

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ДОГОВІРНИХ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ ЩОДО НАДАННЯ ПОСЛУГ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗА ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ

TOPICAL ISSUES OF CONTRACTUAL OBLIGATIONS FOR PROVIDING TRANSPORTATION SERVICES UNDER THE LEGISLATION OF UKRAINE

Сафончик О.І., д.ю.н., професор,
професор кафедри цивільного права
Національного університету «Одеська юридична академія»
ORCID ID: 0000-0001-6781-8219

В представленій статті досліджуються актуальні питання договірних зобов'язань щодо надання послуг перевезення за законодавством України в сучасних умовах.

В статті акцентується увага на тому, що українська держава останнім часом, в рамках Євроінтеграції та військового стану постійно стикається з інноваційними розробками, як вітчизняними так і країн ЄС у різних сферах діяльності та правовідносин. Однією з таких сфер є сфера правового регулювання перевезень, зокрема перевезень пасажирів, вантажів та багажу транспортними засобами. Правовідносини щодо здійснення перевезень повітряним транспортом, на сьогоднішній день є дуже проблематичним, так-як повітряний простір України тимчасово закритий для здійснення повітряних перевезень, у зв'язку із військовою агресією РФ та веденням повномасштабних бойових дій на більшості територій України.

Зроблено висновок, що у більшості випадків договори перевезення є договорами приєднання, а тому умови, щодо яких має бути досягнута згода, як правило визначає лише перевізник. При цьому він керується вимогами міжнародних організацій у сфері перевезень, чинним законодавством та власними інтересами. При цьому предметом транспортних правовідносин завжди є діяльність з надання послуг, адже головною особливістю договорів про надання послуг, на відміну від договорів про виконання робіт, є те, що надання послуг невіддільне від діяльності особи, яка надає послуги. Корисний ефект такої діяльності не виступає у вигляді певного досяжного матеріалізованого результату, як це має місце у підрядних договорах, а полягає у самому процесі надання послуги.

Зазначено, що належне виконання сторонами обов'язків, які випливають з договору перевезення або з норм транспортного законодавства, веде до припинення зобов'язання з перевезення та досягнення учасниками цілей договору. Важливу роль покликані відігравати заходи майнової відповідальності за порушення договору перевезення транспортом. Фактичною підставою відповідальності за порушення зобов'язання є склад цивільного правопорушення.

Ключові слова: цивільне право, цивільне законодавство, цивільні правовідносини, договірні правовідносини, зобов'язання, договірні зобов'язання, договір, послуги, перевезення, транспорт.

The present article examines the topical issues of contractual obligations in providing transportation services under Ukrainian law in modern conditions.

The article highlights that the Ukrainian state has recently, within the framework of European integration and martial law, been constantly facing innovative developments, both domestic and EU, in various business areas and legal relations. One of these areas is the legal regulation of transportation, including the transportation of passengers, cargo, and luggage by vehicles. Legal relations amidst air transportation are currently challenging enough, as the airspace of Ukraine is temporarily closed for air transportation due to the military aggression of the Russian Federation and full-scale military operations in most of Ukraine.

The author concludes that in most cases, transportation contracts are contracts of adhesion, and therefore the terms and conditions to be agreed upon are usually determined solely by the carrier. In doing so, it is guided by the requirements of international organizations in the transportation sector, current legislation, and its own interests. At the same time, the subject of transportation legal relations is always the activity of rendering services, because the main feature of service agreements, unlike performance contracts, is that the provision of services is inseparable from the activities of the person providing the services. The beneficial effect of such activities does not appear in the form of a certain achievable tangible result, as is the case with contractor agreements, but involves providing the service itself.

It is noted that proper performance by the parties of their obligations arising from the transportation services contract or transport legislation leads to termination of the obligation to transport and achievement of the contractual objectives by the parties. Measures of property liability for breach of a transportation services contract are intended to play an important role. The actual basis for liability for breach of obligation is a civil offense.

Key words: civil law, civil legislation, civil law relations, contractual legal relations, obligations, contractual obligations, contract, services, transportation, transport.

