А.Г. Быков. – Академия наук СССР. Институт государства и права; Ред. кол.: А.Ю. Кабалкин и др. – М.,1983. – 172 с.
  26. В автобус по паспорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу: // <http://www.interfax.ru/business> (31.03.2010). – Назва з екрану.
  27. В Україні вводять єдиний квиток на всі види транспорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу: // <http://www.pravda.com.ua/news/2008/11/21/3617101/> (21.11.2008). – Назва з екрану.
  28. Васильева В.В. Договор перевозки: юридические аспекты / В.В. Васильева. – М.: ГроссМедиа, 2008. – 223 с.
  29. Веретельник Л.К. Систематизація договорів у цивільному праві: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03. «Цивільне право та цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Л.К. Веретельник – Х., 2007. – 19 с.
  30. Витрянский В. Договоры об организации перевозок грузов / В. Витрянский // Хозяйство и право. – 2001. – №3. – С. 41–55.
  31. Витрянский В. Новый Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации (УЖТ) и договор перевозки / В. Витрянский // Хозяйство и право. – 2003. – № 4. – С. 15–30.

32. Витрянский В. Ответственность по договору перевозки груза / В. Витрянский // *Хозяйство и право*. – 2001. – №5. – С. 36–54.
33. Витрянский В. Понятие и виды договора перевозки. Система договоров перевозки / В. Витрянский // *Хозяйство и право*. – 2001. – №1. – С. 60–74.
34. Витрянский В. Участники договорных отношений, связанных с перевозками / В. Витрянский // *Хозяйство и право*. – 2001. – №2. – С. 26–48.
35. Витрянский В.В. Договор перевозки / В.В. Витрянский – М.: Статут, 2001. – 526 с.
36. Германское право. Часть I. Гражданское уложение: Пер. с нем. / Серия: Современное зарубежное и международное частное право. – М.: Международный центр финансово-экономического развития, 1996. – 552 с.
37. Гольцов В.Б. О понятии договора в гражданском праве / В.Б. Гольцов // *Известия высших учебных заведений. Правоведение*. – 2005. – №4. – С. 46–55.
38. Гордон М.В. Система договоров в советском гражданском праве / М.В. Гордон // *Ученые записки харьковского юридического института*. Вып. 5. – Харьков, 1954. – С. 65–87.
39. Горюнов А.В. Правовое регулирование железнодорожных перевозок грузов по российскому законодательству: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Горюнов Алексей Владимирович – М., 2006. – 137 с.
40. Гражданское право России. Общая часть. Курс лекций / Отв. ред. О.Н. Садилов. – М.: Юристъ, 2001. – 776 с.
41. Гражданское право Украины: [учеб. для вузов системы МВД Украины]: В 2-х частях. Часть I / [А.А. Пушкин, В.М. Самойленко, Р.Б. Шишка и др.]; под ред. проф. А.А. Пушкина, доц. В.М. Самойленко. – Х.: Ун-т внутр. дел; «Основа», 1996. – 440 с.
42. Гражданское право: учеб. Ч. I. / [Сергеев А. П. , Толстой Ю. К. и др.]; под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. – [3-е изд.]. – М.: «ПРОСПЕКТ», 1998. – 632 с.

43. Гражданское право: учеб. Ч. II / [Сергеев А. П. , Толстой Ю. К. и др.]; под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. – [4-е изд.] – М.: «ПРОСПЕКТ», 1998. – 784 с.
44. Гражданское право: В 2-х т. Т. II, полутом 1: учеб / отв. ред. проф. Е.А. Суханов. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Волтерс Клувер, 2004. – 704с.
45. Гражданское право: в 2-х т. Т. II, полутом 2: учеб. / отв. ред. проф. Е.А. Суханов. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Изд-во БЕК, 2003. – 544с.
46. Гражданское уложение. Проект Высочайше учрежденной Редакционной Комиссии по составлению проекта Гражданского уложения. – СПб, 1905.
47. Грибанов В.П. Проблемы изменения Основ гражданского законодательства СССР и союзных республик / В.П. Грибанов // Вестник МГУ. Сер. 11 Право. – 1987. – № 4. – С. 32–41.
48. Гусаков А.Г. Железнодорожное право по законодательству СССР / А.Г. Гусаков. – М.: Транспечать НКПС, 1929. – 343 с.
49. Гусаков А.Г. Железнодорожное право / А.Г. Гусаков // Основные вопросы железнодорожного права. – М.: Изд. Бюро правлений жел. дор. и транспечати, 1925. – С. 19–36.
50. Данилова Т.Б. Перевезення вантажів залізницею: правове регулювання та арбітражна практика / Т.Б. Данилова. Тези доповідей і виступів науково-практичного семінару. – К.: Видавничий Дім «Юридична книга». – 2000. – 80 с.
51. Дело Бурдов против России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://sutyajnik.ru/rus/echr/judgments/burdov\\_rus.htm](http://sutyajnik.ru/rus/echr/judgments/burdov_rus.htm) (10.05.2011). – Назва з екрану.
52. Довгополов А.А. Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом по российскому праву: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Довгополов Александр Александрович – М., 2006. – 227 с.
53. Доліненко Л.О. Цивільне право України: навч. посіб. / Доліненко Л.О., Доліненко В.О., Сарановська С.О. – К.: Кондор, 2006. – 356 с.

