

УДК 347.763(477)

DOI <https://doi.org/10.31392/NPU-nc.series18.2023.39.05>*Д'ячкова Н. А., Кім К. В.*

ОСОБЛИВОСТІ ДОГОВІР ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ ТА БАГАЖУ ТРАНСПОРТОМ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ

Наукова стаття присвячена правовому аналізу особливостям договорів перевезення пасажирів та багажу транспортом загального користування. Основною метою даного дослідження є науковий аналіз загальних положень договору перевезення пасажирів та багажу, дослідження сучасного стану нормативно-правового регулювання договорів перевезення пасажирів та багажу, визначення основних проблем цього регулювання, а відтак виявлення спільних та відмінних рис цих договорів та розробка власної позиції щодо необхідності окремого правового регулювання договору перевезення пасажирів та договору перевезення багажу.

З'ясовано, що договір перевезення пасажирів та багажу мають певні відмінності. Зокрема, договір перевезення пасажирів зазвичай є консенсуальним, а договір перевезення багажу має класично реальну правову природу, оскільки вважається укладеним з моменту передання речей транспортній організації. Крім того, документом, що підтверджує укладення договору перевезення пасажирів є проїзний квиток, а укладення договору перевезення багажу підтверджується багажною квитанцією. На відміну від договору перевезення пасажирів, при укладенні договору перевезення багажу можлива поява третього учасника – багажоотримувача, сторонньої, третьої особи, яка має право на одержання багажу. Різниця між досліджуваними договорами полягає й у правовому регулюванні відповідальності перевізника у разі порушення договору перевезення пасажирів та при порушенні договору перевезення багажу. Усе це на перший погляд свідчить про необхідність відокремлення договору перевезення пасажирів та багажу.

Водночас досліджувані договори мають багато спільного: обидва є споживчими договорами, які мають публічну природу та є договорами про приєднання.

На підставі цього автори приходять до висновку, що договір перевезення пасажирів та багажу виступає як єдиний договір, який передбачає зобов'язання по доставці пасажирів як основне, а зобов'язання по доставці багажу – як факультативне. Тобто перевезення багажу є правом пасажирів, яким він може скористатися у разі необхідності і у перевізника виникають додаткові обов'язки по доставці багажу, які витікають із сутності договору перевезення пасажирів.

Ключові слова: *пасажир, багаж, договір перевезення, транспортні послуги, пасажирські перевезення, перевізник, транспорт загального користування, споживчий договір, договір про приєднання, публічний договір.*

Актуальність проблеми дослідження. Пасажирські перевезення є важливим елементом розвитку економіки кожної сучасної держави. У сучасних умовах необхідність невпинного забезпечення потреб громадян у перевезенні та доставці їх багажу зростає. Оскільки чинне законодавство України прагне досягти європейських стандартів, особливої актуальності набувають окремі аспекти правового регулювання договірних відносин із надання транспортних послуг. У зв'язку з цим, як із теоретичної, так і з практичної точки зору, важливе значення має дослідження питань, пов'язаних із визначенням особливостей договорів перевезення пасажирів та перевезення багажу транспортом загального користування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У вітчизняній юридичній науці перевезення є сферою інтересу неширокого кола цивілістів. Складність дослідження особливостей правового регулювання різних видів транспортування зумовлена істотними відмінностями у сутності перевезень пасажирів, багажу та вантажів. Проблеми договірних зобов'язань із надання транспортних пасажирських послуг були предметом дослідження таких українських науковців, як І. Лукасевич-Крутник [1], А. О. Мінченко [2], Р. Б. Сірко [3], У. Гришко [4], В. І. Бобрик [5] та ін. Проте дослідження особливостей договорів перевезення пасажирів та багажу транспортом загального користування та їх відмінностей залишилося поза увагою доктрини цивільного права.

