

ГЕНЕЗА ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВІДНОСИН ЗА ДОГОВОРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ В АКТАХ КОДИФІКАЦІЇ ЦИВІЛЬНОГО ЗАКОНОДАВСТВА НА УКРАЇНСЬКИХ ЗЕМЛЯХ

Стаття присвячена дослідженню розвитку правового регулювання відносин за договором перевезення в актах кодифікації цивільного законодавства на українських землях. У ній проаналізовано положення таких кодифікованих актів, виокремлено історичні періоди правового регулювання відносин за договором перевезення.

Ключові слова: договір перевезення, акти кодифікації цивільного законодавства, правове регулювання відносин за договором перевезення.

И. С. Лукасевич-Крутнык

Генезис правового регулирования отношений по договору перевозки в актах кодификации гражданского законодательства на украинских землях

Статья посвящена исследованию развития правового регулирования отношений по договору перевозки в актах кодификации гражданского законодательства на украинских землях. В ней проанализированы положения таких кодификационных актов, выделены исторические периоды правового регулирования отношений по договору перевозки.

Ключевые слова: договор перевозки, акты кодификации гражданского законодательства, правовое регулирование отношений по договору перевозки.

I. Lukasevych-Krutnyk

Genesis of legal regulation of relations according to the contract of carriage in codification acts of civil law on the territory of Ukraine

The article investigates the development of legal regulation of relations in the contract of carriage in the acts of the codification of civil law in the Ukrainian lands. It analyzed the situation of such codification acts are highlighted in historical periods of legal regulation of relations in the contract of carriage.

Key words: contract of carriage, the codification of acts of civil law, legal regulation of relations under the contract of carriage.

Постановка проблеми та її актуальність.

Підписання Угоди про асоціацію з Європейським Союзом відкрило для України нові ринки послуг, у тому числі в сфері перевезення. Відповідно до зазначеної Угоди перевезення усіма видами транспорту регулюються підрозділом, який має назву «Транспортні послуги». Там закріплюється положення, що законодавство України в сфері надання транспортних послуг повинно пройти шлях наближення до норм, прийнятих стороною Європейського Союзу. Вказане свідчить, що правове регулювання відносин перевезення в Україні перебуває на порозі реформування з метою максимального

наближення до європейських норм. Такі тенденції у правовому регулюванні відносин перевезення потребують ґрунтовного науково-теоретичного аналізу з урахуванням історичного досвіду регулювання цих відносин.

Аналіз досліджень і публікацій. Окремі аспекти досліджуваної проблематики були предметом вивчення в працях В. В. Луця, І. О. Безлюдько, І. В. Булгакової, Е. М. Деркач, І. А. Діковської, О. В. Клепікової, Т. О. Колянкової, О. С. Кужко, О. М. Нечипуренко, Г. В. Самойленко, Л. Я. Свистун, Є. Д. Стрельцової, М. Л. Шелухіна та інших. Проте поза увагою науковців залишилось дослідження становлення

та розвитку правового регулювання відносин за договором перевезення в актах кодифікації цивільного законодавства на українських землях.

Метою даної статті є дослідження генези правового регулювання відносин за договором перевезення в актах кодифікації цивільного законодавства на українських землях, виокремлення історичних періодів правового регулювання відносин за договором перевезення.

Виклад основного матеріалу. В перших кодифікованих актах українського права про договори перевезення нічого не зазначається. Так, в Руській Правді XI-XII ст. про договірні відносини перевезення не йдеться [1, с. 19].

В Статутах Великого князівства Литовського 1529 р., 1566 р. та 1588 р. відносини перевезення теж не регулюються. В п. 26 Статуту Великого князівства Литовського 1529 р. лише згадується про проїзд по дорогах [1, с. 19].

В Соборному Уложенні 1649 року у Главі IX про перевезення згадується, але не як про договірні відносини, а в контексті податкових відносин. Зокрема, забороняється стягнення плати за перевезення зі службових осіб, дворян і дітей боярських, з іноземців та їх проїзд через мости. На правопорушників покладалась відповідальність у формі потрійного відшкодування стягненої плати та фізичного покарання (биття кнутом) [1, с. 321-322].

