

ДОГОВІР ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

Статтю присвячено правовій характеристиці договору щодо перевезення пасажирів автомобільним транспортом. Дослідження за своєю сутністю є частиною комплексної роботи стосовно з'ясування правової природи зазначеного договору.

Ключові слова: цивільні правовідносини, цивільно-правовий договір, перевезення, пасажир, автомобільний транспорт.

Постановка проблеми та її актуальність. При дослідженні відносин щодо перевезення пасажирів автомобільним транспортом неабияке значення має їх мета та специфіка виникнення. Особливо це стосується перевезення пасажирів, зобов'язань держави у цій сфері та, відповідно, договірної форми регулювання відносин із таких перевезень. Остання має ряд особливостей і формується як споживчий публічний договір про приєднання.

Поняття договору перевезення пасажирів та багажу закріплено у ст. 910 ЦК України. Згідно її дефініції 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 в разі здавання багажу – також за його перевезення. Це наразі є основою при регулюванні договору у контексті відносин щодо перевезення пасажирів автомобільним транспортом у межах цивільного законодавства. Воно відображає приватноправові засади такого регулювання, які в умовах розвитку демократичного суспільства є пріоритетними. Проте, при перевезенні пасажирів велике значення має вид транспорту, яким воно здійснюється. Зокрема, від цього залежать особливості забезпечення суб'єктивних прав пасажирів та їх захисту. Тож зміст ст. 910 ЦК України слід уважати загальним стосовно до відносин перевезення пасажирів автомобільним транспортом.

Регулювання розглядуваних відносин здійснюється також за допомогою транспортного законодавства. Положення Закону України «Про транспорт» не виокремлюють договірної форми забезпечення перевезень автомобільним транспортом, зокрема пасажирів, у межах окремого

розділу та навіть статті. У ч. 2 ст. 6 цього нормативно-правового акту лише зазначається, що підприємства транспорту здійснюють перевезення та надання послуг на основі державних контрактів, державних замовлень і договорів на перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти з урахуванням економічної ефективності провізних та переробних можливостей транспорту.

Метою даної статті є характеристика договору щодо перевезення пасажирів автомобільним транспортом та з'ясування його правової природи.

Виклад основного матеріалу. Договори щодо перевезень пасажирів автомобільним транспортом врегульовані ст. 42 Закону України «Про автомобільний транспорт». Проте, слід констатувати, що у його змісті не визначається договір перевезення пасажирів автомобільним транспортом, а у змісті ст. 42 зазначеного Закону України закріплені договори перевезення пасажирів автомобільним транспортом у залежності від видів таких перевезень. Також підкреслимо, що у положеннях вказаної статті Закону України «Про автомобільний транспорт» такі договори не мають традиційних для цивільно-правових договорів елементів, зокрема, назви сторін, предмета договору та ін. В основному зазначається про те, між якими учасниками ці договори укладаються та про момент, з якого цей договір слід уважати укладеним.

Аналіз положень Постанови Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» свідчить, що договірна форма врегулювання досліджуваних відносин урахована цим нормативно-правовим актом, але ж окремої норми, у якій було б визначення договору щодо перевезень пасажирів автомобільним транспортом або у якій приділялася б увага його суттєвим умовам, у його складі немає.

Виходячи з наведеного видається, що положення національного цивільного законодавства регулюють договірну форму відносин щодо перевезень пасажирів автомобільним транспортом на загальному рівні, чого недостатньо для їх належної правової регламентації на практиці. Стан правового регулювання цих відносин з позиції транспортного законодавства також є незадовільним. Можливо, що така ситуація характерна для договірної форми відносин з перевезення узагалі. Так, Л. Я. Свистун стосовно договору автомобільних перевезень вантажу зазначає, що окремі норми законодавства, спрямованого на регулювання відносин в цій галузі, або дублюють одна одну, або частково регулюють ці питання, або суперечать одна одній чи є неточними [1, с. 30].

Договірна форма забезпечення цивільних правовідносин є досить популярною у національній цивілістиці. Проте, договору з перевезення пасажирів автомобільним транспортом у цій галузі належної уваги не приділялось. З урахуванням цього, для з'ясування правової природи цього договору та подальшого його дослідження є необхідним визначити ознаки договору перевезення пасажирів автомобільним транспортом, що й складає мету цієї статті.