54. Егизаров В.А. Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации / В.А. Егизаров, В.Б. Ляндрес. – М.: Контракт, 2004. – 261 с.
55. Егизаров В.А. Проблемы совершенствования транспортного законодательства СССР : автореф. дис. на соиск. учен. степени доктора юрид. наук : спец. 12.00.04. / В.А. Егизаров. – М., 1986. – 44 с.
56. Егизаров В.А. Транспортное право: учеб. – Изд. 4-е, перераб. и доп. / В.А. Егизаров. – М.: Юстицинформ, 2007. – 546 с.
57. Егизаров В.А. Транспортное право: учеб. пособие / В.А. Егизаров. – М.: Юрид. лит., 1999. – 272 с.
58. Ефремов Е.А. Договор воздушной перевозки: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Ефремов Ефрем Александрович – Волгоград, 2006. – 191 с.
59. Ефремов Е.А. Правовое регулирование и охрана воздушных перевозок: моногр. / Ефремов Е.А., Мелихов В.М., Шаронов С.А. – Волгоград: Волгоград. науч. изд-во, 2009. – 227 с.
60. Заїка Ю.О. Українське цивільне право: Навч. посіб. – 2-е вид. змін, і доп. / Ю.О. Заїка – К.: Всеукраїнська асоціація видавців «Правова єдність», 2008. – 368 с.
61. Залесский В.В. Транспортные договоры: учебно-практ. пособие / В.В. Залесский. – М.: Изд-во Тихомирова М. Ю., 2004. – 312 с.
62. Залесский В. О защите прав пассажира в отношениях с транспортной организацией-перевозчиком / В. Залесский // Право и экономика. – М.: Юрид. Дом «Юстицинформ», 2000. – № 9. – С. 15–21.
63. Залізницями України сьогодні курсують 19 вагонів для перевезення людей з особливими потребами [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.uz.gov.ua/index.php?m=info.news.ZMI.ZMI2009&f=Doc.View&p=ZMI2009\\_osobpotreby&lng=uk](http://www.uz.gov.ua/index.php?m=info.news.ZMI.ZMI2009&f=Doc.View&p=ZMI2009_osobpotreby&lng=uk) (02.02.2009). – Назва з екрану.
64. Залізниця України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://visitua.info/ukraine/103> (23.06.2009). – Назва з екрану.

65. Запорожец А.М. К проблеме невозможности исполнения обязательств / А.М. Запорожец // Журнал российского права. – 2003. – № 12. – С. 40–48.
66. Зарапина Л.В. Правовое регулирование перевозки пассажиров автомобильным транспортом в междугородном сообщении: дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.03 / Зарапина Лидия Владимировна. – Волгоград, 2005. – 212 с.
67. Изволенский В.Н. Правовые вопросы железнодорожных перевозок / В.Н. Изволенский. – М.: Трансжелдориздат, 1951. – 214 с.
68. Иоффе О.С. Обязательственное право / О.С. Иоффе. – М.: Юрид. лит., 1975. – 880 с.
69. Інструкція провідника пасажирських вагонів № ЦЛ-0038: Наказ Укрзалізниці №234-Ц від 01.09.2003.
70. Кабалкин А.Ю. Гражданско-правовой договор в сфере обслуживания / А.Ю. Кабалкин. – М.: Наука, 1980. – 256 с.
71. Качество продукции [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://ru.wikipedia.org/wiki/Качество\\_продукции](http://ru.wikipedia.org/wiki/Качество_продукции) (10.05.2011). – Назва з екрану.
72. Кашанин А.В. К вопросу о классификации гражданско-правовых договоров / А.В. Кашанин // Юрист. – 2001. – № 9. – С. 27–30.
73. Кейлин А.Д. Советское морское право / А.Д. Кейлин. – М.: Водтрансиздат, 1954. – 395 с.
74. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984, № 8073-Х // Відомості Верховної Ради УРСР від 18.12.1984. – 1984. – № 51, – С. 1122.
75. Колосов Р. Послуга як економічна та правова категорія / Р. Колосов // Підприємництво, господарство і право. – 2009. – № 7. – С. 67–70.
76. Колпаков В.С. Развитие и совершенствование пассажирских перевозок / В.С. Колпаков, В.Г. Шубко. – М.: Транспорт, 1983. – 191 с.
77. Колянковська Т.О. Правове регулювання перевезень вантажів в прямому змішаному сполученні: дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.03 / Колянковська Тетяна Олександрівна. – Одеса, 2003. – 177 с.

78. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации: в 3-х т. Т. 1. / [Абова Т.Е., Аникина Е.Б., Беляева З. С. и др.]; под. ред. Т.Е. Абовой, А.Ю. Кабалкина. – М.: Юрайт-Издат, 2007. – 1060 с.
79. Комментарий к Уставу железных дорог СССР / под ред. Г.Б. Астановского. – М.: Юрид. лит., 1986. – 400 с.
80. Конвенція про захист прав людини та основних свобод // *Голос України*, 10 січ. 2001 р. – № 3 (2503). – стр. 6–8.
81. Конституція України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР // *Відомості Верховної Ради України* від 23.07.1996. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
82. Косолец А.А. Правовое регулирование электронного документооборота / А.А. Косолец // *Вестник Московского университета. Сер. 11. Право.* – 1997. – № 4. – С. 46–60.
83. Костюченко Л.М. Автомобільні перевезення у міжнародному сполученні: моногр. / Л.М. Костюченко, М.Р. Наапетян. – К.: Слово, 2007. – 656 с.
84. Кохановська О.В. Теоретичні проблеми інформаційних відносин у цивільному праві: моногр. – К.: Видавничо-поліграфічний центр «Київський університет», 2006. – 463 с.
85. Красавчиков О.А. Система отдельных видов обязательств / О.А. Красавчиков // *Советская юстиция.* – 1960. – № 5. – С. 42–43.
86. Красикова А.В. Гражданско-правовое регулирование электронных сделок: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Красикова Анна Валериевна. – Волгоград, 2005. – 180 с.;
87. Круглик Н.В. Гражданско-правовое регулирование отношений, возникающих из договора воздушной перевозки пассажира в деятельности военных организаций (на примере Федеральной службы безопасности): дис. ... канд. юрид. наук: 20.02.03 / Круглик Наталия Владимировна. – М., 2006. – 182 с.
88. Круглик Н.В. Гражданско-правовое регулирование отношений, возникающих из договора воздушной перевозки пассажира в деятельности военных организаций: на примере Федеральной службы безопасности: автореф. дис. на соиск. учен. степени канд. юрид. наук: спец.: 20.02.03 «Военное право,

