

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ТЕРНОПІЛЬСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ



ЛУКАСЕВИЧ-КРУТНИК ІРИНА СТЕПАНІВНА

УДК 347.763(477)(043.3)

**ДОГОВІРНІ ЗОБОВ'ЯЗАННЯ З НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ
У ЦИВІЛЬНОМУ ПРАВІ УКРАЇНИ**

Спеціальність 12.00.03 – цивільне право і цивільний процес; сімейне право;
міжнародне приватне право

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора юридичних наук

Тернопіль – 2019

Дисертацією є рукопис.

Роботу виконано в Науково-дослідному інституті приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака Національної академії правових наук України.

Наукові консультанти: доктор юридичних наук, професор
Гриняк Андрій Богданович,
Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України,
завідувач відділу проблем приватного права

доктор юридичних наук, старший дослідник,
Заслужений юрист України
Кот Олексій Олександрович,
Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України, провідний науковий співробітник відділу проблем приватного права

Офіційні опоненти: доктор юридичних наук, професор,
член-кореспондент НАПрН України,
Заслужений діяч науки і техніки України
Кохановська Олена Велеонінівна,
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, професор кафедри цивільного права

доктор юридичних наук, професор,
член-кореспондент НАПрН України
Погрібний Сергій Олексійович,
Верховний Суд, суддя

доктор юридичних наук, професор,
Заслужений юрист України
Васильєва Валентина Антонівна,
Навчально-науковий юридичний інститут ДВНЗ «Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника», директор

Захист відбудеться 21 грудня 2019 року о 9 годині 30 хвилин на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 58.082.04 у Тернопільському національному економічному університеті за адресою: 46009, м. Тернопіль, вул. Львівська, 11 а, зал засідань.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Тернопільського національного економічного університету за адресою: 46009, м. Тернопіль, вул. Бережанська, 4.

Автореферат розісланий 21 листопада 2019 року.

**Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради**



С. В. Банах

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Обравши євроінтеграційний курс, Україна стала на шлях соціальних, економічних та правових реформ. Успішність реалізації поставлених перед державою завдань значною мірою залежить від того, наскільки національне законодавство відповідатиме стандартам європейського права. Адже з набуттям чинності Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом одним із пріоритетних напрямів розвитку законодавства України, в тому числі в сфері надання транспортних послуг, стало його максимальне наближення до норм *acquis communautaire*. Зазначене видається важливим не лише з позиції правотворчості та правозастосування – для покращення механізму регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг, а й з економічної точки зору, оскільки надання таких послуг забезпечує створення близько 8% національного валового продукту України.

Проте процес гармонізації законодавства України в сфері надання транспортних послуг ускладнюється наявністю великої кількості різних за юридичною силою нормативно-правових актів, частина яких є застарілими і не відповідають сучасній динаміці розвитку договірних відносин, а також різними законодавчими підходами щодо закріплення договірних конструкцій, що опосередковують надання транспортних послуг, в кодифікованих актах приватного права. Водночас можна констатувати, що в механізмі правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг досі пріоритетним залишається забезпечення правового захисту надавача транспортної послуги, а не її замовника, в тому числі фізичної особи-споживача. Тоді як у ст. 3 Конституції України закріплено, що людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються найвищою соціальною цінністю. Крім того, концептуального перегляду потребує законодавчий підхід щодо балансу застосування диспозитивного та імперативного методів правового регулювання приватноправових відносин у сфері надання транспортних послуг.

Зазначене вище надає можливість стверджувати, що цивілістична доктрина потребує системного науково-теоретичного дослідження договірних відносин з надання транспортних послуг з погляду досконалості їх правового регулювання та окреслення шляхів вирішення як теоретичних, так і практичних проблем. Важливість наукової розробки загальнотеоретичних питань договірного регулювання відносин з надання транспортних послуг зумовлена також необхідністю врахування позитивного зарубіжного досвіду з цих питань. Це може стати ґрунтовною основою належної гармонізації національного законодавства в сфері надання транспортних послуг зі стандартами ЄС.