У Правах, за якими судиться малоросійський народ, 1793 року частково регулюється перевезення водним транспортом. Так, в Артикулі 1 Глави 18 Правил зазначається про «порти водні» та правові наслідки виникнення формажорних обставин при перевезенні товарів та інших речей. Так, якщо при здійсненні перевезення товарів та інших речей водним транспортом судно розбилось чи затонуло біля чужого берега, будь-хто повинен затоплені товари вносити і вільно складати на берег. При цьому жителі цього берега не мають права нічого вимагати чи брати від власника товарів. Хто ж буде цьому перешкоджати, буде відповідати перед власником судна за завдану шкоду в подвійному розмірі. Хто ж під час розбиття водного судна знайшов і доставив чужі речі, має право взяти від власника речей кошти за свою пра-

цю в розмірі, визначеному на розсуд добрих людей. Якщо при перевезенні речей водним судном виникає шторм чи сильна непогода, і речі були викинуті для полегшення судна, то той, хто їх знайде, повинен повернути, при цьому маючи право на винагороду. Якщо ж хтось знайде речі на воді плаваючі і приховає, то він зобов'язаний повернути речі без права винагороди за їх рятування [1, с. 634].

В інших актах кодифікації цивільного законодавства на українських землях, прийнятих в кінці XVIII – на початку XIX ст. (Галицький цивільний кодекс 1797 р. [2], Зібрання малоросійських прав 1807 р. [1, с. 885], Загальне цивільне уложення Австрійської імперії 1811 р. [1, с. 1025]), про договір перевезення не згадується.

У Зводі законів Російської імперії 1832 р. перевезення вперше регулюються серед договірних зобов'язань. Проте «перевезення людей і важкостей сухим шляхом і водою» не виділено як самостійний різновид цивільно-правового договору, а як один із можливих предметів «договору підяду і поставки» (ст. 1738 Глави 3 Про підяди і поставки загалом Розділу 3 Про зобов'язання щодо договорів на майно у власності Книги 4 Про зобов'язання щодо договорів). Згідно з правилами зазначеного Зводу законів перевезення як один із можливих видів договору підяду і поставки можуть здійснювати всі особи, які мають право укладати договори, без будь-якого обмеження в сумах з тієї чи іншої сторони. Строк виконання і ціна договору залежали від взаємної згоди обох сторін. Окрема частина Глави 3 (Відділення 2) присвячена укладенню та виконанню договорів підяду та поставки. Так, у змісті такого договору повинно бути зазначено: рік, місяць і число, назва договору, ім'я і назва сторін, що домовляються, предмет, строк, ціна та інші умови договору, підписи договірних сторін, а при їх безграмотності – свідчення тих, хто вчиняв підписи. Регулювались особливості виконання договору підяду і поставки. Так, зі сторони підрядника і постачальника виконання договору повинно було здійснюватись у строк, визначений договором, із дотриманням усіх інших умов договору, з іншої сторони виконання здійснювалось платежем підряднику і постачальнику в повно-

му обсязі відповідно до умов договору [3, с. 183-184].

У Зводі місцевих законів західних губерній 1837 р. відносини за договором перевезення не регулювались [3, с. 239].

У Проекті Цивільного уложення Російської імперії 1905 року вперше перевезення виділено як самостійний різновид зобов'язань за договорами поряд із продажем, міною, даруванням, наймом, підрядом та іншими договірними конструкціями. Відносинам перевезення була присвячена самостійна Глава XI у Розділі II Зобов'язання за договорами Книги V Зобов'язальне право. Глава була поділена на чотири підглави, серед яких: I. Загальні положення. II. Перевезення пасажирів. III. Перевезення вантажів. IV. Перевезення багажу [3, с. 617-621].

Вперше в акті кодифікації цивільного законодавства на українських землях сформульовано визначення поняття договору перевезення. Відповідно до п. 1993 Проекту Цивільного уложення Російської імперії за договором перевезення перевізник зобов'язується за винагороду (провізну плату) доставити сухим шляхом або водою у вказане місце пасажирів, або ввірений йому, перевізнику, відправником вантаж і здати його у місці призначення визначеній особі (одержувачу).

Перевезення пасажирів і вантажів залізними дорогами, пароплавами та іншими транспортними підприємствами (громадськими перевізниками), які діяли на підставі особливих дозволів (концесій) уряду, підпорядковувались правилам цієї Глави Цивільного уложення з урахуванням особливостей, викладених в Статуті Російських залізних доріг і в затверджених урядом приватних статутах інших транспортних підприємств. Норми Проекту регулювали відносини не лише громадських, але й приватних перевізників.

При перевезенні вантажів морем застосовувались особливі правила про морське перевезення. Норми цієї глави не застосовувались при перевезенні поштою листів та посилок.

