

ВИДИ ДОПОМІЖНИХ ДОГОВОРІВ ІЗ НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ У ЦИВІЛЬНОМУ ПРАВІ УКРАЇНИ

TYPES OF SUPPORTING CONTRACTS OF TRANSPORT SERVICES IN CIVIL LAW OF UKRAINE

Лукашевич-Крутник І.С.,
кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри міжнародного права, міжнародних відносин та дипломатії
Тернопільського національного економічного університету,
докторант Науково-дослідного інституту приватного права і підприємництва
імені академіка Ф.Г. Бурчака
Національної академії правових наук України

Стаття присвячена дослідженню видів допоміжних договорів із надання транспортних послуг у цивільному праві України. У ній здійснено порівняльний аналіз правового регулювання деяких допоміжних договорів із надання транспортних послуг у кодифікованому акті цивільного законодавства України та окремих європейських країн. На підставі проведеного дослідження сформульовано висновки та запропоновано зміни до законодавства України з урахуванням тенденції приведення нормативної бази у зазначеній сфері до європейських стандартів.

Ключові слова: допоміжний договір із надання транспортних послуг, довгостроковий договір, договір на експлуатацію залізничної колії, договір на подачу та забирання вагонів, вузлова угода.

Статья посвящена исследованию видов вспомогательных договоров по предоставлению транспортных услуг в гражданском праве Украины. В ней осуществлен сравнительный анализ правового регулирования некоторых вспомогательных договоров по предоставлению транспортных услуг в кодифицированном акте гражданского законодательства Украины и отдельных европейских стран. На основании проведенного исследования сформулированы выводы и предложены изменения в законодательство Украины с учетом тенденции приведения нормативной базы в указанной сфере к европейским стандартам.

Ключевые слова: вспомогательный договор по предоставлению транспортных услуг, долгосрочный договор, договор на эксплуатацию железнодорожного пути, договор на подачу и уборку вагонов, узловое соглашение.

The article is devoted to the study of types of auxiliary contracts for the provision of transport services in civil law of Ukraine. It provides a comparative analysis of the legal regulation of some auxiliary contracts for the provision of transport services in the codified act of civil law of Ukraine and certain European countries. On the basis of the study, conclusions were formulated and changes were made to the legislation of Ukraine taking into account the tendency of bringing the normative base in this sphere to the European standards.

Key words: support contract for the provision of transport services, long-term contract, contract for the operation of the railway, contract for the supply and withdrawal cars nodal deal.

Постановка проблеми. Набрання чинності Угоди про асоціацію України з Європейським Союзом поставило нове завдання максимального наближення норм законодавства України до європейських стандартів. Це зумовлює потребу ґрунтовного теоретичного дослідження законодавчої бази з метою виявлення прогалин у правовому регулюванні різних суспільних відносин, зокрема у сфері надання транспортних послуг.

Стан дослідження. Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг неодноразово ставали предметом дослідження у працях багатьох українських і зарубіжних науковців, серед яких – І.О. Безлюдько, І.В. Булгакова, М.І. Брагинський, В.В. Вітринський, Т.В. Гриняк, С.Д. Гринько (Русу), Е.М. Деркач, І.А. Діковська, Я.О. Добідовська, О.В. Клепікова, Т.О. Колянковська, В.В. Луць, С.Ю. Морозов, О.М. Нечипуренко, Н.С. Нечипоренко, Г.В. Самойленко, Л.Я. Свистун, Є.Д. Стрельцова, Р.І. Ташян, М.Л. Шелухін та багато інших. Проте поза увагою науковців залишилось вивчення видів допоміжних договорів із надання транспортних послуг у цивільному праві України, що зумовлює актуальність дослідження.

Виклад основного матеріалу. Традиційно в науковій і навчальній літературі договори з надання транспортних послуг поділяють на основні та допоміжні. Як зазнає В.В. Луць, основні транспортні договори опосередковують головну сферу взаємовідносин транспортних організацій і клієнтури (договори про перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти, договори буксирування). Допоміжні договори сприяють нормальній організації перевізного процесу (договори на організацію перевезень, транспортного експедирування, на експлуатацію під'їзних колій, подачу та забирання вагонів, вузлові угоди тощо) [1, с. 486].