Традиційно, цивільно-правові договори класифікують та характеризують за моментом їх укладення, економічним та юридичним змістом, залежно від ступеня легального визначення, ініціювання та ін. Так, згідно підходу С. Ю. Гуржей, договір перевезенням пасажирів загальним транспортом є строковим, публічним, договором приєднання, й, стосовно юридичного змісту договору, може бути як двостороннім (взаємним), так і одностороннім [2]. Звідси, надамо характеристику досліджуваному договору з урахуванням положень правової доктрини.

Цивільно-правові договори за моментом їх укладення поділяються на реальні та консенсуальні. У своєму дослідженні С. Ю. Гуржей зауважує, що договір щодо перевезення пасажирів автомобільним транспортом є консенсуальним, заперечуючи тим самим підходи авторів, що мають протилежну точку зору. Аргументом такої позиції є те, що моментом укладення договору є не факт входження пасажирів у автомобільний транспорт, але ж факт сплати за проїзд. У даному випадку йдеться про придбання квитка завчасно [2]. Дійсно, для укладення договору з перевезення пасажирів автомобільним транспортом достатньо лише домовленості сторін, адже

реальними, зазвичай, є договори, об'єктом яких є певні речі або майно. Тож він є консенсуальним.

У залежності від правової мети договори поділяються на каузальні та абстрактні. Із каузального договору видно, що він має на меті, тоді як дійсність абстрактного договору не залежить від підстави – мети договору [3, с. 50]. Проте вважаємо, що об'єктивні висновки стосовно того, чи є мета у договорі щодо перевезення пасажирів автомобільним транспортом та яка вона саме, можна зробити тільки після розгляду його предмету у межах окремого дослідження.

Ураховуючи те, що договір з перевезення пасажирів автомобільним транспортом за правовою природою близький до групи договорів з надання послуг зауважимо, що відповідно пп. 4 п. 7 Постанови Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту», дія цього нормативно-правового акта не поширюється на перевезення, які здійснюються транспортними засобами, які належать фізичним особам і використовуються ними для задоволення власних потреб, що не має на меті отримання прибутку. Звідси, економічний критерій є вирішальним для визначення правового регулювання відносин, що виникають за досліджуванним договором. Стосовно договорів з надання послуг у цивілістиці слушно зазначається, що за домовленістю сторін вони можуть бути безоплатними, оскільки положення про платність договору з надання послуг є диспозитивними [4, с. 96].

Для характеристики оплатності або безоплатності певного договору визначають наступні критерії: взаємність та зустрічність дій, що мають матеріальний зміст, хоча й не рівне у вартісному вираженні; внутрішній зв'язок (між витраченими коштами та отриманим результатом) [5, с. 32-33]. Вважаємо, що у зміст відносин, що виникають з договору перевезення пасажирів автомобільним транспортом покладено оплатну (майнову) основу. Це пояснюється тим, що такі перевезення потребують особливої підготовки, кваліфікації та є досить затратними. Тож за економічним змістом він є оплатним. Проте, потребу у переміщенні мають також ті фізичні особи, які наділені у відповідності до законодавства певними пільгами. Так, учасники бойових дій та особи, прирівняні до них згідно до п. 7 ст. 17 Закону України «Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту», діти війни, згідно до ч. 5 ст. 5 Закону України «Про соціальний

захист дітей війни», мають право на безоплатний проїзд усіма видами міського пасажирського транспорту, автомобільним транспортом загального користування в сільській місцевості та ін. Правове регулювання відносин стосовно пільг та осіб, які ними наділені, на наш погляд, фактично не є приватноправовим, адже такі особливі суб'єктивні права надає, забезпечує та гарантує держава.

З урахуванням цього наведемо позицію А. В. Юшкевича, за якою безоплатне надання послуг здійснюється за межами власне цивільного права, адже не можна примусити особу до безоплатного надання послуг, незважаючи на те, що обіцянка цього була надана [6, с. 8]. Звідси, відносини щодо забезпечення проїзду автомобільним транспортом фізичним особам-пасажиром на пільговій основі не є цивільно-правовими та їх не можна вважати такими, що виникли на безоплатній основі з договору перевезення пасажирів автомобільним транспортом. Також наведемо випадок, коли водій погоджується перевезти ту чи іншу особу на протязі усього маршруту слідування або його частини безоплатно.