Постановка проблеми. Українська держава останнім часом, в рамках Євроінтеграції та військового стану постійно стикається з інноваційними розробками, як вітчизняними так і країн ЄС у різних сферах діяльності та правовідносин. Однією з таких сфер є сфера правового регулювання перевезень, зокрема перевезень пасажирів, вантажів та багажу транспортними засобами. Особливо актуальними дослідженнями у цьому напрямку є дослідження правовідносин щодо здійснення перевезень повітряним транспортом, що на сьогоднішній день є дуже проблематичним, так-як повітряний простір України тимчасово закритий для здійснення повітряних перевезень, у зв'язку із військовою агресією РФ, яка 24 лютого 2022 року вторглась на територію України та розпочала повномасштабні бойові дії, у зв'язку із чим було запроваджено військовий стан. У зв'язку з цим, проведення реформ щодо покращення стану правового регулювання транспортних перевезень, сьогодні залежить від

розв'язання багатьох правових проблем, які виникають у сфері транспортних послуг. Слід нагадати, що транспорт є найважливішою галуззю стабілізації та розвитку національної економіки, від якої залежать соціальний клімат та суспільне виробництво в нашій державі.

Викладення основного матеріалу. Перевезення пасажирів є специфічною сферою цивільно-правового регулювання. Традиційно серед цивілістів науковців, які переймаються проблемами забезпечення ефективного механізму цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів, називають транспортниками. Це зумовлено рядом чинників, які обумовлені специфікою саме діяльності транспорту, за допомогою якого здійснюється перевезення.

Саме ця специфіка зумовлює існування значного масиву нормативно-правових актів, які покликані забезпечити урегульованість правовідносин у сфері перевезень пасажирів. Серед них, у відповідності до положень

статті 908 ЦК України визначені: ЦК України, транспортні статuti та кодекси.

У цивільно-правовій доктрині України застосовуються поняття «транспортні договори», під якими розуміються цивільно-правові договори, як правило, за участю транспортних організацій. Цим поняттям охоплюються різні типи договірних зобов'язань (перевезення, транспортна експедиція, буксирування, оренда (фрахтування на час) транспортних засобів тощо), при цьому головним серед цих договорів прийнято вважати договір перевезення (пасажирів та/або вантажу). Іншим договорам приділяється допоміжна роль, значення яких полягає в забезпеченні й обслуговуванні центрального договору перевезення вантажу, пасажирів або багажу різними видами транспорту [1].

Норми Глави 64 ЦК України, присвячені договорам перевезення, не відображають особливості перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти різними видами транспорту. Такий підхід цілком обґрунтований, так як «основні заходи, що характеризують процес перевезення з обслуговування замовників, подібні на всіх видах транспорту. Тому і основні права і обов'язки учасників договору перевезення, що визначають специфіку його змісту, єдині незалежно від того, з підприємством якого виду транспорту укладено договір. Техніко-економічні особливості, властиві перевезення різними видами транспорту, знаходять відбиток у правовому регулюванні перевізних відносин транспортними статутами та кодексами, надаючи правовідносинам перевезення різними видами транспорту певні особливості».

Особливості договору перевезення на окремих видах транспорту – це видові особливості всередині єдиного договірної типу. ЦК України, транспортні статuti, кодекси, правила перевезення визначають особливі умови перевезення, права, обов'язки та відповідальність учасників перевізного процесу.

Наразі лише на повітряному транспорті прийнято Правила перевезень пасажирів відповідно до Монреальської конвенції 1999 року, яка передбачає відповідальність перевізника за невиконання чи неналежне виконання договору перевезення пасажирів повітряним транспортом. Зокрема, нею передбачена обмежена цивільно-правова відповідальність перевізника за затримку в доставці пасажирів до місця призначення залежно від тривалості затримки і дальності польоту.

Договори перевезення повітряним транспортом розглядаються як угоди щодо транспортування товарів (багажу, вантажу) та пасажирів повітряним транспортом, у тому числі період, коли товари перебувають під контролем повітряного перевізника.

Відповідно до умов договору перевезення повітряним транспортом усі учасники, повинні дотримуватися визначених загальних правил. Недотримання цих правил може обернутися додатковими проблемами і непередбачуваними витратами [9, с. 103-108].