Метою даної наукової статті є науковий аналіз загальних положень договору перевезення пасажирів та багажу, дослідження сучасного стану нормативно-правового регулювання договорів перевезення пасажирів та багажу, визначення основних проблем цього регулювання, а відтак виявлення спільних та відмінних рис цих договорів та розробка власної позиції щодо необхідності окремого правового регулювання договору перевезення пасажирів та договору перевезення багажу.

Виклад основного матеріалу. Юридичною основою регулювання зобов'язань між пасажиром та перевізником виступає договір перевезення пасажирів та багажу, за яким 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 у разі здавання багажу – також за його провезення (ч. 1 ст. 910 ЦК України [6]).

Наведене законодавче визначення свідчить, що предметом договору перевезення пасажирів є дії перевізника з доставки пасажирів до пункту призначення, а у разі здавання пасажиром багажу – і зазначеного багажу, який має бути виданий уповноваженій на одержання його особі, а також дії пасажирів зі сплати встановленої плати за проїзд і провезення багажу. Таким чином, предмет досліджуваного договору є складним і включає зобов'язання перевізника щодо доставки як пасажирів разом з ручною поклажею, яку він перевозить, так і його багажу, який має бути зданий пасажиром перевізнику з метою доставки в пункт призначення¹. При цьому пасажир зобов'язується окремо сплатити як вартість квитка, так і вартість провезення багажу відповідно до встановлених перевізником тарифів.

Проте, подібне об'єднання в єдиному визначенні договорів як перевезення пасажирів, так і його багажу, на перший погляд, не свідчить про їх тотожність. Насамперед слід відзначити, що досліджувані договори мають певні відмінності. Так, договір перевезення пасажирів зазвичай вважається укладеним з моменту придбання останнім проїзного білету, тобто є консенсуальним, а договір перевезення багажу – реальним, адже починає діяти з моменту передачі пасажиром багажу транспортній організації. При цьому договір перевезення багажу укладається тільки з тією особою, якій належить право проїзду за пред'явленим під час здавання багажу квитком.

Документом, що підтверджує укладення договору перевезення пасажирів є проїзний квиток, а укладення договору перевезення багажу підтверджується багажною квитанцією (ч. 2 ст. 910 ЦК України [6]).

Ще однією відмінністю договору перевезення багажу від договору перевезення пасажирів є те, що, на відміну від договору перевезення пасажирів, за яким перевізник зобов'язується перевезти цю особу до пункту призначення, при укладенні договору перевезення багажу можлива поява третього учасника – багажоотримувача, адже саме визначення договору перевезення передбачає можливість видачі багажу не лише виключно пасажирів (який здає багаж для перевезення), а й сторонній, третій особі, яка має право на одержання багажу.

Наступна різниця між договором перевезення пасажирів та договором перевезення багажу полягає у відповідальності, яка покладається за перевізника. Так, за шкоду, завдану порушенням договору доставки багажу, а також за затримку відправлення та порушення строку доставлення пасажирів до пункту призначення перевізник відповідає за нормами гл. 64 ЦК України, яка присвячена перевезенню, тобто виключно за умови наявності вини перевізника [6]. При цьому межі відповідальності перевізника залежать від оголошеної чи фактичної вартості багажу, а також полягають у відшкодуванні плати, отриманої перевізником за перевезення багажу. За факт прострочення доставки багажу сплачується лише штраф, а інші збитки відшкодуванню не підлягають [3, с. 75-76].

На відміну від такого відшкодування за багаж, у разі каліцтва, іншого ушкодження здоров'я або смерті пасажирів порядок відшкодування визначається відповідно до глави 82 ЦК, якщо договором або законом не встановлена відповідальність перевізника без вини (ст. 928

¹ На відміну від багажу, який перевозиться окремо, ручна поклажа залишається у фактичному володінні пасажирів, на якого покладається обов'язок по збереженню ручної поклажі, у той час як за збереження багажу відповідає перевізник.