Одразу ж зазначимо, що протягом останніх двох десятиліть у вітчизняній доктрині права договірні відносини з надання транспортних послуг неодноразово були предметом наукових досліджень. Проте такі наукові доробки стосувались, як правило, окремих різновидів договорів, що

опосередковують зобов'язання з надання транспортних послуг, або лише окремих аспектів таких договірних відносин. Вони представлені здебільшого дисертаційними роботами на здобуття наукового ступеня кандидата наук, до яких можна віднести праці І. А. Діковської (2002 р.), Є. Д. Стрельцової (2002 р.), М. Л. Шелухіна (2002 р.), І. В. Булгакової (2003 р.), О. В. Клепікової (2003 р.), Г. В. Самойленка (2003 р.), І. О. Безлюдько (2005 р.), Л. Я. Свистун (2005 р.), Е. М. Деркач (2007 р.), Т. О. Колянковської (2007 р.), О. С. Кужко (2008 р.), О. М. Нечипуренка (2008 р.), В. С. Ломаки (2011 р.), А. О. Мінченко (2011 р.), Д. А. Рябікіна (2015 р.), Н. С. Нечипоренко (2017 р.), Т. В. Гриняка (2017 р.), У. П. Гришко (2017 р.), В. А. Попова (2017 р.).

Водночас, незважаючи на таку кількість наукових робіт, у цивілістичній доктрині відсутнє дослідження договірних зобов'язань з надання транспортних послуг з урахуванням стандартів Європейського Союзу та формуванням концепції правового регулювання таких договірних відносин в сучасних умовах розвитку договірного права. У зв'язку з цим не викликає сумнівів потреба у визначенні теоретичного підґрунтя для вдосконалення механізму регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг. Тому дослідження договірних зобов'язань з надання транспортних послуг спрямоване на задоволення актуальних потреб науки та практики.

Дисертація є спробою системного теоретичного аналізу договірних відносин з надання транспортних послуг у цивільному праві України. Розробка зазначеної проблематики зумовила необхідність звернення до праць вітчизняних та зарубіжних науковців, серед яких: О. А. Беляневич, С. М. Бервено, М. М. Брагінський, Д. В. Боброва, Т. В. Боднар, В. І. Борисова, В. А. Васильєва, В. В. Вітрянський, А. Б. Гриняк, С. Д. Гринько, О. В. Дзера, І. А. Діковська, А. С. Довгерт, І. Р. Калаур, І. С. Канзафарова, В. М. Коссак, О. О. Кот, А. В. Коструба, О. В. Кохановська, Н. С. Кузнецова, О. Д. Крупчан, В. В. Луць, Р. А. Майданик, В. П. Маслов, С. Ю. Морозов, О. О. Отраднава, С. О. Погрібний, М. Д. Пленюк, В. Д. Примак, О. А. Пушкін, Е. М. Савицька, Л. В. Саннікова, М. М. Сібільов, І. В. Спасибо-Фатеева, Р. О. Стефанчук, Н. В. Федорченко, Є. О. Харитонов, О. І. Харитонова, Я. М. Шевченко, Г. Ф. Шершеневич, С. І. Шимон, Р. Б. Шишка, О. С. Яворська, В. Л. Яроцький, С. Cortes, O. Lando, J. Steyn, C. Giaschi, A. Veneziano та інші.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Тему дисертаційної роботи затверджено вченою радою Науково-дослідного інституту приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака Національної академії правових наук України 25 вересня 2015 р. (протокол № 8). Дисертація виконана відповідно до тем науково-дослідної роботи відділу проблем приватного права Науково-дослідного інституту приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака Національної академії правових наук України «Договірне регулювання приватноправових відносин у цивільному праві України» (номер державної реєстрації 0116U000174) і «Цивільно-правовий механізм регулювання майнових та особистих немайнових відносин» (номер державної реєстрації 0118U003067).