Проте, водій не є стороною договору щодо перевезення пасажирів автомобільним транспортом. Тож ці правовідносини не слід вважати такими, що виникли на безоплатній основі із зазначеного договору. Виходячи з наведеного видається можливим констатувати, що відносини щодо перевезення пасажирів автомобільним транспортом можуть бути урегульованими публічно-правовими нормами. Вони є ширшими ніж ті, що виникають з відповідного цивільно-правового договору. У зв'язку з цим раціональним є підхід, за яким поняття «безвідплатні/відплатні правовідносини» ширше за поняття «безвідплатні/відплатні договори», оскільки безвідплатні/відплатні можуть виникати у сфері не тільки договірної права, й речового, а також недоговірної права [7, с. 4]. Виходячи з цього, договір щодо перевезення пасажирів автомобільним транспортом презюмується оплатним. При цьому з наведених причин така ознака розглядуваного договору (у межах цивільних договорних зобов'язальних правовідносин) є безальтернативною, незважаючи на багатоманітність його проявів у залежності від виду автомобільного транспорту, режиму його руху та ін.

За юридичним змістом договори поділяються на двосторонні (взаємні) та односторонні. Різниця між ними полягає у тому, що в останній групі договорів одна сторона має тільки одне право, а

інша – тільки обов'язок, або навпаки. Оскільки договір з перевезення пасажирів автомобільним транспортом є оплатним, його слід уважати двостороннім тому, що обидві сторони наділені системою суб'єктивних прав та юридичних обов'язків. Так, пасажир зобов'язаний оплатити проїзд та має суб'єктивне право на безпечний та комфортний проїзд до пункту призначення. Перевізник зобов'язаний забезпечити ці права пасажирів та має право узяти з нього плату за проїзд. Одночасно із цим, такий зв'язок суб'єктивних прав та юридичних обов'язків втрачається у відносинах, що виникають з перевезення «пасажирів-пільговиків» на безоплатній основі. Це пояснюється тим, що пасажир наділений тільки правами. Проте, обов'язок щодо оплати за проїзд покладається не на пасажирів, але ж на суб'єкта приватного права в особі держави або компетентного державного органу. Як уже зазначалось, останні не є учасниками досліджуваних відносин. Звідси, договір з перевезення пасажирів автомобільним транспортом може бути як двостороннім (взаємним), так і одностороннім. Схожу позицію відстоює С. Ю. Гуржей стосовно договору перевезення пасажирів міським автомобільним транспортом [2].

Ж. В. Завальна зазначає, що традиційна класифікація договірних форм відносин не охоплює інших договірних форм, адже стосується тільки договорів. За її позицією класифікаційні критерії мають використовуватись до будь-яких договірних форм відносин [8, с. 19]. Так, у залежності від легального визначення договори поділяються на нормативно-регламентовані та нормативно не регламентовані [8, с. 20]. Вважаємо, що договір з перевезення пасажирів автомобільним транспортом є нормативно-регламентованим, оскільки його термін та загальні положення передбачені ЦК України. Проте, зазначений нормативно-правовий акт не враховує інших важливих аспектів, на що вже зверталася увага у попередніх частинах цієї роботи. Тож зазначений критерій у контексті дослідження має, на наш погляд, суто оціночний характер. Це саме стосується й критерію поділу договорів у залежності від того, наскільки їх зміст регламентований законодавством: вони поділяються на жорсткі та вільно визначені [8, с. 21].

У залежності від ступеню варіантності поведінки Ж. В. Завальна поділяє договори на альтернативні і безальтернативні. Багатоваріа-

нтними є договори, які мають альтернативи щодо їх наповнення різними нормами. Безальтернативними є договірні форми, у яких альтернатива вибору волевиявлення учасників обмежується варіантом «так» чи «ні» без наявності третього. Як приклад автор наводить згоди, узгодження, погодження [8, с. 21]. Оскільки на практиці договір щодо перевезення пасажирів автомобільним транспортом переважно укладається в усній формі, його зміст може змінюватись. Зокрема, це стосується договорів перевезення пасажирів таксі та у режимі автостоп. Проте, є й безальтернативні форми такого договору. Це стосується договору приєднання, яким є договір з перевезення пасажирів міським автомобільним транспортом, який прямує за маршрутом. Тож досліджуваний договір відповідно до зазначеної класифікаційної ознаки може бути як альтернативним, так і безальтернативним.