ЦК України) [6]. Як слушно зазначає Р. Б. Сірко, у цьому разі «в інтересах захисту прав пасажирів закон, незважаючи на наявність у даному випадку договору, встановлює для пасажирських перевезень позадоговірну (деліктну) відповідальність залізниці при ушкодженні життя або здоров'я пасажирів» [3, с. 77]. Якщо ж моральна шкода пасажирів була завдана, наприклад, затриманням відправки, то відшкодуватися вона може вже не на підставі норм ЦК України, а ґрунтуватися на основі положень Закону «Про захист прав споживачів», про що йтиметься далі.

Крім цього, претензії до перевізника за договором перевезення пасажирів щодо відшкодування моральної шкоди можуть висувати як пасажир, так і його спадкоємці, а претензії щодо моральної шкоди, завданої втратою чи пошкодженням багажу, – виключно пасажир.

Таким чином, виходячи з вищевказаного, договори перевезення пасажирів та багажу, на перший погляд, є нібито різними і мають регулюватися окремими нормами законодавства.

Проте між ними є й багато спільного. Зокрема, виходячи з правової природи досліджуваних договорів, послугоотримувачами у договорі перевезення пасажирів та багажу можуть бути лише фізичні особи. Ця обставина зумовила регулювання такого договору на лише транспортним законодавством, а й законодавством про захист прав споживачів. Можливість говорити про те, що договір перевезення пасажирів та багажу є різновидом споживчого договору доводиться наявністю трьох спільних ознак, таких як: суб'єктний склад, мета договорів та їх оплатний характер [4, с. 14].

Суб'єктами надання транспортних послуг транспортом загального користування виступають юридичні чи фізичні особи-підприємці, основним видом діяльності яких є здійснення перевезень пасажирів та багажу (з обов'язковим дотриманням вимог щодо ліцензування). Іншою стороною договору перевезення пасажирів та багажу виступає пасажир – особа, яка придбаває, замовляє, використовує або має намір придбати чи замовити продукцію для особистих потреб, безпосередньо не пов'язаних з підприємницькою діяльністю або виконанням обов'язків найманого працівника (п. 22 ст. 1 Закону України «Про захист прав споживачів» [7]). Причому у понятті «потреби існування особи» можна виділити «побутові потреби», серед яких і є потреба у пересуванні [8, с. 27].

Оплатний характер договорів перевезення пасажирів та багажу пов'язаний з тим, що діяльність підприємців-перевізників спрямована на отримання прибутку. Однак законодавством може бути встановлено право безоплатного, пільгового проїзду для окремих категорій громадян за рахунок підприємств транспорту або відповідного бюджету у випадках, встановлених законом та іншими нормативно-правовими актами [9, с. 565].

Віднесення договору перевезення пасажирів і багажу до кола споживчих договорів як договорів, спрямованих на захист більш слабкої сторони – пасажирів, зумовлює його визначення як публічного договору та договору про приєднання.

Відповідно до ст. 633 ЦК України публічним є договір, в якому одна сторона – підприємець – взяла на себе обов'язок здійснювати продаж товарів, виконання робіт або надання послуг кожному, хто до неї звернеться [6]. З цього витікає, що за своєю суттю публічний договір є сукупністю цивільно-правових норм, що регулюють договірні правовідносини, які виникають у сфері підприємницької діяльності, де є економічна нерівність сторін, що вимагає встановлення додаткових правових гарантій для більш слабкої сторони – споживача (у тому числі й пасажирів). Саме необхідність захисту слабшої сторони договору є підґрунтям публічності досліджуваних договорів, на відміну, наприклад, від деяких інших споживчих договорів, таких як договори споживчого кредитування або страхування, де для надавачів послуг (банку, кредитної організації, страховальника) чинним законодавством не передбачено обов'язку встановлювати однакові умови для всіх контрагентів [10].