- военные проблемы международного права» / Н. В. Круглик. – М., 2006. – 24 с.
89. Ларин В.В. Правовое регулирование заключения сделок на современном этапе / Ларин В.В., Лебедев А.Н., Соловьяненко Н.И. // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.vlarin.chat.ru/larin/diplom.htm>. (10.05.2011). – Назва з екрану.
90. Літвінова О.В. Договори страхування, що пов'язані із залізничним перевезенням вантажів: дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.03 / Літвінова Оксана Володимирівна. – Харків, 2006. – 198 с.
91. Луць А.В. Свобода договору в цивільному праві України : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право / А.В. Луць. – К., 2001. – 18 с.
92. Макаренко М.В. Основи правового регулювання діяльності залізниць України / Макаренко М.В., Голубничий В.Б., Нечипоренко Н.С.; за заг. ред. М.В. Макаренка. – К.: Київ. ун-т економіки і технологій транспорту, 2005. – 261 с.
93. Маковский А.Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов на советских судах: автореф. дис. на соиск. учен. степени канд. юрид. наук / А.Л. Маковский. – М., 1959. – 19 с.
94. Малов В.А. Удосконалення методів зниження шумового навантаження, що впливає на обслуговуючий персонал і пасажирів дизель- та електропоїздів: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. техн. наук: спец. 05.26.01 / Малов В'ячеслав Анатолійович. – Луганськ, 2007. – 19 с.
95. МВС України виступило ініціатором повернення іменних залізничних квитків [Електронний ресурс]. – Режим доступу: // <http://mvs.gov.ua/mvs/control/main/uk/publish/article/332841> (30.04.2010). – Назва з екрану.

96. Микрюкова Г.А. Договор перевозки пассажира в советском гражданском праве: дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.03 / Микрюкова Галина Алексеевна. – Свердловск, 1986. – 201 с.
97. Микрюкова Г.А. Договор перевозки пассажира в советском гражданском праве: автореф. дис. на соиск. учен. степени канд. юрид. наук: 12.00.03 / Г.А. Микрюкова. – Свердловск, 1986. – 16 с.
98. Мінченко А.О. Деякі проблеми припинення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом / А.О. Мінченко // Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ. – 2010. – № 3 (50). – С. 252–261.
99. Мінченко А.О. Джерела правового регулювання договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні / А.О. Мінченко // Кримський юридичний вісник №2 (9). – 2010. – ч. 1. – С. 125–134.
100. Мінченко А.О. Проїзний квиток – документ, що надає право на проїзд залізничним транспортом / А.О. Мінченко // Кримський юридичний вісник. – 2009. – Вип. 2 (6). – С. 305–312.
101. Мінченко А.О. Форма договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом / А.О. Мінченко // Право і безпека. – 2010. – № 1 (33). – С. 152–157.
102. Мінченко Р.М. Загальні положення про перевезення. – В кн.: Цивільне і сімейне право України: навч.-практич. посібник / за ред. Є.О. Харитонова, А.І. Дрішлюка – Х.: Одиссей, 2003. – 640 с.
103. Міхно О.І. Припинення договору за цивільним законодавством України: дис... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Міхно Ольга Іванівна. – К., 2007. – 246 с.
104. Молчанов В.В. Гражданско-правовое регулирование воздушных перевозок: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Молчанов Владимир Валерьевич. – М., 2007. – 210 с.
105. Морандьер Л.Ж. Гражданское право Франции / пер. с фр. и вступительная статья Е. А. Флейшиц. Т. 2 / Л.Ж. Морандьер. – М.: Изд-во иностр. лит., 1960. – 728 с.

106. Морандьер Л.Ж. Гражданское право Франции / пер. с фр. и вступительная статья Е. А. Флейшиц. Т. 3 / Л.Ж. Морандьер. – М.: Изд-во иностр. лит., 1960. – 748 с.
107. Морозов С.Ю. Договоры об организации перевозок / С.Ю. Морозов – М.: Юрист, 2004. – 125 с.
108. Наапетян М.Р. Договор перевозки грузов автомобильным транспортом по законодательству УССР: автореф. дис. на соиск. учен. степени канд. юрид. наук: 12.00.03 / М.Р. Наапетян. – К., 1976. – 26 с.
109. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України: у 2-х т. – 3-тє вид., перероб. і доп. / за ред. О.В. Дзери (кер. авт. кол.), Н.С. Кузнєцової, В.В. Луця. – К.: Юрінком Інтер, 2008. – Т. II. – 1088 с.
110. небесов Н.А. Перевозка пассажиров и багажа : Лекции, чит. в Школе кондукторов Екатеринин. ж. д. / Н.А. небесов. – Екатеринослав: Типо-лит. Екатеринин. ж. д., 1915. – 97 с.
111. Нечипуренко О.М. Цивільно-правове регулювання перевезень таксі: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право / О.М. Нечипуренко. – Одеса., 2008 – 20 с.
112. Нечипуренко О.М. Цивільно-правове регулювання перевезень пасажирів таксі: моногр. / Нечипуренко О.М., Резніченко С.В., Самойленко Г.В. – Одеса: ОДУВС, 2010. – 188 с.
113. Нечипуренко О.М. Цивільно-правове регулювання перевезень таксі: дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.03 / Нечипуренко Олександр Михайлович – Одеса, 2009. – 194 с.
114. Новиков В.М. Транспортное право (железнодорожный транспорт): учеб. для студ. вузов железнодорожного трансп. – М.: ГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2007. – 358 с.
115. Новицкий И. Б. Общее учение об обязательствах / И.Б. Новицкий, Л.А. Лунц. – М.: Юрид. лит. – 1950. – 418 с.