Мета і завдання дослідження. *Метою* дисертаційної роботи є вирішення наукової проблеми, яка полягає в розробці теоретичного підґрунтя для вдосконалення правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг з урахуванням стандартів ЄС, формування на цій основі наукових висновків, спрямованих на розвиток доктрини цивільного права та практичних пропозицій щодо вдосконалення національного законодавства у цій сфері.

Для досягнення зазначеної мети у дослідженні поставлено такі *завдання*:

- визначити особливості історичного розвитку правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг;
- виробити концептуальні підходи щодо удосконалення механізму регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг;
- запропонувати поняття та ознаки договірних зобов'язань з надання транспортних послуг;
- з'ясувати місце договірних зобов'язань з надання транспортних послуг в системі цивільно-правових зобов'язань;
- сформулювати систему договорів, що опосередковують зобов'язання з надання транспортних послуг;
- обґрунтувати правову природу договорів перевезення як основної групи договорів про надання транспортних послуг;
- охарактеризувати вимоги до суб'єктного складу договорів перевезення;
- виявити проблеми формування змісту договорів перевезення;
- запропонувати шляхи вирішення теоретичних і практичних проблем укладення, виконання та забезпечення виконання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг;
- класифікувати правопорушення у сфері договірних зобов'язань з надання транспортних послуг;
- дослідити правові наслідки порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг;
- обґрунтувати висновки та пропозиції щодо вдосконалення правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг з метою усунення колізій і прогалин у національній нормативно-правовій базі, її гармонізації з правом Європейського Союзу та виробити практичні рекомендації щодо покращення правозастосування у цій сфері.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини з надання транспортних послуг.

Предметом дослідження є договірні зобов'язання з надання транспортних послуг у цивільному праві України, доктринальні цивілістичні джерела, міжнародно-правові стандарти, нормативно-правові акти України та іноземних держав, а також правозастосовна практика у справах, що виникають у зв'язку з укладенням, зміною та припиненням договорів про надання транспортних послуг.

Методи дослідження. Методологічною основою дисертаційної роботи стали загальнонаукові та спеціально-правові методи наукового пізнання.

Зокрема, історико-правовий метод надав можливість виявити етапи становлення та розвитку нормативного регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг у національному праві (*підрозділ 1.1*). Філософсько-діалектичний метод дав можливість окреслити механізм правового регулювання відносин з надання транспортних послуг та виявити взаємозв'язки окремих елементів цього механізму (*підрозділ 1.2*). Системний метод використано для систематизації договорів, що опосередковують договірні зобов'язання з надання транспортних послуг, та виявлення класифікаційних чинників окремих договірних конструкцій, які становлять систему досліджуваного договірного підтипу (*розділ 2*). Використання методу правового аналізу надало можливість провести принципово важливе виокремлення кваліфікуючих ознак групи договорів про надання транспортних послуг (*розділ 3*). З'ясування поняття і визначення кола істотних умов договорів перевезення здійснено з використанням методів аналізу та синтезу (*підрозділи 3.1, 3.3*). Структурно-функціональний метод зумовив визначення суб'єктного складу договорів перевезення, з'ясування їх прав та обов'язків, а також правових наслідків їх невиконання чи неналежного виконання (*підрозділи 3.2, 3.4, 5.2, 5.3*). Діалектичний метод дослідження надав змогу висвітлити динаміку договірних зобов'язань з надання транспортних послуг (*розділ 4, підрозділ 5.1*). Використання методу правового прогнозування дало змогу визначити можливі напрями гармонізації національного законодавства із законодавством Європейського Союзу (*підрозділ 1.1*). Порівняльно-правовий метод застосовується при порівнянні норм окремих законодавчих актів України між собою, а також положень цивільного законодавства Європейського Союзу та окремих європейських країн (*підрозділи 3.1, 3.4, 4.1, 4.3*). Метод моделювання застосовано як універсальний для наукової аргументації низки висновків та пропозицій при розробленні рекомендацій, спрямованих на удосконалення чинного законодавства в сфері регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг.