Традиційно більша частина публічних договорів має конструкцію договору про приєднання, що повною мірою відображає їхню юридичну природу. Відповідно до ст. 634 ЦК України договором приєднання є договір, умови якого встановлені однією із сторін у формулярах або інших стандартних формах, який може бути укладений лише шляхом приєднання другої сторони до запропонованого договору в цілому [6]. При цьому, як відзначає О.В. Лехкар, «характерними факультативними ознаками договору приєднання є: підприємницький статус сторони, яка

пропонує договір до приєднання; зайняття нею монопольного становища; та підвищений ступінь економічної нерівності між сторонами договору.» [11]. Практично всі умови майбутнього перевезення є «наперед установленими» для пасажирів [4], тож він може або погодитися з умовами, запропонованими перевізником, або ж відмовитися від поїздки. Безумовно, що така відмова практично завжди є для пасажирів неможливою і він заздалегідь «приречений» приймати умови, встановлені перевізником. Тому точнішим, видається застосування терміну «продиктований договір», який існує у німецькому праві і який одночасно поєднує те, що особа приєдналася до договору, не маючи можливості обумовлювати його умови, та одночасно те, що вона вимушена була через певні причини вчинити певним чином [4].

Водночас правовий захист пасажирів, як більш слабкої сторони, у публічному договорі та у договорі приєднання пов'язується з різними правовими наслідками. Зокрема, у разі, якщо пасажир позбавляється прав, які він звичайно мав би, а також якщо договір виключає чи обмежує відповідальність перевізника за порушення зобов'язання або містить інші умови, явно обтяжливі для сторони, яка приєдналася (пасажирів), останній має право вимагати зміни або розірвання договору приєднання (ч. 2 ст. 634 ЦК України) [6]. А необґрунтована відмова або ухилення перевізника від укладання публічного договору може спричинити покладення на нього обов'язку відшкодування збитків, заподіяних пасажиріві (ч. 4 ст. 633 ЦК України) [6].

Висновки. Підсумовуючи вищенаведене, можна дійти висновку, що з одного боку, договори перевезення пасажирів та перевезення багажу є різними, оскільки відрізняються за моментом укладення (договір перевезення пасажирів – у момент придбання проїзного квитка, а договір перевезення багажу – у момент передання багажу для перевезення), способом оформлення (проїзний квиток для пасажирів та багажна квитанція для багажу), відмінностями у правах та обов'язках сторін та їх відповідальності за вказаними договорами.

З іншого боку, у чинному законодавстві договір перевезення пасажирів та багажу виступає як єдиний договір, який передбачає зобов'язання по доставці пасажирів як основне, а зобов'язання по доставці багажу – як факультативне. Тобто перевезення багажу є правом пасажирів, яким він може скористатися у разі необхідності і у перевізника виникають додаткові обов'язки по доставці багажу, які витікають із сутності договору перевезення пасажирів.

Тому більш переконливою видається позиція тих авторів, які вважають досліджувані договори єдиним договором, «адже перевезення багажу фактично є умовою договору перевезення пасажирів – перевізник, беручи на себе зобов'язання щодо переміщення фізичної особи (пасажирів), одночасно зобов'язується відповідно до правил перевезення доставити за її вимогою і надані нею речі (ручну поклажу і багаж)» [5]. Причому перевезення багажу не розглядається законодавцем як самостійний договір, а ставиться в обов'язок перевізника при придбанні пасажиром проїзного документа. Здача пасажиром багажу, засвідчена багажною квитанцією, є свідченням прояву в межах укладеного договору перевезення пасажирів факультативного зобов'язання перевізника щодо доставки багажу, але не доказом укладення окремого договору перевезення багажу.