Правила перевезення, встановлені власниками залізних доріг, пароплавних і тому подібних транспортних підприємств, мали обов'язкову

силу для пасажирів та вантажовідправників, якщо ці правила не суперечили закону і були доведені до загального відома.

Будь-яке погодження громадського перевізника з пасажиром чи вантажовідправником про усунення чи обмеження його законної відповідальності на випадок спричинення смерті чи завдання тілесних пошкоджень пасажиру, а також знищення чи пошкодження вантажу визнавалось недійсним, за винятком тих випадків, коли подібні умови були дозволені законом чи статутом.

За нормами Проекту Цивільного уложення громадський перевізник не мав права надавати перевагу одній особі перед іншою щодо перевізної плати, черговості відправки та інших умов перевезення [3, с. 617].

У Цивільному кодексі Української Соціалістичної Радянської Республіки 1922 р. про договір перевезення серед зобов'язань, які виникають з договорів, не згадується [3, с. 679].

У Цивільному кодексі Української Радянської Соціалістичної Республіки 1963 р. відносини «перевозки» виділено як окремий вид зобов'язань у Главі 30 [3, с. 940]. Перевезенню присвячено 11 статей цього кодексу. У ст. 358 окремо дається визначення договору перевезення вантажу та договору перевезення пасажирів та багажу. Так, за договором перевезення вантажу транспортна організація (перевізник) зобов'язується доставити ввірений їй відправником вантаж до пункту призначення і віддати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату. За договором перевезення пасажирів перевізник зобов'язується перевезти пасажирів до пункту призначення, а в разі здачі пасажиром багажу – також доставити багаж до пункту призначення і видати його уповноваженій на одержання багажу особі; пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а при здачі багажу – і за проїзд багажу.

Норми кодексу відображали тогочасні реалії, тому окрему увагу приділялось плану вантажних перевезень та відповідальності за його невиконання. Крім того, встановлювались вимоги до таких істотних умов договору, як строк та плата

за перевозку вантажів, пасажирів та багажу, регулювалось питання навантаження і розвантаження вантажів, встановлювалась відповідальність перевізника за втрату, нестачу і пошкодження вантажу або багажу, відповідальність перевізника за заподіяння смерті або ушкодження здоров'я пасажирів, порядок надіслання претензій по перевозках та строк пред'явлення позовів по перевозках.

У радянський період було започатковано регулювання перевезення окремими видами транспорту транспортними кодексами (статутами) і правилами.

Незначний проміжок часу відносини за договором перевезення регулювались Основами цивільного законодавства Союзу РСР та республік 1991 р. [3, с. 1113]. У Главі 13 Основ (сім статей) закріплювалось визначення поняття договору перевезення вантажу та договору перевезення пасажирів та багажу, аналогічне до визначення поняття цих договорів у Цивільному кодексі 1963 р. Умови перевезення вантажів, пасажирів і багажу окремими видами транспорту і перевезення різними видами транспорту за єдиним документом (пряме змішане сполучення), а також відповідальність сторін за цими перевезеннями визначалися транспортними статутами і кодексами, іншими законодавчими актами і правилами. В Основах закріплювались норми про такі істотні умови договору перевезення, як плата та строк доставки вантажів, пасажирів і багажів, відповідальність за прострочення, відповідальність перевізника за втрату, нестачу та пошкодження вантажу і багажу.

В Основах виділено договір про організацію перевезень, який застосовувався при необхідності здійснення систематичних перевезень. У змісті таких договорів потрібно було зазначити об'єми, строки та інші умови надання транспортних засобів і надання вантажів для перевезення, а також інші умови організації перевезень, не передбачені транспортними статутами і кодексами.

Крім того, як самостійний різновид договорів перевезення вперше виділено договір транспортного експедирування, запропоновано його визначення. Так, за договором транспортного

експедирування експедитор зобов'язується за винагороду і за рахунок відправника вантажу укласти від його чи свого імені один чи декілька договорів перевезення вантажу і виконати чи організувати виконання визначених договором експедиції додаткових послуг, пов'язаних з перевезенням. У якості додаткових послуг договором експедиції передбачалось здійснення таких необхідних для доставки вантажу операцій, як отримання необхідних для експорту чи імпорту документів, виконання митних та інших формальностей, перевірка кількості і стану вантажу, сплата митних зборів чи інших витрат, які покладаються на відправника, зберігання вантажу, його отримання в пункті призначення.