116. Носко Л.Я. Правовое регулирование перевозок / Л. Я. Носко. – Х.: Харьков. юрид. ин-т, 1973. – 481 с.
117. О внесении изменений в законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых законодательных актов Российской Федерации в связи с принятием федеральных законов «О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» и «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»: Федеральный закон от 22 августа 2004 г. № 122-ФЗ (с изм. и доп. от 29 ноября, 21, 29, 30 декабря 2004 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации от 30 августа 2004 г. – № 35 – Ст. 3607.
118. Об утверждении Гражданского кодекса Украинской ССР: Закон Украинской ССР от 18.07.1963 // Ведомости Верховной Рады УССР, 1963. – № 30. – Ст. 463.
119. Об утверждении Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик: Закон СССР от 08.12.1961 // Ведомости Верховного Совета СССР, 1961. – № 50. – Ст. 525.
120. Об утверждении Правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности: Постановление Правительства Российской Федерации от 02.03.2005 – № 111.
121. Об утверждении Устава автомобильного транспорта РСФСР: Постановление СМ РСФСР от 8 января 1969 г. – № 12.
122. Об утверждении Устава железных дорог РСФСР: Постановление СНК РСФСР от 16 августа 1920 г. // Сборник Уложений РСФСР, 1920. – № 77. – Ст. 362.

123. Об утверждении Устава железных дорог РСФСР: Постановление СНК РСФСР от 12 июня 1922 г. // Сборник Уложений РСФСР, 1922. – № 38. – Ст. 445.
124. Об утверждении Устава железных дорог Союза СССР: Постановление СНК СССР от 10 февраля 1935 г. // Сборник Законодательства СССР, 1935. – № 9. – Ст. 73.
125. Об утверждении Устава железных дорог Союза СССР: Постановление Совета Министров СССР от 8 декабря 1954г. – №2414.
126. Об утверждении Устава железных дорог Союза СССР: Постановление Совета Министров СССР от 6 апреля 1964 г. № 270 // СП СССР. – 1964. – № 5. – Ст. 36.
127. Об утверждении Устава железных дорог Союза СССР: Постановление ЦИК и СНК СССР от 22 июня 1927 г. // Сборник Законодательства СССР, 1927. – № 30. – Ст.307–308.
128. Об утверждении Устава железных дорог СССР: Постановление Совета Министров СССР от 6 апреля 1964 г. – № 270.
129. Общий устав российских железных дорог 1885 г. – М.: ОАО «Газета «Гудок», 2007. – 92 с.
130. Ожегов С.И. Словарь русского языка: Ок. 57000 слов / под ред. докт. филол. наук проф. Н.Ю. Шведовой. – 14-е изд., стереотип. – М.: Русский язык, 1982. – 816 с.
131. Отдельные виды обязательств / [Авт. кол.: Б.С. Антимонов, И.Л. Брауде, К.А. Граве и др.]; под ред. К.А. Граве, И.Б. Новицкого; Всесоюзный институт юридических наук Министерства юстиции СССР. – М.: Госюриздат, 1954. – 360 с.
132. Панова А.С. Качество товаров, работ, услуг как правовая категория / А.С. Панова // Журнал российского права. – М.: Норма, 2010 – № 4. – С. 79–85.

133. Пасажир «швидкого» потягу кинув виклик залізниці і... виграв! [Електронний ресурс]. – Режим доступу: // <http://www.uapravo.org/text.php?id=3> (11.09.2000). – Назва з екрану.
134. Петровский С.В. Интернет и право: точки напряжения / С.В. Петровский // Наука и жизнь. – 2001. – №3 – С. 84–87.
135. Петровский С.В. Правовое регулирование оказания Интернет-услуг: дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.03 / Петровский Станислав Витальевич. – М., 2002. – 189 с.
136. Пирвиц Э.Э. Проект статей о договоре перевозки с объяснительною запискою. Сост. Э.Э. Пирвиц, под руководством А.А. Книрима. – Спб, 1894. – 236 с.
137. Плавтов Н. Очерки русского железнодорожного права / Н. Плавтов. – Харьков: Н.В. Петров, 1902. – 184 с.
138. Погрібний С.О. Механізм та принципи регулювання договірних відносин у цивільному праві України: моногр. / С.О. Погрібний / – К. : Правова єдність, 2009. – 304 с.
139. Покровский Б.В. Договор перевозки пассажиров и багажа по железным дорогам СССР: дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.03 / Покровский Борис Владимирович. – Алма-Ата, 1956. – 270 с.
140. Польша [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.evropa.org.ua/country/polland/2\\_7.htm](http://www.evropa.org.ua/country/polland/2_7.htm) (10.05.2011). – Назва з екрану.
141. Услуги у поїздах [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua/?m=services.transppl.servpass&lng=uk> (10.05.2011). – Назва з екрану.
142. Потапов В.П. Коммерческая эксплуатация железных дорог СССР / В.П. Потапов, А.Т. Дерibas – М.: Трансжелдориздат, 1950. – 415 с.
143. Правила перевозок пассажиров и багажа по железным дорогам Союза ССР (Тарифное руководство № 5) от 04 ноября 1958 г.

