

УДК: 347. 463 (477)



Самойленко Г.В.

*к.ю.н., доцент кафедри цивільного права
юридичного факультету ЗНУ*

ДОГОВІРНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВІДНОСИН ПОВ'ЯЗАНИХ З ПЕРЕВЕЗЕННЯМ ПАСАЖИРІВ ТА БАГАЖУ

В статті досліджується: на новітніх цивільних приватноправових засадах відносин, що виникають у зв'язку з перевезенням пасажирів та багажу їх урегульованість позитивним правом, конструюються моделі договірної регуляції транспортних відносин.

Ключові слова: багаж, договір перевезення, пасажир, перевізник, відповідальність, пеня, транспортне зобов'язання, штраф.

Правове регулювання відносин, пов'язаних з переміщенням пасажирів здійснюється шляхом укладання договорів перевезення. Цьому питанню, як і договору перевезення взагалі, приділяється певна увага в цивільно-правовій науці - йому увагу у своїх працях приділяли В.О.Єгізаров, М.А.Тарасов, М.А.Ходунов, В.В.Вітрякський, М.А.Аллахвердов, В.В.Луць.

Необхідність регулювання відносин, пов'язаних з перевезенням пасажирів та багажу на нових цивільних, приватноправових засадах, відрід від застарілих моделей регулювання вказаних відносин адміністративними методами, викликає потребу в моделюванні нових договірних конструкцій, що зумовлює актуальність обраної теми.

Автор ставить перед собою завдання - провести аналіз урегульованості відносин, пов'язаних з перевезенням пасажирів та багажу позитивним правом.

Актуальність питання зумовлена усталеністю, які лишилися після адміністративно-командної системи управління, яка мала свої засоби правового впливу, необхідністю регулювання відносин на нових приватноправових засадах.

Стаття 910 Цивільного Кодексу України дає нормативне поняття договору перевезення пасажирів та багажу. 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 зберігання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу - також за його провезення.

Укладення договору перевезення пасажирів та багажу підтверджується видачею відповідно квитка та багажної квитанції, форми яких встановлюються відповідно до транспортних кодексів (статутів).

Перевезення пасажирів здійснюються залізничним, річковим, морським, повітряним та автомобільним транспортом, а в містах - метрополітенем, трамваєм і тролейбусами. Існують автомобільні приміські, міжміські перевезення пасажирів та міські автобусні, а також перевезення маршрутними та вантажопасажирськими таксомоторами. Перевезення за плату пасажирів та їхніх речей громадянами, які здійснюють їх епізодично, регулюються нормами про договір під'яду, а не правилами транспортного законодавства.

Транспортне законодавство детально регулює перевезення пасажирів. В статуті залізниць перевезенню пасажирів та багажу присвячена глава 6, в Статуті внутрішнього водного транспорту - розділ 5, в Статуті автомобільного транспорту - розділ 4, в Кодексі торговельного мореплавства - глава 3 розділу 5, в Повітряному Кодексі - окремі статті (ст. 64, 65 і тд.).

Договір перевезення пасажирів та багажу має свої особливості. Для правильного його розуміння (природи та сутності) слід розглянути складові.

Так, предметом договору перевезення пасажирів є дії перевізника по доставці пасажирів до пункту призначення, а у разі здавання багажу, - доставлення його до пункту призначення і видача управомоченій особі (як правило, самому пасажирові), а також оплата пасажиром перевезення.

Суб'єктивний склад має особливості. Так, на відміну від договору перевезення вантажів, в якому беруть участь відправник вантажу, перевізник і одержувач вантажу, в договорі перевезення вантажів приймають участь автостанція, порт, пристань, вокзал, аеропорт і т.п., які діють від імені перевізника (в тому числі за договором комісії), і здійснюють публічну оферту - пропозицію укласти договір перевезення, та у разі її акцепту пасажиром - укладають договір перевезення пасажирів. В результаті зобов'язання по перевезенню виникають між безпосереднім перевізником та пасажиром.