Із проголошенням незалежності в законодавстві України, в тому числі в сфері перевезення, відбулись численні зміни. На сьогодні найбільш загальні правила про договір перевезення сформульовані у положеннях основного кодифікованого акту цивільного законодавства – Цивільного кодексу України від 16 січня 2003 р., який закріплює приватно-правові засади регулювання відносин. Норми Глави 64 Цивільного кодексу України, присвячені договору перевезення (21 стаття), не відображають особливості перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти різними видами транспорту. Особливості перевезення визначені спеціальним законодавством у цій сфері, зокрема, транспортними кодексами та статутами, законами, іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них.

До транспортних кодексів належать Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. та Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. До транспортних статутів відносять: Статут залізниць України, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р., а також досі залишаються чинними на території України Статут внутрішнього водного транспорту СРСР, затверджений постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 р. та Статут автомобільного транспорту УРСР, затверджений постановою Ради Міністрів СРСР від 27 червня 1969 р.

Висновки. Таким чином, на основі аналізу актів кодифікації цивільного законодавства на

українських землях можна виокремити історичні періоди правового регулювання відносин за договором перевезення: період зародження, період розвитку, період трансформування та сучасний період.

Період зародження правового регулювання відносин за договором перевезення (XI ст. – кінець XVIII ст.) характеризується відсутністю правового регулювання договірних відносин перевезення в актах кодифікації цивільного законодавства на українських землях.

Протягом періоду становлення правового регулювання відносин за договором перевезення (кінець XVIII ст. – початок XX ст.) в деяких актах кодифікації цивільного законодавства на українських землях відносини перевезення є предметом правового регулювання, проте договір перевезення не розглядається на законодавчому рівні як самостійний різновид цивільно-правових зобов'язань.

Період трансформування правового регулювання відносин за договором перевезення (початок XX ст. – кінець XX ст.) характеризується численними змінами в правовому регулюванні відносин за договором перевезення. В Проекті Цивільного уложення Російської імперії 1905 року договір перевезення вперше виділено як самостійний різновид зобов'язань за договорами. У Цивільному кодексі УСРР 1922 р. про договір перевезення не згадується. З прийняттям Цивільного кодексу УРСР 1963 р. договір перевезення визнається як самостійний цивільно-правовий договір, проте він набуває планового характеру.

Сучасний період правового регулювання відносин за договором перевезення (1991 р. – 2016 р.) характеризується переходом до приватно-правових засад регулювання відносин у сфері перевезення, що відображено в нормах

Цивільного кодексу України, транспортних кодексах та статутах.

Література

1. *Кодифікація* цивільного законодавства на українських землях: Т. 1 / уклад.: Ю. В. Білоусов, І. Р. Калаур, С. Д. Гринько та ін.; за ред. Р. О. Стефанчука та М. О. Стефанчука. – К.: Правова єдність, 2009. – 1168 с.

2. *Гражданский* кодекс Восточной Галиции 1797 г. = Codex civilis pro Galicia Orientali anni MDCCXCVII / пер. с лат. А. Гужвы; под ред. О. Кутателадзе, В. Зубаря. – М.: Статут; Одесса, 2013. – 536 с.

3. *Кодифікація* цивільного законодавства на українських землях: Т. 2 / уклад.: Ю. В. Білоусов, І. Р. Калаур, С. Д. Гринько та ін. / за ред. Р. О. Стефанчука та М. О. Стефанчука. – К.: Правова єдність, 2009. – 1240 с.

References

1. *Kodyfikacija* cyvil'nogo zakonodavstva na ukrai'ns'kyh zemljah: T. 1 / uklad.: Ju. V. Bilousov, I. R. Kalaur, S. D. Gryn'ko ta in. / za red. R. O. Stefanchuka ta M. O. Stefanchuka. – K.: Pravova jednist', 2009. – 1168 s.

2. *Grazhdanskij* kodeks Vostochnoj Galicii 1797 g. = Codex civilis pro Galicia Orientali anni MDCCXCVII / per. s lat. A. Guzhvi; pod red. O. Kutateladze, V. Zubarja. – M.: Statut; Odessa, 2013. – 536 s.

3. *Kodyfikacija* cyvil'nogo zakonodavstva na ukrai'ns'kyh zemljah: T. 2 / uklad.: Ju. V. Bilousov, I. R. Kalaur, S. D. Gryn'ko ta in. / za red. R. O. Stefanchuka ta M. O. Stefanchuka. – K.: Pravova jednist', 2009. – 1240 s.