144. Про встановлення переліку платних послуг, що надаються пасажиром на вокзалах і в поїздах: Наказ Державного територіально-галузевого об'єднання «Південно-Західна залізниця» від 13.05.2005 – № 150-Н.
145. Про електронний цифровий підпис: Закону України № 852-IV від 22.05.2003 // Відомості Верховної Ради України – 2003. – № 36. – Ст. 276.
146. Про електронну торгівлю: Типовий закон Комісії Організації Об'єднаних Націй з права міжнародної торгівлі від 16.12.1996.
147. Про залізничний транспорт: Закон України від 4 липня 1996 № 273/96-ВР // Відомості Верховної Ради, 1996. – № 40. – Ст. 183.
148. Про затвердження Інструкції із заходів безпеки при поводженні з табельною вогнепальною зброєю: Наказ МВС України від 25.11.2003 р. № 1444;
149. Про затвердження Інструкції про порядок виготовлення, придбання, зберігання, обліку, перевезення та використання вогнепальної, пневматичної і холодної зброї, пристроїв вітчизняного виробництва для відстрілу патронів, споряджених гумовими чи аналогічними за своїми властивостями металевими снарядами не смертельної дії, та зазначених патронів, а також боєприпасів до зброї та вибухових матеріалів: Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 21 серп. 1998 р. № 622.
150. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів річковим, морським транспортом: Наказ Державного комітету з питань регуляторної політики та підприємства та Міністерства транспорту України від 30.01.2002 – № 11/50 // Офіційний Вісник України від 07.03.2002. – Ст. 381;
151. Про затвердження окремих розділів Правил перевезення вантажів: Наказ Міністерства транспорту України № 644 від 21.11.2000 // Офіційний Вісник України від 15.12.2000, – Ст. 2108.
152. Про затвердження Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України: Постанова Кабінету Міністрів України від 29.02.1996. – № 262.

153. Про затвердження Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України № 959 від 14.08.1996 // Урядовий кур'єр – № 171–172 від 12.09.96.
154. Про затвердження Порядку обслуговування громадян залізничним транспортом: Постанова Кабінету міністрів України від 19 березня 1997 р. № 252 // Урядовий кур'єр. – 1997. – № 60–61.
155. Про затвердження Порядку оформлення розрахункових і звітних документів при здійсненні продажу проїзних і перевізних документів на залізничному транспорті: Наказ Міністерства транспорту України, Державної податкової адміністрації від 24.10.2001 № 712/431 // Офіційний вісник України. – 2002. – № 7. – Ст. 318.
156. Про затвердження Правил безпеки громадян на залізничному транспорті України: Наказ Міністерства транспорту України № 54 від 19.02.1998 // Офіційний Вісник України від 16.04.98.
157. Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту: Постанова Кабінету Міністрів України № 176 від 18.02.1997 // Офіційний Вісник України (книга друга) від 02.04.97.
158. Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку від 27 грудня 2006 р. № 1196 // Офіційний Вісник України. – 2007. – № 26. – Ст. 1065.
159. Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України: Наказ Міністерства транспорту від 28 липня 1998 р. № 297 // Офіційний Вісник України від 22.10.98.
160. Про затвердження Правил перевезення пошти та експлуатації поштових вагонів на залізницях України: Наказ Міністерства транспорту та Міністерства зв'язку України № 26/90 від 20.03.97 // Офіційний Вісник України від 15.05.97.
161. Про затвердження Правил перевезень військових пасажирів, багажу та вантажобагажу залізничним транспортом України: Наказ Міністерства

- транспорту України № 346 від 05.07.1999 // Офіційний Вісник України від 06.08.99.
162. Про затвердження Правил поведінки громадян на залізничному транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України № 903 від 10.11.95.
163. Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів: Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 14.03.2006 № 186 // Офіційний Вісник України від 05.07.2006. – Ст. 1840;
164. Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу: Наказ Міністерства транспорту України № 568 від 25.07.2003 / Офіційний Вісник України від 19.09.2003. – Ст. 1958.
165. Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу: Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 14 березня 2006 р. № 187 // Офіційний Вісник України. – 2006. – № 25.– Ст. 1841.
166. Про затвердження Правил технічної експлуатації залізниць України: Наказ Міністерства транспорту України № 411 від 20.12.1996 // Офіційний Вісник України (книга друга) від 02.04.97.
167. Про затвердження Рекомендацій щодо вживання термінів та визначень з безпеки руху поїздів. Тимчасова інструкція з організації швидкісного руху пасажирських поїздів. Вимоги до інфраструктури та рухомого складу: Наказ Міністерства Транспорту України (Рекомендації, розд. 3) від 03.06.2004 № 464.
168. Про затвердження Санітарних норм виробничого шуму, ультразвуку та інфразвуку ДСН 3.3.6.037-99: Постанова Міністерства охорони здоров'я України, Головний державний санітарний лікар України № 37 від 01.12.99.
169. Про затвердження Статуту залізниць України: Постанова Кабінету Міністрів України № 457 від 6 квітня 1998 р. // Офіційний Вісник України. – 1998. – № 14;
170. Про захист прав споживачів: Закон України // Відомості Верховної Ради України, 1991. – № 30 – Ст. 379.

171. Про порядок тимчасової дії на території України окремих актів законодавства союзу РСР: Постанова Верховної Ради України від 12.09.1991 // Відомості Верховної ради України. – 1991. – № 46. – Ст. 621.
172. Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди: Постанова Пленуму Верховного Суду України № 6 від 27.02.92.
173. Про практику розгляду цивільних справ за позовами про захист прав споживачів: Постанова Пленуму Верховного Суду України № 5 від 12.04.96.
174. Про природні монополії: Закон України від 20.04.2000 № 1682-III // Офіційний Вісник України від 26.05.2000.
175. Про страхування: Закон України № 85/96-ВР від 07.03.1996 // Відомості Верховної Ради України від 30.04.96 – Ст. 78.
176. Про судову практику в справах про відшкодування моральної (немайнової) шкоди: Постанова Пленуму Верховного Суду України № 4 від 31.03.95.
177. Про транспорт: Закон України від 10.11.94 № 233/94-ВР // Відомості Верховної Ради України, 1994. – № 51. – ст. 446.
178. Процьків Н.М. Правове регулювання розірвання цивільно-правових договорів за цивільним законодавством України: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Процьків Наталія Миколаївна. – К., 2003. – 180 с.
179. Пугинский Б.И. Гражданско-правовой договор / Б.И. Пугинский // Вестник Моск. ун-та. Серия 11, Право. – 2002. № 2. – М.: Изд-во Моск. ун-та. – С. 38–57.
180. Пушкин А.А. Дифференциация правового регулирования отношений по бытовому обслуживанию населения. – В кн.: Гражданское право и сфера обслуживания: Межвуз. сб. науч. тр. / Свердлов. юрид. ин-т им. Р.А. Руденко; [Редкол.: О.А. Красавчиков (отв. ред.) и др.]. – Свердловск: СЮИ, 1984. – 153 с. – С. 61–67.
181. Рабинович И.М. Теория и практика железнодорожного права по перевозке грузов, багажа и пассажиров / И.М. Рабинович. – Санкт-Петербург: тип. М.М. Стасюлевича, 1891. – 509 с.