Так, згідно п.1.8. "Правил перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України", затверджених Наказом Міністерства транспорту України № 297 від 28.07.1998 р. пасажиром є фізична особа, яка користується залізничним транспортом на підставі особистого проїзного документа або є членом організованої групи осіб, яка проїздить на підставі придбаного групового проїзного документа. Названі особи вважаються пасажирами з моменту придбання квитка на поїзд до моменту завершення поїздки. Пасажирами також вважаються особи, що здійснюють поїздки за посвідченням, якщо це передбачено законодавством України.

Перевізник - юридична особа - власник або орендар вагона, який уклав договір на перевезення з пасажиром або відправником вантажобагажу або замовником організованої групи пасажирів (п.1.8. "Правил перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України"), пасажирський перевізник - суб'єкт підприємницької діяльності, який відповідно до законодавства та одержаної ліцензії надає послуги за договором про перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування (п. 2 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України № 141 від 29 січня 2003 р.).

Особливістю є те, що перевізник є, як правило, транспортом загального користування, тобто, суб'єктом публічного договору. До нього

застосовуються імперативи Закону України "Про захист прав споживачів".

Перевізник повинен мати ліцензію на здійснення перевезень згідно п.31 ст.9 Закону України "Про ліцензування певних видів господарської діяльності" від 01.06.2000 р., а перевізний засіб повинен бути сертифікований на здійснення певних видів перевезень (в т.ч. міжна-родних, річкових чи морських і т.п.).

На автомобільному транспорті діє Порядок проведення конкурсу на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України № 139 від 29 січня 2003 р., який передбачає, що суб'єкт, який переміг у конкурсі, отримує ліцензію на здійснення перевезень певним маршрутом.

Даний порядок не розповсюджується на таксомотори (таксі), які здійснюють, як правило, разові перевезення за замовленням клієнта (пасажирів).

З точки зору цивільно-правової характеристики договору перевезення пасажирів, він є двостороннім, консенсуальним, оплатним.

Двосторонність договору випливає з наявності зустрічних зобов'язань перевізника та пасажирів - у першого - перевезти у заданий пункт, у другого - оплатити перевезення. Останнє і вказує на оплатність договору. Консенсуальним договір є, оскільки він є укладеним з моменту придбання проїзного квитка пасажиром.

Характерною особливістю договору перевезення пасажирів є те, що він

- 1) є публічним договором (ст. 633 ЦК України);
- 2) за способом укладання договір перевезення пасажирів відноситься до числа договорів приєднання його умови визначаються в стандартних формах, що розробляються транспортними міністерствами і відомствами на основі правових актів; вказані умови можуть бути прийняті пасажиром не інакше як шляхом приєднання до запропонованого договору в цілому (ст. 634 ЦК України).

Як правило, умови договору перевезення пасажирів містяться в тексті, що містяться на проїзному квитку, який отримується пасажиром. Можливі і інші ситуації, коли умови договору перевезення пасажирів публікуються в засобах масової інформації або містяться в правилах користування відповідним видом транспорту, які вивішуються в місцях придбання проїзних квитків або замінюючих їх абонементів, жетонів і інших аналогів. Проте, і в цих випадках громадянин, купуючи відповідний жетон і т.п., укладає договір перевезення, по суті приєднуючись до відомих йому стандартних умов договору перевезення пасажирів.

3) специфічність укладання договору. Пропозиція укласти договір, яка виходить від транспортних організацій, носить характер публічної оферти, оскільки є такою, що містить всі істотні умови договору пропозицію, з якої вбачається воля суб'єкта, що робить пропозицію, укласти договір на вказані в пропозиції умовах з будь-ким, хто озвучується.