Значення допоміжних договорів із надання транспортних послуг влучно описує А.І. Хаснутдінов, зазначаючи, що «виконання основного зобов'язання неможливо без допоміжного, оскільки в самому характері дій закладена необхідність виконання цілого ряду додаткових операцій, які організаційно завершують (оформлюють) увесь процес доставки. Зв'язок основного та допоміжного зобов'язання має характер взаємозалежності: якщо нормальне становлення та розвиток основного зобов'язання залежить від успішного виконання допоміжного, то існування

останніх поза перевізним правовідношенням узагалі не має сенсу» [2, с. 23].

Цивільний кодекс України врегульовує лише один із допоміжних договорів із надання транспортних послуг – довгостроковий договір, якому присвячена стаття 914 [3]. У ній закріплюється поняття, визначаються умови довгострокового договору, акцентується увага на можливості його укладення під час здійснення систематичних перевезень та опосередковано окреслюється сфера застосування – перевезення вантажів.

У сьогодишніх умовах цікавим та актуальним є вивчення досвіду законодавчого закріплення допоміжних договорів із надання транспортних послуг, зокрема довгострокових договорів, у кодифікованих актах цивільного законодавства країн Європи.

Так, найбільш подібними до норм вітчизняного законодавства є положення Цивільного кодексу Литовської Республіки від 18 липня 2000 р. Як і в Цивільному кодексі України, договір про організацію перевезень займає самостійне місце серед договорів перевезення. Відповідно до статті 6.822 у випадках, коли товари постійно перевозяться й існує потреба у встановленні строків і процедур надання транспортних засобів та товарів, перевізник і вантажовідправник укладають довгостроковий договір на організацію перевезення. Договір на організацію перевезення є договором, згідно з яким перевізник зобов'язується прийняти у встановлений у договорі строк товар, а вантажовідправник зобов'язується оплатити за перевезення товару суму, зазначену в договорі. Договір про організацію перевезення встановлює види транспортних засобів та обсяги товарів, строки, порядок оплати та інші умови [4].

У Цивільному кодексі Чеської Республіки від 3 лютого 2012 р. довгострокові договори не виокремлено серед договорів перевезення [5]. Проте в цьому кодексі врегульовується подібний за своїм змістом до відомої українській цивілістиці конструкції довгострокового договору договір про експлуатацію транспортного засобу. Так, відповідно до § 2582 Цивільного кодексу Чеської Республіки, за договором про експлуатацію транспортного засобу, оператор зобов'язується перевезти вантаж, визначений замовником, і для цієї мети виконати принаймні одну заздалегідь визначену поїздку або виконати у визначений строк велику кількість поїздок так, як це визначив замовник, а замовник зобов'язується оплатити оператору винагороду. Оператор забезпечує готовність транспортного засобу до здійснення узгодженої поїздки, застосовність транспортного засобу до узгодженого перевезення та забезпечує транспортний засіб компетентним екіпажем і паливом, а також іншими необхідними речами. Якщо транспортний засіб не готовий для експлуатації, то оператор компенсує замовнику збитки, які виникли внаслідок цього, крім випадку, коли він зможе довести, що він не в змозі був передбачити цю неготовність навіть у разі збереження необхідного догляду.

Зазначене свідчить, що договір про експлуатацію транспортного засобу, якщо за ним «у визначений строк здійснюється велика кількість поїздок так, як це визначив замовник», містить елементи організаційного характеру. Варто зазначити, що в дефініції договору про експлуатацію транспортного засобу не визначена сфера його застосування. Якщо довгострокові договори застосовуються виключно для перевезення вантажів, то договір про експлуатацію транспортного засобу, очевидно, може застосовуватись і для перевезення пасажирів.

Цивільний кодекс Республіки Польща від 23 квітня 1964 р. регулює договір перевезення в титулі XXV, який складається з трьох розділів – загальні положення, перевезення осіб і перевезення речей, що охоплюють статті 774–493 [6]. Проте, на відміну від положень глави 64 Цивільного кодексу України, у положеннях Цивільного кодексу Республіки Польща нічого не згадується про допоміжні договори з надання транспортних послуг.