182. Расулов А.В. Договор железнодорожной перевозки грузов. Договор железнодорожной перевозки пассажира и багажа / А.В. Расулов. – М.: Юрид. Ин-т МИИТа, 2007. – 284с.
183. Расулов А.В. Правовые проблемы договора железнодорожной перевозки груза в период перехода к рыночной экономике: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Расулов Алекпер Вагифович. – М., 2003. – 167 с.
184. Ремишевский П.В. Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору воздушной перевозки: автореф. дис. на соиск. учен. степени канд. юрид. наук: 12.00.03 / П.В. Ремишевский. – М., 2007. – 29 с.
185. Рішення Автозаводського районного суду м. Кременчука від 07.03.2006 справа № 2-1376/06.
186. Рішення Апеляційного суду Донецької області від 26.03.2008, справа № 22-1234.
187. Рішення Ворошиловського районного суду м. Донецька від 10.10.2007, справа № 22-1234.
188. Рішення Замостянського районного суду м. Вінниці від 27.02.2009, справа № 2-632 // <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/5636724>;
189. Рішення Ленінського районного суду м. Харкова від 21.10.2008 р., справа № 2-2629/08.
190. Рішення Суворовського районного суду м. Одеси від 27.11.2007 р., справа № 2-2755/07 // <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/5637655>.
191. Рішення Харківського районного суду Харківської області від 11.02.2008, справа № 2-97/08.
192. Романец Ю.В. Некоторые проблемы квалификации гражданских договоров / Ю.В. Романец // Журнал российского права. – 2000. – № 1. – С. 52–58.
193. Ромовська З.В. Українське цивільне право. Загальна частина: Академічний курс: підруч. – 2-ге вид, допов. / З.В. Ромовська – К.: Алерта; КНТ; ЦУЛ, 2009. – 594 с.
194. Ромовська З.В. Цивільна правоздатність громадян / З.В. Ромовська // Право України. – 1994. – №10. – С. 51–53.

195. Самойленко Г.В. Договір перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні: дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.03. / Самойленко Георгій Валерійович. – Харків, 2003. – 175 с.
196. Самойленко Г.В. Транспортна послуга як об'єкт цивільних прав. Об'єкти цивільного права // Збірка доповідей та тез повідомлень на засіданнях круглого столу (16–17 жовтня 2009 р., м. Сімферополь): КрЮІ ОДУВС, ОДУВС, НУДПС України. – С. 34–36.
197. Самойлович П.Д. Договор морской перевозки по советскому праву / П.Д. Самойлович. – М.: Мор. транспорт, 1952. – 231 с.
198. Серветник А.А. Основание классификации гражданско-правовых договоров / А.А. Серветник // Известия Высших учебных заведений. Правоведение. – 2004.– № 2.–М.: Изд-во юрид. факультета Санкт-Петербургского гос. ун-та.– С. 49–60.
199. Сергеева М.А. Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору морской перевозки пассажиров: автореф. дис. на соиск. учен. степени канд. юрид. наук: 12.00.03 / М.А. Сергеева. – М., 2007. – 24 с.
200. Сібільов М. Договірне зобов'язання та його виконання / М. Сібільов // Вісник АПН України. – 2003. – №2/3. – С. 414–424.
201. Скакун О.Ф. Теория государства и права (энциклопедический курс): учеб. – Харьков: Эспада, 2005. – 840 с.
202. Словарь русского языка в четырех томах. Т. 2. – М.: Гос. изд-во иностр. и нац. словарей., 1958. – 1013 с.
203. Словения [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.evropa.org.ua/country/slovenia/2\\_7.htm](http://www.evropa.org.ua/country/slovenia/2_7.htm) (10.05.2011). – Назва з екрану.
204. Смирнов А.М. Транспортне право: курс лекцій / А.М. Смирнов, О.В. Клещенко. – Донецьк: Норд-Пресс, 2006. – 298 с.;
205. Советское гражданское право: учебное пособие. Т. 2 / [Граве К.А., Пергамент А.И., Полянская Г.Н., Серебровский В.И. и др.]; под ред. Братуся С.Н. – М.: Госюриздат, 1951. – 495 с.