Наукова новизна отриманих результатів полягає в тому, що дисертація є першим системним дослідженням договірних зобов'язань з надання транспортних послуг у національній доктрині цивільного права. У дисертаційній роботі обґрунтовані концептуальні підходи до правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг, на підставі чого сформульовані нові або такі, що містять елементи наукової новизни положення, які виносяться на захист.

Уперше:

1) запропоновано поняття договірного зобов'язання з надання транспортних послуг як правовідношення, що опосередковує надання послуги з переміщення пасажирів, багажу, вантажу тощо з використанням транспортного засобу як джерела підвищеної небезпеки або організацію такого процесу, в якому боржник зобов'язаний вчинити на користь кредитора дії (діяльність) чи утриматися від їх вчинення, а кредитор має право вимагати від боржника виконання його обов'язку;

2) обґрунтовано, що спеціальними ознаками договірних зобов'язань з надання транспортних послуг, які надають можливість виокремити їх в один підтип у межах типу договорів про надання послуг, є те, що вони: а) опосередковують процес переміщення певного об'єкта за допомогою транспортного засобу або його організацію; б) містять обов'язок вчинити активні дії або здійснити діяльність, у процесі вчинення яких споживається транспортна послуга, або утриматися від певної дії; в) завжди встановлюються з визначеним суб'єктом; г) до виконавців транспортних послуг, які, як правило, надають їх особисто, встановлено спеціальні вимоги; ґ) не створюють обов'язків для осіб, які не беруть участі в них як сторони; д) мають специфічний об'єкт (транспортну послугу); е) встановлюються, як правило, на визначений строк та (або) термін; є) передбачають особливі правові наслідки у разі порушенні зобов'язання;

3) запропоновано предметом договорів перевезення визнавати транспортну послугу, під якою варто розуміти вчинення дії або здійснення діяльності щодо переміщення пасажирів, багажу, вантажу за допомогою транспортного засобу. Послуги, що надаються в процесі здійснення перевезення, за критерієм їх змісту класифіковано на: а) основні транспортні послуги (переміщення пасажирів, багажу, вантажу у просторі); б) допоміжні транспортні послуги (послуги, які опосередковують технологічний процес перевезення і без яких він не може відбуватись); в) додаткові послуги, що пов'язані з транспортними послугами (мають самостійне цивільно-правове регулювання);

4) встановлено, що в умовах євроінтеграційних процесів договір перевезення пошти втрачає свою цінність як самостійна договірна конструкція та стає складовою послуги поштового зв'язку, що пояснює втрату чинності нормативно-правових актів, які регулювали договірні відносини перевезення пошти окремими видами транспорту;

5) обґрунтовано доцільність використання єдиної назви «довгостроковий договір» для всіх договірних конструкцій, за якими здійснюється систематичне перевезення вантажів, незалежно від виду транспорту, та доведено, що настання обставин, які створюють неможливість надання транспортної послуги за довгостроковими договорами протягом певного часу, зупиняє виконання договору на час дії зазначених обставин та усунення їх наслідків, якщо це не суперечить суті зобов'язання, а не припиняє його. Запропоновано поширити сферу застосування таких договорів на пасажирські перевезення;

б) запропоновано закріпити на законодавчому рівні мінімальні стандарти якості надання транспортних послуг для кожного із видів транспорту, які б включали такі критерії: а) інформування замовника про особливості надання транспортних послуг; б) точність надання послуг і основні принципи дій в разі порушення надання послуг; в) швидкість надання транспортних послуг; ґ) чистота та комфорт транспортних засобів; г) доступність щодо оплати та поширення мережі; д) допомога особам з фізичними вадами і з обмеженими