У залежності від ініціювання договірної форми певних відносин поділяються на односторонньо ініційовані (згода, погодження, мовчазна згода, погоджені дії), дво/або багатовісторонньо ініційовані [8, с. 21]. З огляду на багатоманітність форм відносин щодо перевезень пасажирів, вважаємо, що відповідний договір може бути як односторонньо ініційованим, так і багатовісторонньо ініційованим.

Відповідно до підходу В. В. Вітрянського, у радянський період розвиток транспортного законодавства договори перевезення мали перш за все організаційне призначення, хоча їх забезпечення регламентувалось відомчими нормативно-правовими актами. [9, с. 41]. Тож з огляду на важливу роль цих договорів, у радянському праві їх місце визначали поряд із майновими договорами [10, с. 445]. Зокрема, зазначається, що організаційним є такий договір, що спрямований на формування організаційно-правових зв'язків між його учасниками [10, с. 446]. Проте, за підходом С. Ю. Морозова, виникнення майнових зобов'язань з організаційних договорів є неможливим, хоча й безвідплатних [11, с. 59]. Ураховуючи наведені позиції стосовно договору з перевезень пасажирів автомобільним транспортом зауважимо, що учинення організаційних заходів властиве для перевізника та певних посередників, якими в основному є суб'єкти підприємницької діяльності, зокрема, автовокзали. Розглядуваний договір у більшості випадків не передбачає організаційної функції для пасажирів. Якщо

організаційні дії навіть і передбачені у такому договорі, вони не є взаємообумовленими стосовно пасажира, як учасника відповідних відносин. Звідси, договір з перевезення пасажирів автомобільним транспортом не є організаційним, хоча певні організаційні елементи йому притаманні. Це пояснюється технічною стороною забезпечення цього договору на практиці, адже експлуатація автомобільного транспорту залежить від системи фізичних, природних та інших об'єктивних чинників. Тож організаційними, зазвичай, є суто «транспортні» договори. Маємо на увазі договори щодо координації автотранспортних перевезень, договори щодо перевезення вантажів автомобільним транспортом та ін.

Як відзначають дослідники, договір з перевезення пасажирів автомобільним транспортом є договором приєднання. Зокрема, це стосується договору перевезення пасажирів таксі [12, с. 6], договору перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування [13, с. 47; 14, с. 95]. Зауважимо, що у залежності від порядку укладання і формування змісту договорів, їх поділяють на договори-приєднання та взаємоузгоджені договори. Останні являються собою договір, за яким сторони доходять згоди щодо кожної з умов договору, які може пропонувати будь-яка сторона [3, с. 52-53]. Договором приєднання є договір, всі або частина умов якого встановлені однією зі сторін у формулярах або інших стандартних формах, який може бути укладений лише шляхом приєднання другої сторони до запропонованих умов в цілому [15, с. 3].

За підходом О. С. Яворської, спільною і водночас визначальною ознакою договорів приєднання є відсутність взаємного волевиявлення сторін при його укладенні [14, с. 95]. Проте, цю позицію слід уважати частково слушною. Так, при перевезенні пасажира перевізник та водій-працівник здійснюють більшість своїх функцій за відповідним договором за мовчазною (пасивною) згодою. Звідси, визначальною ознакою договору приєднання, на наш погляд, є відсутність взаємного активного волевиявлення сторін.

Відповідно до ч. 1 ст. 35 Закону України «Про автомобільний транспорт», послуги пасажирського автомобільного транспорту поділяють на послуги з перевезення пасажирів автобусами, на таксі та легковими автомобілями на замовлення. Послуги з перевезення пасажирів автобусами можуть надаватися за видами режимів організації перевезень: регулярні, регулярні

спеціальні, нерегулярні (ч. 2 цієї статті). Аналіз наведеного нормативно-правового акта свідчить, що більшість договорів з перевезення пасажирів автомобільним транспортом можуть бути договорами приєднання. Проте, така ознака властива не усім його видам. Зокрема, не є договорами приєднання договори з перевезення легковими автомобілями на замовлення, адже у даному випадку сторони мають узгоджувати більшість умов за цим договором шляхом активного волевиявлення. Те ж саме стосується нерегулярних перевезень автобусами та ін.