У Цивільному кодексі Латвійської республіки від 23 травня 1993 р. договірним відносинам перевезення присвячені пункти 2230–2240 підрозділу 4 «Договір перевезення» глави 15 частини 4 «Зобов'язальне право» [7]. У положеннях цього кодексу акцентується увага на перевезенні вантажів, проте допоміжні договори з надання транспортних послуг не врегульовуються. Цікаво, що договір перевезення в цьому кодифікованому акті розглядається як різновид договору підряду [7].

У Цивільному кодексі Республіки Молдова від 6 червня 2002 р. відносини перевезення регулюються главою XII «Перевезення», яка складається з трьох частин. Частина 1 присвячена загальним положенням про перевезення, частина 2 – перевезенню пасажирів, частина 3 – перевезенню речей. Разом три частини об'єднують норми статей 980–1029 [8]. У положеннях Цивільного кодексу Республіки Молдова немає норм про договори організаційного характеру у сфері надання транспортних послуг.

Отже, залежно рівня законодавчого закріплення довгострокових договорів у кодифікованих актах цивільного законодавства можна виділити три групи держав. До першої групи належать держави, у цивільних кодексах яких закріплено, що систематичні перевезення вантажів здійснюються за довгостроковими договорами перевезення (наприклад, Україна, Литовська Республіка). До другої групи належать держави, де довгостроковий договір не виокремлено як самостійний різновид договору перевезення, проте в нормах цивільних кодексів закріплюються подібні до довгострокового договору перевезення організаційного характеру (наприклад, Чеська Республіка). До третьої групи належать держави, де договірні відносини організаційного характеру, за допомогою яких здійснюються систематичні перевезення вантажів, не регулюються положеннями кодифікованих актів цивільного законодавства. До третьої групи належить більшість країн Європи (наприклад, Республіка Польща, Латвійська Республіка, Республіка Молдова).

Важливим є питання щодо сфери використання довгострокових договорів. Звичною є позиція, що довгострокові договори застосовуються у сфері перевезення вантажів різними видами транспорту та у разі здійснення прямого змішаного перевезення [9]. Проте на практиці прослідковується тенденція укладення договорів про організацію систематичних перевезень пасажирів. Такі відносини у нормах ЦК України не врегульовані. Очевидно, договірні практика випереджає закріплення відповідних відносин на законодавчому рівні та свідчить про можливість розширення сфери застосування довгострокових договорів.

Окрім довгострокових договорів, у законодавстві України закріплюються інші допоміжні договори з надання транспортних послуг. Наприклад, відповідно до пункту 71 Статуту залізниць України 6 квітня 1998 р. порядок подачі та забирання вагонів і контейнерів на залізничній під'їзній колії встановлюється договором на експлуатацію залізничної колії (договором на подачу та забирання вагонів) [10]. Формулювання вказаного положення залишає незрозумілим, чи це синонімічні назви одного й того ж договору (подібно до договору найму (оренди)) чи це різні договірні конструкції. Відповідь можна знайти в підпункті 2.1. Правил обслуговування залізничних під'їзних колій, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644, відповідно до якого взаємовідносини залізниці з підприємствами, які виконують вантажні роботи на під'їзних коліях, визначаються договорами про експлуатацію під'їзних колій або договорами про подачу та забирання вагонів. Договори про експлуатацію під'їзних колій укладаються між залізницею та власниками під'їзних колій у разі обслуговування під'їзної колії власним або орендованим локомотивом. Договори про подачу та забирання вагонів укладаються між залізницею та підприємствами у разі обслуговування локомотивом залізниці під'їзних колій або окремих вантажних фронтів. Договори розробляються з урахуванням технології роботи під'їзної колії та технології роботи станції примикання, а у відповідних випадках – з урахуванням єдиних технологічних процесів [11]. Тож це два різні договори, які укладаються під час перевезення вантажів. Підтвердженням вказаного є розроблені зразки договорів на експлуатацію залізничної колії та договору на подачу та забирання вагонів у Додатках 1 та 2 зазначених Правил, які, очевидно, є примірними договорами. Тому формулювання пункту 71 Статуту залізниць України потребує внесення змін, зокрема між назвами договорів видається за доцільне поставити сполучник «або».