Дійсність договору, як відомо, залежить від таких чинників, як здатність сторін на його укладання, відповідність їх волі та волевиявлення, дотримання форми договору, спрямованість його на настання реальних правових наслідків, відповідність договору вимогам законодавства та моральним засадам суспільства [10]. Нездійснення платежу за договором є порушенням умов виконання договору, а не його недійсність. Порушення умов виконання договору та його недійсність породжують різні наслідки. Разом з тим сторони, які укладають договір, мають право обумовити настання або зміну прав та обов'язків обставиною, щодо якої невідомо, настане воно чи ні (відкладальна обставина) [4, с. 41-45]. Відповідно до статті 212 ЦК України при недобросовісному перешкоджанні сторони, якій не вигідне настання відповідної обставини, відкладальна обставина вважається такою, що настала [1].

У більшості випадків договори перевезення є договорами приєднання, а тому умови, щодо яких має бути досягнута згода, як правило визначає лише перевізник. При цьому він керується вимогами міжнародних організацій у сфері перевезень, чинним законодавством та власними інтересами [5, с. 405-408].

Предметом транспортних правовідносин завжди є діяльність з надання послуг. Як зазначає В. В. Луць, «головною особливістю договорів про надання послуг, на відміну від договорів про виконання робіт, є те, що надання послуг невіддільне від діяльності особи, яка надає послуги» [6, с. 52-55]. Корисний ефект такої діяльності не виступає у вигляді певного досягнутого матеріалізованого результату, як це має місце у підрядних договорах, а полягає у самому процесі надання послуги.

Через російську військову агресію та нарощування напруженості у багатьох областях України транспортна галузь виявилась фактично паралізованою і майже повністю відрізаною від виходу до моря. З початком військової агресії всі морські порти Азовського та Чорного морів виявилися заблокованими. Також, кардинально змінився загальний вантажопотік залізницею. Раніше значна частина експортних вантажів транспортувалася у напрямі портів Чорного моря. В даний момент залишилася можливість транспортувати експортні вантажі тільки на порти, що залишилися в гирлі річки Дунаю (Усть-Дунайськ, Ізмаїл, Рені, Кілія) чи західні прикордонні переходи. Разом з тим, повітряний простір України для цивільних авіаперевезень залишається закритим. Надання послуг обслуговування повітряного руху та роботу всіх аеропортів України призупинено. І лише залізниця та наземне транспортування (маршрутні таксі, автомобілі, автобуси тощо) продовжують здійснення перевезень вантажів, багажу та пасажирів.

З метою захисту прав пасажирів як сторони договору перевезення в умовах військового стану, мають бути закріплені імперативи разом із механізмом їх реалізації, у тому числі на рівні ЦК України та спеціальних законів. Звертається увага на те, що на сьогоднішній день, Укрзалізниця посилено охороняє безпеку пасажирів, а відтак на вокзалах країни під час воєнного стану діє паспортний контроль подорожуючих. Крім того, на головних вокзалах Києва, Харкова та Дніпра організували посилену перевірку, подібну до тієї, що відбувається в аеропортах.

Належне виконання сторонами обов'язків, які випливають з договору перевезення або з норм транспортно-законодавства, веде до припинення зобов'язання з перевезення та досягнення учасниками цілей договору. Важливу роль покликані відігравати заходи майнової відповідальності за порушення договору перевезення транспортом. Фактичною підставою відповідальності за порушення зобов'язання є склад цивільного правопорушення.

Цивільно-правова відповідальність застосовується за порушення зобов'язань сторонами договору перевезення. Підстави і випадки застосування цивільно-правової відповідальності за порушення транспортних зобов'язань регламентується ЦК України, Законом України «Про транспорт» та іншими законами, транспортними кодексами і статутами, а також відомчими актами Міністерства інфраструктури України.

Метою цивільно-правової відповідальності є відновлення порушених майнових прав учасників перевізного процесу, а розмір відповідальності повинен відповідати розміру завданих збитків. Але, разом з цим, цивільно-правова відповідальність за порушення зобов'язань на транспорті має свої особливості, оскільки її правове регулювання здійснюється не тільки цивільним, а також і спеціальним законодавством, яке враховує специфіку діяльності транспортної галузі.