Купуючи квиток, пасажир здійснює консумлятивні дії по виконанню умов договору перевезення, що містяться в оферті (сплата вартості квитка). Коли ж для здійснення перевезення не вимагається придбання проїзного квитка, консумлятивні дії громадянина виражаються в інших формах: прохід через турнімети метро, здійснення платежу магнітною картою або жетоном, посадка пасажирів у таксі і т.д. Проте, з правової точки зору ситуація не міняється: і в цих випадках завжди присутня публічна оферта (відомі умови перевезення, зокрема розмір проїзної плати) і її акцепт, здійснюваний діями пасажирів, що свідчать про згоду останнього з запропонованими умовами перевезення.

На різних видах транспорту використовуються різні договори перевезення пасажирів. Так, на залізниці в залежності від швидкості перевезення виділяють перевезення скоросніжними, скорими та фірмовими поїздами, а в залежності від відстані слідування - дальні, міські та припільські.

На морському транспорті регулярні пасажирські лінії за видами сполучення поділяються на: внутрішні (каботажні), закордонні, міські та припільські.

На морському і повітряному транспорті перевезення пасажирів можуть здійснюватися на підставі чартеру. При такому перевезенні для перевезення за договором надається весь транспортний засіб чи його частина на один чи кілька рейсів.

Одним з видів договору морського перевезення пасажирів є договір морського круїзу. Так, В.В. Луць вказує, що за договором одна сторона - організатор круїзу зобов'язується здійснити колективну морську подорож (круїз) за певною програмою і надати учасникові круїзу всі пов'язані з цим послуги (морське перевезення, харчування, побутове та екскурсійне обслуговування тощо), а друга сторона - учасник круїзу зобов'язується сплатити за це встановлену плату¹. Документом, що підтверджує наявність договору морського круїзу, є іменна путівка або інший прирівняний до неї документ, виданий організатором круїзу. Організатор круїзу

повинен до його початку привести судно у належний стан, придатний до плавання і безпечного перевезення учасників круїзу, за часом і належним чином спорядити його, укомплектувати екіпаж і утримувати судно в такому стані протягом усього часу круїзу.

Учасник круїзу має право до початку круїзу відмовитися від договору і в разі завчасного повідомлення організатора круїзу про відмову від договору одержати сплачену суму за круїз у порядку, розмірах та строках, встановлених договором морського круїзу. У разі, коли організатор круїзу не може надати учасникові круїзу місце на судні, передбачене договором, або за його згодою таке саме місце на іншому судні, яке за своїми характеристиками та комфортабельністю не нижче від обумовленого, учасник круїзу має право відмовитися від договору й одержати повну плату за круїз.

Кожна із сторін вправі відмовитися від договору морського круїзу без відшкодування іншій стороні зв'язаних із цим збитків у таких випадках, що винесли до відходу судна з порту, якщо винесли обставини, передбачені ст. 156 Кодексу торговельного мореплавства (воєнні дії, блокада і т.п.).

В такому випадку організатор круїзу повинен повернути учасникові плату за невикористану частину круїзу і на вимогу останнього доставити його у порт відправлення. В разі збільшення строку круїзу внаслідок непередбачених обставин організатор круїзу несе всі додаткові витрати, пов'язані з наданням послуг учасникам круїзу (ст. 201 Кодексу торговельного мореплавства).

Організатор круїзу несе відповідальність за шкідливі загибелі смертю або ушкодженням здоров'я учасника круїзу, а також втратою або пошкодженням його речей відповідно до правил статей 193, 194 Кодексу торговельного мореплавства.

У населених пунктах таміж ними (наприклад, троллейбусне сполучення між м.Сімферополь та м.Ялта) перевезення пасажирів може здійснюватися електротранспортом. Дані відносини врегульовані Законом України "Про міський електричний транспорт" від 29.06.2004 р.

Особливістю пасажирських перевезень міським електричним транспортом полягає у тому, що правила їх здійснення затверджуються місцевими Радами народних депутатів. Вони ж встановлюють плати, обмеження та тарифи здійснення перевезень.