206. Советское морское право: учеб. / под ред. Мешера В.Ф. – М.: Транспорт, 1980. – 287 с.
207. Соловьяненко Н.И. Правовое регулирование в создании и использовании электронной (безбумажной) документации, в том числе заверенной электронной цифровой подписью / Н.И. Соловьяненко // Хозяйство и право. – 1994. – №4–5
208. Спириин И.В. Транспортное право: учебное пособие / И.В. Спириин. – М.: Транспорт, 2001. – 303с.
209. Стефанчук Р.О. Цивільне право України: навч. посіб. / Р.О. Стефанчук. – К.: Прецедент, 2005. – 448с.
210. Стребкова О.С. Гражданско-правовое регулирование воздушной перевозки / О.С. Стребкова. – М.: Изд-во СГУ, 2010. – 170 с.
211. Тарасов М.А. Договор перевозки / М.А. Тарасов. – Ростов-на-Дону: Изд-во Ростов. ун-та, 1965. – 456 с.
212. Тарасов М.А. Договор перевозки / М.А. Тарасов. – Ростов-на-Дону: Изд-во Ростов. ун-та, 1965. – 456 с.: [рецензия] / Ф.П. Висюлин, А.В. Воропаев, А.Р. Куткович и др. // Правоведение. – 1966. – № 3. – С. 135–140.
213. Тарасов М.А. Договор перевозки грузов по советскому гражданскому праву: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.03 / М.А. Тарасов. – М., 1957. – 36 с.
214. Тарасов М.А. Договор перевозки по внутреннем водным путям сообщения Союза ССР / М.А. Тарасов. – М.: Изд-во Минречфлота СССР, 1946. – 163 с.
215. Тарасов М.А. Договор перевозки по советскому праву / М.А. Тарасов. – М.: Водтрансиздат, 1954. – 179 с.
216. Тарасов М.А. Очерки транспортного права / М.А. Тарасов – М.: Речиздат, 1951. – 162 с.
217. Тарасов М.А. Система транспортного права Советского Союза / М.А. Тарасов // Советское государство и право. – № 4. – М.: Наука, 1987. – С. 110–114.
218. Тарасов М.А. Транспортное право / М.А. Тарасов. – Ростов-на-Дону: Изд-во Ростов. ун-та, 1968. – 242 с.

219. Телестакова А.А. Система договорів про надання послуг в цивільному праві України: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право / А.А. Телестакова. – К., 2008. – 16 с.
220. Теория и практика железнодорожного права по перевозке грузов, багажа и пассажиров / Рабинович И.М. – 2-е изд., испр. и доп. – С.-Пб.: Тип. М.М. Стасюлевича, 1898. – 612 с.
221. Транспортне право: підруч. для студ. вищ. навч. закл. / [М.Л. Шелухін, О.І. Антонюк, В.О. Ремішевська та ін.]; за ред. М.Л. Шелухіна. – К.: Вид. дім «Ін Юре», 2008. – 896 с.
222. Транспортный устав железных дорог Российской Федерации: Федеральный закон от 8.01.1998 № 2-ФЗ.
223. Троегубов В.И. Транспортное право / В.И. Троегубов. – М.: Транспорт, 1975. – 120 с.
224. Тягло О.В. Критичне мислення: навч. посіб. / О.В. Тягло. – Х.: Вид. група «Основа», 2008. – 189 с.;
225. У МВС вважають, що запровадження персоніфікованих залізничних квитків слугуватиме інтересам пасажирів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: // <http://mvs.gov.ua/mvs/control/main/uk/publish/article/319925> (09.04.2010). – Назва з екрану.
226. У складі 12 поїздів Львівської залізниці курсуватимуть вагони з «жіночими» та «чоловічими» купе [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.uz.gov.ua/index.php?m=info.news.news\\_region&f=Doc.View&p=news\\_5033.0.news&lng=uk](http://www.uz.gov.ua/index.php?m=info.news.news_region&f=Doc.View&p=news_5033.0.news&lng=uk) (10.05.2011). – Назва з екрану.
227. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации: Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ.
228. Утин Б.И. Об ответственности железных дорог пред частными лицами / [Соч.] Б. Утина. – Санкт-Петербург: тип. И.И. Глазунова, 1872. – 82 с.
229. Ухвала апеляційного суду Вінницької області від 15.06.2009, справа № 2-632 // <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/9161303>.

230. Фаст О.Ф. Некоторые аспекты ответственности по договору перевозки пассажиров автомобильным транспортом / О.Ф. Фаст // Современное право. – 2006. – № 11. – С. 11–12.
231. Фаст О.Ф. Правовое регулирование перевозок грузов автомобильным транспортом: моногр. / О.Ф. Фаст. – Саратов: Изд-во Саратов. ун-та, 2010. – 128 с.
232. Хаксевер К. Управление и организация в сфере услуг, 2-е изд. / Хаксевер К., Рендер Б., Рассел Р., Мердик Р. / пер. с англ. под ред. В. В. Кулибановой. – СПб: Питер, 2002. – 752 с.
233. Халфина Р.О. Обще учение о правоотношении / Р.О. Халфина. – М.: Юрид. лит. – 1974. – 340 с.
234. Халфина Р.О. Право и реализация основных направлений экономического и социального развития / Р.О. Халфина // Сов. государство и право – №4. – М.: Наука, 1981. – С. 4–11.
235. Харитонов Є.О. Цивільне право України: підруч. – Вид. 2-ге, перероб. і доп. / Є.О. Харитонов, О.В. Старцев. – К.: Істина, 2007. – 816 с.
236. Хаскельберг Б.Л. Обязательство железнодорожной перевозки груза по советскому праву: автореф. дис. на соиск. учен. степени канд. юрид. наук / Б.Л. Хаскельберг. – Томск: Изд-во Томск. ун-та, 1969. – 49 с.
237. Хейгетова С.Е. Правовое регулирование перевозки пассажиров автомобильным транспортом : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Хейгетова Светлана Егоровна. – Ростов-на-Дону, 2007. – 196 с.
238. Хейгетова С.Е. Правовое регулирование перевозок пассажиров автомобильным транспортом : автореф. дис. на соиск. учен. степени канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право; Предпринимательское право; Семейное право; Международное частное право» / Хейгетова Светлана Егоровна. – Ростов-на-Дону, 2007. – 30 с.
239. Ходунов М.Е. Правовое регулирование деятельности транспорта / М.Е. Ходунов. – М.: Юрид. лит., 1965. – 425 с.