Відповідно до положень статті 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» [8]. Наприклад, перевізник за договорами перевезення залізничним транспортом звільняється від відповідальності за несвоєчасну доставку, якщо така затримка була обумовлена причинами, які від перевізника не залежали (військові дії, стихійне лихо, тощо). В останньому випадку відповідальність не наступить, якщо шкода настала в результаті стихійних природних явищ, що може виходити за межі непереборної сили (якщо стихійні природні явища не характеризуються ознакою надзвичайності і невідворотності), а може і не охоплювати всіх обставин нездоланної сили, оскільки останні, охоплюють, наприклад, війну і військові дії.

Загалом відповідальність перевізника за договором перевезення може бути обмежена. Тобто існують нормативно встановлені обмеження такої відповідальності на національному та міжнародному рівнях. Ряд національних норм права, наприклад пункт 2 частини першої статті 93 ПК України, мають посилання на норми міжнародних угод, учасником яких є Україна, які встановлюють межі відповідальності при здійсненні повітряних перевезень.

Межі відповідальності перевізника у разі здійснення міжнародних перевезень встановлені нормами Варшавської Конвенції [2].

Межі відповідальності перевізника поширюються як на затримку вантажу, багажу, пасажирів, так і на заподіяння

шкоди вантажу, багажу, пасажирів. Суд у відповідності до свого національного законодавства може покласти на відповідача (перевізника) усі або частину судових витрат, які поніс позивач у зв'язку із судовим спором на підставі пункту 4 статті 22 Варшавської Конвенції із змінами внесеними Гаагським протоколом) [3]. Зазначені судові витрати компенсуються відповідачем (перевізником) позивачу понад встановлені межі відповідальності перевізника, за винятком випадків визначених у статті 22 Варшавської конвенції [7, с. 800-807].

В юридичній практиці існує думка, що за відсутністю встановлених строків доставки, на перевізнику лежить зобов'язання виконати транспортування протягом оптимальних для цього строків. Зазначена позиція знаходить своє підтвердження не лише у наукових колах, а і у практичній діяльності, яка виражається в ряді судових рішень.

Також існують випадки, при настанні яких перевізник повністю звільняється від відповідальності, у випадку настання непереборної сили. Перевізник відповідно до норм цивільного законодавства повинен вжити усіх заходів щодо забезпечення безпеки життя або здоров'я пасажирів.

Роль та місце договорів перевезення з врахуванням такої непереборної сили (іншими словами форс-мажору), як війна (бойові дії), не втратило своєї актуальності та, навпаки, продовжує займати відповідне місце в системі цивільно-правових договорів.

ЛІТЕРАТУРА

1. Цивільний кодекс України : Закон України від 16 січня 2003 р. № 435-IV. *Відомості Верховної Ради України* (ВВР). Офіц. вид. К.: Парлам. вид-во, 2003. № 40-44. 356 с. (Із змінами і доповненнями, внесеними Законами України протягом 2003-2022 років). URL: <https://ips.ligazakon.net/document/T030435?an=845618>
2. Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_181#Text
3. Протокол про внесення правок до Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_562#Text
4. Артемюк Л. Г. Особливості договору перевезення пасажирів і багажу повітряним транспортом. *Право України*. 2012. № 2. С. 41-45.
5. Зелениця В. А. Легальне визначення договору повітряного перевезення. *Юридичний вісник*. 2014. № 3. С. 405-408.
6. Луць В. В. Договірне право України : сучасний стан і тенденції розвитку. *Юридичний вісник*. Повітряне і космічне право. 2010. №2. С. 52-55.
7. Матвеева А. В. Міжнародне транспортне право як підгалузь міжнародного приватного права. Scientific achievements of modern society : Abstracts of the 4th International scientific and practical conference, December 4-6, 2019. Cognum Publishing House, Liverpool, United Kingdom, 2019. Pp. 800-807.
8. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України: у 2-т. / за заг. ред. О. В. Дзери. Т. 1. К.: Юрінком Інтер, 2019. 752 с.
9. Самойленко Г. В. Договір перевезення вантажу: реальний чи консенсуальний? *Вісник Запорізького національного університету*. 2010. № 3. С. 103-108.
10. Шульженко Ф. П. Транспортне право. Ф.П. Шульженко, О. О. Гайдулін, Р.С. Кундрик. URL: <http://chitalka.net.ua/zmist/178.html>.