¹ Луць В.В. *Договір про перевезення пасажирів та екіпажу / Цивільне право України: Підручник: У 2 т. / О.В. Дзера, Д.В. Боброва, А.С. Дрегерт та ін.; За ред. О.В. Дзера, Н.С. Кузнецові - 2-е вид., допов. і перероб. - К.: Юрінком Інтер, 2004 - Кн. 2 - С. 296.*

Так, наприклад, може встановлюватись порядок здійснення оферти щодо укладання договору перевезення пасажирів - шляхом сплати проїзду водію чи кондуктору і отримання проїзного квитка чи шляхом компостування (механічного або шляхом проставлення електронних написів) куплених на зупинкових комплексах квитків.

Щодо тарифів на перевезення пасажирів авіаційним транспортом диві Наказ Міністерства транспорту України № 236 від 22.03.2004 р. "Про соціальні пасажирські авіаційні тарифи на перевезення в межах України", який встановлює вартість пасажирського авіаційного перевезення в залежності від маршрутної зони та соціального статусу осіб, які перевозяться.

Вид тарифу	CD1M	FF1M	SS1M	DF1M
	OW	RT	OW	RTOWRT, OWRT
До 300 км	100	183	105	19211020450100
301-500 км	120	217	125	23013324160120
501-700 км	137	250	146	26715427980160
701 і більше	171	300	179	316187333100200

До вказаного тарифу не включаются ПДВ, державний збір та аеропортові збори (збір за обслуговування пасажирів та за авіаційну безпеку).

Тариф CD1M. Застосовується лише для пенсіонерів (від 55 років для жінок / від 60 років для чоловіків). Під час придбання квитка та реєстрації має бути наданий паспорт чи інший офіційний документ, що підтверджує вік пасажирів.

Тариф FF1M. Застосовується лише для родини (1, 2 дорослих і 1 дитина та більше, що подорожують разом за усім маршрутом). Для дітей віком від 2 до 11 років включно (з наданням окремого місця в салоні) передбачено наступні рівні знижок до тарифу FF1M: для першої дитини - знижка 25 %, для другої - знижка 50 %, для третьої дитини - знижка 75 %. Для дітей віком до 2 років передбачена знижка 90 % до тарифу FF1M без надання окремого місця в салоні.

Тариф SS1M застосовується для наступних пільгових категорій пасажирів:

1. ZZ - молодь (від 12 до 18 років включно). Під час придбання квитка та реєстрації має бути наданий паспорт чи інший офіційний документ, що підтверджує категорію пасажирів.

2. ZS - студенти (до 30 років включно) за наявності студентського квитка стаціонарної форми навчання. Під час придбання квитка та реєстрації має бути наданий студентський квиток чи інший

офіційний документ, що підтверджує категорію пасажирів.

3. MM - військові (офіцери та солдати, що перебувають на дійсній військовій службі), ветерани війни та учасники бойових дій. Під час придбання квитка та реєстрації має бути наданий офіційний документ, що підтверджує категорію пасажирів.

Тариф DF1M застосовується: для осіб, які нагороджені знаком "Почесний працівник авіаційного транспорту України" та членів їх сімей, для працівників (та членів їх сімей) ДП ОПР України (Укрерорук) та аеропортів, що надають знижки для авіакомпаній, задіяних у виконанні внутрішніх регулярних авіаперевезень. Авіакомпанії мають право обмежувати загальну кількість місць для застосування цього тарифу (не менше 10 % місць) при попередньому продажу квитків, і не мають право обмежувати у режимі "stand-by".

Транспортним законодавством детально регулюються відносини, пов'язані з придбанням пасажирами проїзних квитків, що, по суті, засвідчує укладення договору перевезення пасажирів. Так, ч.2 ст.910 ЦК України передбачає, що укладення договору перевезення пасажирів та багажу підтверджується видачею відповідно квитка та багажної квитанції, форми яких встановлюються відповідно до транспортних кодексів (статутів).