240. Хозяйственное право: учеб. / [Мамутов В.К., Знаменский Г.Л., Хахулин К.С. и др.]; под ред. В.К. Мамутова – К.: Юринком Интер, 2002. – 912 с.
241. Хорватия [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.evropa.org.ua/country/croatia/2\\_8.htm](http://www.evropa.org.ua/country/croatia/2_8.htm) (10.05.2011). – Назва з екрану.
242. Цивільне право України. Академічний курс: Підруч.: У двох томах / За заг. ред. Я.М. Шевченко. – Т. 2. Особлива частина. – К.: Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2003. – 408 с.
243. Цивільне право України. Договірні та не договірні зобов'язання: Підручник (2-е вид., змін. та доп.) / [С.С. Бичкова, І.А. Бірюков, В.І. Бобрик та ін.]; за заг. ред. С.С. Бичкової. – К.: КНТ, 2008. – 498 с.
244. Цивільне право України: курс лекцій: у 6-ти т. Т.1. Вид. 2-ге, виправ. та доп. / [Шишка Р.Б. (керівник авт. кол.), Зайцев О.Л., Мічурін Є.О. та ін.]; за ред. Шишки Р.Б. та Кройтора В.А. – Харків: Еспада, 2008. – 680 с.
245. Цивільне право: підруч. для студ. юрид. вузів та факультетів. Ч. 2 / [Підпригора О.А., Боброва Д.В., Воронова Л.К., Дзера О.В. та ін.]; під заг. ред. О.В. Дзери – К.: Вентурі, 1997. – 480 с.
246. Цивільне право України: підруч. У 2-х кн. / [Дзера О. В. (кер. авт. кол.), Боброва Д.В., Довгерт А.С. та ін.]; за ред. Дзери О.В., Кузнецової Н.С. – 2-ге вид., доп. і перероб. – К.: Юринком Интер, 2005. – Кн. 2. – 640 с.
247. Цивільне та сімейне право України: підруч. / за ред. Харитонова Є.О., Голубевої Н.Ю. – К.: Правова єдність, 2009. – 968 с.
248. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV // Відомості Верховної Ради України № 40 від 03.10.2003. – Ст. 356.
249. Цивільний кодекс України: коментар. Вид. 2-ге із змінами станом на 15 січня 2004 р. – Х.: ТОВ Одіссей, 2004. – 856с.
250. Цинцадзе Р.Ш. Договор перевозки грузов на автомобильном транспорте: автореф. дис. на соиск. учен. степени канд. юрид. наук / Р.Ш. Цинцадзе. – Тбилиси, 1971. – 23 с.

251. Шварц Х.И. Договоры автомобильной перевозки по советскому гражданскому праву: автореф. дис. на соиск. учен. степени д-ра юрид. наук: 12.00.03 / Х.И. Шварц. – М., 1956. – 24 с.
252. Шварц Х.И. Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте / Х.И. Шварц. – М.: Юрид. лит., 1966. – 264 с.
253. Шварц Х.И. Договор автомобильной перевозки / Х.И. Шварц. – М.: Госюриздат, 1955. – 200 с.
254. Швейцария дарит проезд в транспорте обладателям билета на Чемпионат мира [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://iswiss.ru/news/671-shvejccarija-darit-proezd-v-transporte.html> (10.05.2011). – Назва з екрану.
255. Шемякин А.Н. Правовое регулирование морской перевозки грузов и пассажиров: учебное пособие / А.Н. Шемякин, Т.Р. Короткий. – Одесса: Латстар., 1999. – 172 с.
256. Шершеневич Г.Ф. Учебник торгового права /по изданию 1914 г./. – М.: Фирма «Спарк», 1994. – 335 с.
257. Шершеневич Г.Ф. Курс гражданского права / Г.Ф. Шершеневич. – Тула: Автограф, 2001 (по изд. 1902). – 720 с.
258. Шешенин Е.Д. Предмет обязательства по оказанию услуг / Е.Д.Шешенин // Сборник ученых трудов СЮИ. Вып. 3. – М.: Госюриздат, 1964, – С. 151–193.
259. Шмигельский Г.Л. Договор перевозки грузов по советскому морскому праву: автореф. дис. на соискание учен. степени канд. юрид. наук / Г.Л. Шмигельский. – Архангельск, 1955. – 21 с.
260. Эннекцерус Л. Курс германского гражданского права: введение и общая часть. Пер. с нем. Т. 1: Полут. 2 / Эннекцерус Л.; под ред., с предисл.: Генкин Д.М., Новицкий И.Б. (Пер.) – М.: Иностран. лит., 1950. – 483 с.
261. Яичков К.К. Договор перевозки и его значение в осуществлении планов народнохозяйственной деятельности / К.К. Яичков // Советское государство и право. – М.: Наука, 1955. – № 5. – С. 63–72.
262. Яичков К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву / К.К. Яичков. – М.: Изд-во АН СССР, 1958. – 289 с.

263. Яичков К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву: автореф. дис. на соиск. учен. степени д-ра юрид. наук: 12.00.03 / К.К. Яичков. – М., 1957. – 31 с.
264. Яичков К.К. Договор перевозки и его виды в советском праве / К.К. Яичков // Вопросы советского транспортного права. – М.: Госюриздат, 1957. – С. 259–295.
265. Civil Code of France [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.legifrance.gouv.fr/html/codes\\_traduits/code\\_civil\\_textA.htm#PRELIMINARY%20TITLE%20OF](http://www.legifrance.gouv.fr/html/codes_traduits/code_civil_textA.htm#PRELIMINARY%20TITLE%20OF). (10.05.2011). – Назва з екрану.
266. Pollock's principles of contract. 12th ed. / by P.H. Winfield. – London: Stevens, 1946. – 602 p.