можливостями руху; е) обробка скарг, компенсації і відшкодування збитків у разі недотримання норм якості надання послуг тощо;

7) встановлено, що істотними умовами договорів перевезення, поряд з предметом, є ціна, строк та (або) термін, пункт відправлення та пункт призначення, а також інші умови, щодо яких за заявою хоча б однієї зі сторін досягнуто згоди;

8) обґрунтовано доцільність систематизації правових норм, присвячених виконанню договірних зобов'язань з надання транспортних послуг, на три рівні: 1) типологічний, яким визначено загальні правила про виконання договірних зобов'язань з надання послуг; 2) підтипологічний, яким визначено загальні правила про виконання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг; 3) спеціальний, яким визначено правила про виконання договірних зобов'язань щодо окремих видів договорів перевезення;

9) запропоновано, виходячи зі змісту ч. 2 ст. 902 ЦК України, виділяти новий принцип цивільної відповідальності перевізника – принцип правового каналізування цивільної відповідальності, зміст якого відображається у покладенні відповідальності виключно на одну особу – сторону договору перевезення, незалежно від того, буде завдано шкоди нею безпосередньо чи залученими нею третіми особами;

10) класифіковано права та обов'язки сторін у договорах перевезення залежно від джерела їх закріплення на: а) права та обов'язки, закріплені нормами законодавства України; б) права та обов'язки, визначені сторонами шляхом погодження умов договору; в) права та обов'язки, визначені положеннями регламентів та директив ЄС, які у зв'язку з набуттям чинності Угоди про асоціацію повинні бути імплементовані в норми національного законодавства України.

Удосконалено:

11) механізм захисту прав споживача транспортної послуги через підсилення законодавчих гарантій для цього суб'єкта договірних зобов'язань, який ще на етапі укладення договору безальтернативно приєднується до односторонньо визначених умов договору в цілому, шляхом погодження таких умов виконавцем послуг з компетентними органами державної влади або місцевого самоврядування;

12) систему договорів про надання транспортних послуг з використанням моделі однорівневої та багаторівневої системи договірних зобов'язань відповідно на підставі дихотомічного критерію (основні, допоміжні) та поділу від загального до особливого (тип, підтип, вид, підвид);

13) обґрунтування доцільності доповнення переліку ознак транспортної послуги спеціальною ознакою, яка полягає у корисному ефекті такої послуги, що відображається у просторовому переміщенні пасажира, багажу, вантажу за допомогою транспортного засобу у визначений сторонами договору перевезення пункт призначення;

14) аргументи на користь висновку, що наслідком гармонізації підходів до удосконалення механізму цивільної відповідальності в сфері перевезень є

тенденції до відступу від принципу повного відшкодування збитків на користь встановлення максимальних меж майнової відповідальності, що пояснюється небезпекою заподіяння значних збитків, пов'язаних із експлуатацією таких джерел підвищеної небезпеки, як: літак, корабель, потяг, космічний об'єкт тощо;

15) визначення поняття договору про надання транспортних послуг як домовленості, за якою одна сторона (виконавець) зобов'язується на замовлення другої сторони (замовника) надати транспортну послугу, яка споживається в процесі здійсненні діяльності щодо перевезення або організації процесу перевезення, а замовник зобов'язується оплатити виконавцеві зазначену послугу, якщо інше не встановлено договором;

16) класифікацію правопорушень у сфері надання транспортних послуг за такими критеріями, як: а) характер поведінки боржника; б) суб'єкт, з поведінкою якого пов'язується порушення; в) модус виконання умов договорів перевезення; г) істотність порушення зобов'язання.