Використана література:

1. Лукасевич-Крутник І. С. Теоретичні засади правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг у цивільному праві України : монографія. Тернопіль : ФОП Паляниця ВА, 2019. 474 с.
2. Мінченко А. О. Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Київ, 2011. 218 с.
3. Сірко Р. Договір перевезення пасажирів залізничним транспортом: проблемні питання. *Вісник Чернівецького факультету Національного університету «Одеська юридична академія»*. 2012. № 1. С. 68–78. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vchfo_2012_1_9
4. Гришко У. Договір перевезення пасажирів та багажу як різновид споживчого договору. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 12. С. 12–16. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2020/12/3.pdf>
5. Цивільне право України. Договірні та недоговірні зобов'язання : підручник / С. Бичкова та ін. Київ : КНТ, 2008. 498 с. URL: https://pidru4niki.com/1029022857219/pravo/tsivilne_pravo_ukrayini_dogovirni_ta_nedogovirni_zobovyazannya

6. Цивільний кодекс України : кодекс від 16.01.2003 р. № 435-IV. *Голос України*. 2003. 12 берез. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15>
7. Про захист прав споживачів : Закон України від 12.05.1991 р. № 1023-XII. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1991. 23 лип. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1023-12>
8. Кичко І. І. Особисті потреби: регуляторні механізми формування та забезпечення. Чернігів: Черніг. держ. ін-т права, соц. технологій та праці, 2010. 258 с.
9. Дзера О. В., Кузнецова Н. С., Луць В. В. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України : у 2 т. Т. II. Київ : Юрінком Інтер, 2013. 1120 с.
10. Дрішлюк В. І. Публічний договір (цивільно-правовий аспект) : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Київ : НДІ приват. права і підприємництва Акад. прав. наук України, 2007. 20 с. URL: <http://irbis-nbuv.gov.ua/aref/20081124039659>
11. Лехкар О. В. Договір приєднання в цивільному праві України : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Харків : Нац. юрид. акад. України ім. Я. Мудрого, 2008. 20 с. URL: <http://irbis-nbuv.gov.ua/aref/2009022600040320090226000403>

References:

1. Lukasevych-Krutnyk I. S. (2019) *Teoretychni zasady pravovoho rehulivannia dohovirnykh vidnosyn z nadannia transportnykh posluh u tsyvilnomu pravi Ukrainy* [Theoretical Principles of Legal Regulation of Contractual Relations for the Provision of Transport Services in the Civil Law of Ukraine]. Ternopil : FOP Palianytsia V. A. 474 s. [in Ukrainian].
2. Minchenko A. O. (2011) *Dohovir perevezennia pasazhyra ta bahazhu zaliznychnym transportom v Ukraini* [Agreement for the carriage of passengers and baggage by rail in Ukraine] (PhD Thesis), Kyiv : Nats. akad. vnutr. sprav. 218 s. [in Ukrainian].
3. Sirko R. (2012) *Dohovir perevezennia pasazhyra zaliznychnym transportom: problemni pytannia* [Contract for the carriage of passengers by rail: problematic issues]. *Visnyk Chernivetskoho fakultetu Natsionalnoho universytetu "Odeska yurydychna akademiia" – Bulletin of the Chernivtsi Faculty of the National University "Odesa Law Academy"*, 1. S. 68–78. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vchfo_2012_1_9. [in Ukrainian].
4. Hryshko U. (2020) *Dohovir perevezennia pasazhyra ta bahazhu yak riznovyd spozhyvchoho dohovoru* [Passenger and baggage carriage contract as a type of consumer contract]. *Pidpriemnytstvo, hospodarstvo i pravo – Entrepreneurship, business and law*, 12. S. 12–16. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2020/12/3.pdf>. [in Ukrainian].
5. *Tsyvilne pravo Ukrainy. Dohovirni ta nedohovirni zoboviazannia* : [Civil law of Ukraine. Contractual and non-contractual obligations] (2008) / S. Bychkova ta in. Kyiv : KNT. 498 s. URL: https://pidru4niki.com/1029022857219/pravo/tsivilne_pravo_ukrayini_dogovirni_ta_nedogovirni_zoboviazannya. [in Ukrainian].
6. Verkhovna Rada of Ukraine (2003, 12.03). *Tsyvilnyi kodeks Ukrainy vid 16.01.2003 № 435-IV* [Civil Code of Ukraine of January 16, 2003 № 435-IV]. *Holos Ukrainy*. 2003. 12 berez. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/435-15> [in Ukrainian].
7. Verkhovna Rada URSR (1991). *Zakon "Pro zakhyst prav spozhyvachiv" vid 12.05.1991 № 1023-XII* [Law On Consumer Rights Protection of May 12, 1991 № 1023-XII]. *Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrayiny*, no. 30, art. 379. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1023-12> [in Ukrainian].
8. Kychko I. I. (2010) *Osobysti potreby: rehuliatorni mekhanizmy formuvannia ta zabezpechennia* [Personal needs: regulatory mechanisms for their formation and provision]. Chernihiv: Chernih. derzh. in-t prava, sots. tekhnolohii ta pratsi. 258 s. [in Ukrainian].
9. Dзера O. V., Kuznietsova N. S., Luts V. V. (2013) *Naukovo-praktychnyi komentar Tsyvilnoho kodeksu Ukrainy : u 2 t. T. II.* [Scientific and Practical Commentary on the Civil Code of Ukraine: in 2 vols. VOL. II.]. Kyiv : Yurinkom Inter. 1120 s. [in Ukrainian].
10. Drishliuk V. I. (2007) *Publichnyi dohovir (tsyvilno-pravovyi aspekt)* [Public contract (civil law aspect)] (Extended abstract of PhD Thesis). Kyiv, NDI pryvat. prava i pidpriemnytstva Akad. prav. nauk Ukrainy. 20 s. URL: <http://irbis-nbuv.gov.ua/aref/20081124039659> [in Ukrainian].
11. Lekhkar O. V. (2008) *Dohovir pryiednannia v tsyvilnomu pravi Ukrainy* [Contract of adhesion in the civil law of Ukraine] (Extended abstract of PhD Thesis). Kharkiv, Nats. yuryd. akad. Ukrainy im. Ya. Mudroho. 20 s. URL: <http://irbis-nbuv.gov.ua/aref/2009022600040320090226000403> [in Ukrainian].