Висновки. Виходячи з наведеного видається можливим констатувати, що договір з перевезення пасажирів автомобільним транспортом є нормативно визначеним, консенсуальним, платним, може бути як альтернативним, так і безальтернативним, договором приєднання, одностороннім та багатостороннім (взаємним), односторонньо та багатосторонньо ініційованим.

Безумовно, наведена характеристика не є вичерпною та не враховує усіх класифікаційних та характеризуючих ознак договорів, які існують у сучасній цивілістиці. Проте видається, що вони можуть слугувати основою при удосконаленні легального визначення поняття договору перевезення пасажирів автомобільним транспортом та при дослідженні аспектів забезпечення та захисту суб'єктивних прав учасників розглянутих відносин. У наведеному й вбачаються перспективи подальших досліджень.

Література

1. Свистун Л. Правове регулювання договору перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні / Л. Свистун // Підприємництво, господарство і право. – 2004. – № 11. – С. 27-30.
2. Гуржей С. Ю. Перевозка пассажиров городским общественным транспортом: дисс. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 «Гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право» / Уральская государственная юридическая академия / Сергей Юрьевич Гуржей [Электронный ресурс] Москва: РГБ, 2007. (Из фондов российской государственной библиотеки) – Режим доступа к документу: <http://diss.rsl.ru/diss/07/0722/070722031.pdf>
3. Боднар Т. В. Договірні зобов'язання в цивільному праві: (Заг. положення): Навч. посіб./ Т. В. Боднар – К.: Юстиніан, 2007. – 280 с.
4. Колосов Р. Проблеми правового регулювання договорів і зобов'язань про надання послуг / Руслан Колосов // Підприємництво, госпо-

дарство і право. – 2009. – № 9. – С. 93-96.

5. Новикова В. Актуальные вопросы возмездности и безвозмездности в гражданском праве / Виктория Новикова // Підприємництво, господарство і право. – 2005. – № 4. – С. 30-33.

6. Юшкевич А. В. Принцип возмездности при оказании услуг / А. В. Юшкевич // Юрист. – 2008. – № 1. – С. 7-9.

7. Новикова В. В. Правова природа безвідплатних договорів у цивільному праві України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Вікторія Валентинівна Новикова. – Харків, 2007. – 20 с.

8. Завальна Ж. Щодо питання класифікації договірних форм відносин / Ж. В. Завальна // Підприємництво, господарство і право. – 2008. – № 3. – С. 19-21.

9. Витрянский В. Договоры об организации перевозок грузов / В. В. Витрянский // Хозяйство и право. – 2001. – № 3. – С. 41-55.

10. Советское гражданское право: Учебник. В 2-х томах. Т. 1 / Илларионова Т. И., Кириллова М. Я., Красавчиков О. А. и др.: Под ред. О. А. Красавчикова. – 3-е изд., испр. и доп. – М.: Высш. шк., 1985. – 544 с.

11. Морозов С. Ю. К вопросу о правовой природе договора об организации перевозок грузов / С. Ю. Морозов // Закон и право. – 2011. – № 5. – С. 57 – 59.

12. Нечипуренко О. М. Цивільно-правове регулювання перевезень пасажирів таксі: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Олександр Михайлович Нечипуренко. – Одеса, 2008. – 20 с.

13. Хейгетова С. Е. Правовое регулирование перевозки пассажиров автомобильным транспортом: дисс. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право» / Светлана Егоровна Хейгетова. – Ростов на Дону, 2007. – 196 с.

14. Яворська О. Договори приєднання: проблеми правового регулювання / Олександра Яворська // Підприємництво, господарство і право. – 2009. – № 10. – С. 93 – 96.

15. Лехкар О. В. Договір приєднання в цивільному праві: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Оксана Віталіївна Лехкар. – Харків, 2008. – 20 с.

И. П. Голенко

Договор перевозки пассажиров автомобильным транспортом

Статья посвящена правовой характеристике договора перевозки пассажиров автомобильным транспортом. Работа представляет собой часть комплексного исследования правовой природы данного договора.

Ключевые слова: гражданские правоотношения, гражданско-правовой договор, перевозка; пассажир, автомобильный транспорт.

I. Holenko

Contract of carriage of passengers by road

The article is devoted to the legal characteristic of the contract of carriage of passengers by road. This paper is a part of the complex research of the legal nature of the mentioned contract.

Key words: civil matters, a civil contract, transportation, passenger road transport.