Проте це не єдина недосконалість юридичної термінології. Як влучно зауважується в юридичній літературі, у Статуті залізниць України ці договори іменуються в одних статтях «на експлуатацію залізничних під'їзних колій», «на подачу та забирання вагонів» (статті 71, 73), а в інших – «про експлуатацію залізничної під'їзної колії», «про подачу та забирання вагонів» (статті 75–77), без жодних відмін-

ностей у договірних відносинах і в тому, і в іншому випадку. Проте це є неправильним, оскільки, на нашу думку, необхідно забезпечити однаковість вказаних термінологічних позначень [12].

Ще одним допоміжним договором із надання транспортних послуг є так звана «вузлова угода», поняття якої в законодавстві України не закріплено. Відповідно до частини 3 статті 312 Господарського кодексу України відносини перевізників під час перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні та умови роботи перевалочних пунктів регулюються вузовими угодами. Порядок укладення вузових угод встановлюється транспортними кодексами та статутами [13]. У пункті 116 Статуту автомобільного транспорту УПСР від 27 червня 1969 р. закріплено, що «умови роботи перевалочних пунктів визначаються вузовою угодою», і шляхом формулювання відсилочної норми вказано, що порядок розроблення та укладання вузових угод встановлюється Правилами перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні [14]. У законодавстві України прийнято лише одні Правила перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 28 травня 2002 р. № 334 [15]. Проте зазначені Правила не дають відповіді на питання, що є вузовою угодою, який її зміст та юридична природа. Лише в підпункті 3.7 Правил вказано, що порядок подачі, забирання вагонів, перевалки вантажів у портах визначається договором, який укладається між залізницею та портом.

Загальне уявлення про вузову угоду та її призначення можна знайти в Правилах обслуговування залізничних під'їзних колій. Наприклад, відповідно до підпункту 2.1 порядок виконання перевалочних операцій на під'їзних коліях морських (річкових) портів визначається договором, що укладається залізницею з портом. У цьому договорі зазначається перелік вантажовласників та експедиторів, з якими порт уклав договори про переробку їхніх вантажів, за які порт розраховується із залізницею, а також порядок визначення відповідальності залізниці та порту за невиконання погодженої між ними добової норми вивантаження вагонів. У разі надходження в порт вантажу для вантажовласника (експедитора), який відсутній у вказаному переліку, перевалочні операції з таким вантажем здійснюються за окремим договором між вантажовласником (експедитором), портом і залізницею. Термін «вузлова угода» вживається лише в назві Додатку 3 до зазначених Правил, а саме – «Примірний договір між залізницею і морським (річковим) портом про обробку вагонів з вантажами (вузлова угода)».

Тож у законодавстві України немає належно розробленої підзаконної нормативно-правової бази щодо допоміжних договорів із надання транспортних послуг. Недостатність і недосконалість законодавчої бази спричиняють стримування збільшення кількості міжнародних перевезень, що, у свою чергу, відбивається на макрорівні економіки та євроінтеграційних процесах.

Наприклад, відповідно до Дорожньої карти імплементації Директиви Ради 92/106 від 7 грудня 1992 р. про встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами правове регулювання вузлових угод повинно бути розроблено в Законі України «Про комбіновані перевезення» (повинен закріпити поняття вузлової угоди, її зміст та істотні умови, інші питання технології роботи учасників цих перевезень) та Правилах перевезення у прямому змішаному сполученні (повинні встановити відповідальність сторін вузлових угод за ухилення від укладення або несвоєчасне укладення, а також за порушення умов таких угод. У додатку до правил має бути розроблена типова вузлова угода) [16]. Проте до сьогодні зазначені нормативно-правові акти не прийнято.

Дискусійним є питання щодо зарахування до допоміжних договорів договору транспортного експедирування. За своєю правовою природою він поєднує договір перевезення та договір про надання послуг. Незважаючи на різницю в думках, правова доктрина була і є одноставною в тому, що договір експедиції суттєво відрізняється від договору перевезення за рядом ознак. Видається, що саме «у зв'язку із значним поширенням цих відносин і потребою їх нормативного врегулювання цей договір здобув відокремлення і закріплення в ЦК України» [17] як окремий вид цивільно-правових догово-

рів. Очевидно, у дихотомічній системі транспортних договорів договір транспортного експедирування займає проміжне місце між основними та допоміжними договорами з надання транспортних послуг.