Diachkova N., Kim K. Peculiarities of the contract of carriage of passengers and baggage by public transport

The article is devoted to the legal analysis of the specific features of contracts for the carriage of passengers and baggage by public transport. The main purpose of this study is to make a scientific analysis of the general provisions of the passenger and baggage carriage agreement, to study the current state of legal regulation of passenger and baggage carriage agreements, to identify the main problems of this regulation, and then to identify common and distinctive features of these agreements and to develop the author's own position on the need for separate legal regulation of the passenger and baggage carriage agreements.

It is established that the passenger and baggage carriage contracts have certain differences. In particular, a passenger carriage agreement is usually a consensual agreement, and a baggage carriage agreement has a classically real legal nature, since it is considered to be concluded from the moment of transfer of things to the transport organisation. In addition, the document confirming the conclusion of a passenger carriage agreement is a travel ticket, and the conclusion of a baggage carriage agreement is confirmed by a baggage receipt. Unlike a passenger carriage contract, a baggage carriage contract may involve a third party – a baggage consignee, a third party entitled to receive the baggage. The difference between the contracts under study also lies in the legal regulation of the carrier's liability in case of breach of the passenger carriage contract and breach of the baggage carriage contract. At first glance, all of this suggests the need to separate the contract of carriage of passengers and baggage.

At the same time, the contracts under study have a lot in common: both are consumer contracts of a public nature and are contracts of adhesion.

Based on this, the authors conclude that the contract of carriage of passengers and baggage acts as a single contract that provides for the obligation to deliver the passenger as the main obligation, and the obligation to deliver the baggage as an optional one. In other words, baggage transportation is a passenger's right, which he or she can exercise if necessary, and the carrier has additional obligations to deliver baggage arising from the essence of the passenger transportation contract.

Key words: *passenger, luggage, contract of carriage, transport services, passenger transportation, carrier, public transport, consumer contract, adhesion contract, public contract.*