Проїзні документи (квитки) продаються за наявності вільних місць в транспортних засобах до вказаних пасажирами станцій, портів, вокзалів, пристаней призначення згідно встановленого тарифу з урахуванням передбаченого законодавством пільг і переваг для громадян певних категорій. Особи, що мають право проїзду в знижкою, користуються цим правом. Так, Постановою Кабінету Міністрів України від 17 травня 1993 р. № 354 "Про безплатний проїзд пенсіонерів на транспорті загального користування (поширена чинність Постанови на інвалідів - згідно з Постановою КМ № 555 від 16.08.1994 р.) вводиться безплатний проїзд для пенсіонерів за віком на міському пасажирському транспорті загального користування (крім метрополітену і таксі) та приміських маршрутах.

Пасажирів відмовляється у продажі квитка лише за умови відсутності вільних місць.

Придбання проїзного документа (окрім квитків на приміські потяги) проводиться на підставі відомостей про документ, що засвідчує особу пасажирів (паспорт, в т.ч його косерокопія, військовий квиток, посвідчення або інший документ, а для дітей до 14 років - свідоцтва про народження).

При оформленні проїзного квитка на поїзди дальнього і місцевого слідкування вказівка прізвиська пасажирів і номера документа, що засвідчує особу, є обов'язковою. Одноразово при зверненні до залізничної каси можна придбати до 9 квитків (п. 2.2.1 Правил перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України). При приїзді з пересадками пасажирів видається проїзний документ на южну ділянку приїзду поїзда: від станції відправлення пасажирів до станції першої пересадки, від станції першої пересадки до другої і т.п. (п. 2.2.8 Правил).

Варто також знати, що загублені проїзні документи не поновлюються. Зіпсовані проїзні документи (замоклі, розірвані, обгорілі тощо), за якими не можна повністю встановити дані поїздки,

вважаються недійсними і не поновлюються (п.2.2.13 Правил перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України).

На підставі вказаного, приходимо до наступних висновків:

1. Регулювання відносин, пов'язаних з перевезенням пасажирів та багажу має бути договірним, яке базується на приватних, цивільно-правових засадах;

2. Відносини, пов'язані з перевезенням пасажирів та багажу у сфері забезпечення безпеки здійснення та високого рівня їх надання, екологічної безпеки, захисту справ споживачів, мають регулюватися нормами публічного права, що має на меті охорону публічних інтересів.

УДК: 349. 232



Сматюкова М.І.
доцент, завідувач кафедри господарського права
Гуманітарний Університет "ЗІДМУ"



Брузька М.І.
магістрант групи МП-225
Гуманітарний Університет "ЗІДМУ"

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ТЕРМІВ ВИПЛАТИ ЗАРОБІТНОЇ ПЛАТИ

Більшу частину свого життя людина присвячує трудовій діяльності. Статтею 43 Конституції України кожному гарантовано право на працю та заробітну плату не нижче від встановленої законом. Право на своєчасне отримання винагороди за працю захищається законом.

Але, як свідчить практика, порушення строків виплати заробітної плати сьогодні є найпоширенішим порушенням трудового законодавства України. Так у м. Бердянськ під час проведення перевірок управлінням праці та соціального захисту населення по дотриманню умов колективних договорів на підприємствах міста, було встановлено, що 63 % з

поміж перевірених підприємств (іх було перевірено 113) мають заборгованість із заробітної плати. За інформацією Державного комітету статистики України, загальний обсяг невиплаченої заробітної плати на території України станом на 01.12.2005р. складає 1113,4 млн. гривень, з них 52,1% (580 млн. гривень) - заборгованість по заробітній платі на економічно активних підприємствах. У чому причина такої ситуації?

На нашу думку, найголовнішою причиною є недосконалість та неузгодженість законодавства України. Злагодженого та жорсткого підходу до вирішення проблеми прижиттєвості до відповідальності