Договір транспортного експедирування регулюється главою 65 Цивільного кодексу «Транспортне експедирування» та Законом України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 1 липня 2004 р. [18]. Проте в умовах євроінтеграційних процесів поза увагою законодавця залишилось питання врегулювання відповідальності іноземного експедитора.

Висновки. Допоміжні договори з надання транспортних послуг є самостійними договірними конструкціями, які сприяють організації транспортування об'єктів за допомогою механізованих транспортних засобів. До допоміжних договорів із надання транспортних послуг належать довгостроковий договір, договір на експлуатацію залізничної колії, договір на подачу та забирання вагонів, вузлові угоди та інші. Цивільний кодекс України регулює лише довгостроковий договір, і це відповідає європейській практиці окремих країн. Проте в контексті наближення норм законодавства України до європейських стандартів особливо гостро постає проблема відсутності законодавчої та підзаконної нормативної бази, яка б детально регулювала допоміжні договори з надання транспортних послуг.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДжЕРЕЛ:

1. Луць В.В. Загальні положення про транспортні договори. Договірне право України. Особлива частина: навч. посібник / За ред. О.В.Дзери. К.: «Юрінком Інтер», 2009. 1200 с. С. 485–511.
2. Хаснудтинов А.И. Вспомогательные договоры на транспорте. Иркутск, 1994. 253 с.
3. Цивільний кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 р. № 435-IV. Відомості Верховної Ради України. 2003. №№ 40–44. Ст. 356.
4. Civil code of the Republic Of Lithuania: Act of 18. 07. 2000, № VIII-1864. Lietuvos Respublikos Seimas. URL: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.245495>.
5. Гражданский кодекс Чешской Республики: Закон от 3 февраля 2012 г. URL: http://juristpraha.cz/ru/89_2012_rus.
6. Kodeks cywilny Rzeczypospolitej Polskiej: Ustawa z dnia 23.04.1964. URL: <http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19640160093/U/D19640093Lj.pdf>.
7. Гражданский закон Латвийской Республики: Закон от 25 мая 1993 г. URL: http://www.pravo.lv/law_ru.html.
8. Гражданский кодекс Молдова: Закон от 6 июня 2002 г. № 1107-XV. URL: <http://lex.justice.md/ru/325085>.
9. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України: у 2 т. 2-е вид., перероб. і доп. / За ред. О.В. Дзери (кер. авт. кол.), Н.С. Кузнецової, В.В. Луця. К.: «Юрінком Інтер», 2006. Т. II. 1088 с.
10. Статут залізниць України: постанова Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 457. Офіційний вісник України. 1998. № 14. С. 150. Ст. 548.
11. Правила обслуговування залізничних під'їзних колій: наказ Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644. Офіційний вісник України. 2000. № 48. С. 210. Ст. 2108.
12. Булакова І.В. Правове регулювання перевезення вантажів залізничним транспортом в Україні: дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2003. 201 с.
13. Господарський кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 р. Відомості Верховної Ради України. 2003. № 18, № 19–20, № 21–22. Ст. 144.
14. Статут автомобільного транспорту УРСР: постанова Ради Міністрів Української РСР від 27 червня 1969 р. № 401. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/401-69-%D0%BF>.
15. Правила перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні: наказ Міністерства транспорту України від 28 травня 2002 р. № 334. Офіційний вісник України. 2002 р. № 28. С. 167. Ст. 1345.
16. Дорожня карта імплементації Директиви Ради 92/106 від 7 грудня 1992 р. про встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами. URL: <http://www.transport-ukraine.eu/docs/direktiva-radi-92106iees-vid-7-grudnya-1992-roku-pro-vstanovlennya-spilnih-pravil-dlya-okremi-0>.
17. Федорченко Н.В. Договір перевезення як вид договорів, що опосередковують зобов'язання з надання послуг. URL: <http://er.nau.edu.ua:8080/handle/NAU/16797> (дата звернення: 01.03.2018).
18. Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 1 липня 2004 р. № 1955. Відомості Верховної Ради України. 2004. № 52. Ст. 562.