Набули подальшого розвитку:

17) положення, що в механізмі регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг окремими видами транспорту важливу роль відіграють звичаї ділового обороту, які застосовуються у випадку відсутності договірних умов та імперативних норм, що визначають особливості виконання договору перевезення;

18) висновок про те, що нормативний рівень механізму регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг забезпечується значною кількістю імперативних норм, зважаючи на притаманність приватноправовим відносинам з надання транспортних послуг публічної складової, що відображається у постійному контролі органів державної влади та місцевого самоврядування за діяльністю перевізників. Водночас договори про надання транспортних послуг мають виключно приватноправову природу;

19) пропозиція щодо гармонізації положень цивільного та господарського законодавства України щодо визначення місця договору транспортного експедирування в системі цивільно-правових договорів як самостійної договірної конструкції шляхом виключення норм ч. 4 ст. 306 та ст. 316 ГК України із глави 32 ГК України, присвяченої правовому регулюванню перевезення вантажів;

20) теза, що укладення договору перевезення пасажирів за допомогою електронно-інформаційних платформ відбувається шляхом акцептування публічної оферти, яка розміщується на електронно-інформаційному ресурсі;

21) позиція, що договірні відносини з надання транспортних послуг, які надаються на безоплатній основі, за своєю правовою природою є договірними відносинами щодо перевезення, і на них повинні поширюватися положення глави 64 ЦК України. Запропоновано внести зміни до ч. 1 ст. 916 ЦК України, доповнивши її положенням про можливість здійснення перевезення на безоплатній основі за домовленістю сторін;

22) наукові підходи, що одержання вантажу є правом одержувача як третьої особи, на користь якої укладається договір перевезення вантажу. Відповідно, останній стає учасником договірних відносин з надання транспортних послуг з моменту погодження скористатись своїм правом. Обов'язок прийняти і вивезти вантаж виникає з моменту пред'явлення ним вимоги про видачу, і його джерелом є не домовленість сторін, а норма закону;

23) обґрунтування доцільності віднесення права на односторонню відмову від зобов'язань з надання транспортних послуг до секундарних прав, зважаючи, що право на односторонню відмову у своїй структурі має особливий елемент, не властивий іншим суб'єктивним цивільним правам, який полягає у можливості уповноваженого суб'єкта своїми односторонніми діями визначати подальшу долю правовідношення (змінювати, припиняти його) та пасивної ролі у цьому іншої сторони;

24) теза, що важливу роль для належного виконання зобов'язань за договорами перевезення відіграє інформативна функція, що відображається в покладенні на сторони обов'язку передати в установленому порядку необхідну інформацію про особливості об'єкта перевезення чи надання транспортної послуги;

25) точка зору щодо доцільності виокремлення статичного (починається з моменту узгодження сторонами способу забезпечення виконання взятих на себе обов'язків та його закріплення в договорі перевезення) та динамічного (наступає з моменту порушення зобов'язань контрагентом і триває до відновлення порушених прав кредитора) періодів існування способів забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг.

Практичне значення одержаних результатів полягає у тому, що теоретичні положення та висновки дисертаційної роботи можуть стати основою для подальших наукових досліджень договірних зобов'язань з надання транспортних послуг загалом чи окремих їх різновидів та є підґрунтям для подальшого формування та вдосконалення національної доктрини приватного права. Сформульовані в дисертації пропозиції щодо удосконалення законодавства можуть знайти втілення в розробці нових і вдосконаленні чинних нормативних актів України в сфері надання транспортних послуг. Практичні висновки та рекомендації сприятимуть покращенню правозастосовної практики в напрямі забезпечення єдності застосування норм права щодо укладання та виконання договорів, що опосередковують зобов'язання з надання транспортних послуг. Матеріали роботи можуть бути використані в навчальному процесі для підготовки навчально-методичного забезпечення (підручників, навчальних посібників тощо) і викладання відповідних тем у розрізі навчальних курсів цивільного, договірного та господарського права, а також спеціальних цивілістичних дисциплін.

Положення дисертаційної роботи використовуються при викладанні цивілістичних дисциплін у навчальному процесі вищих навчальних закладів, зокрема, Тернопільського національного економічного університету (акт впровадження від 28 травня 2019 р.), Міжнародного гуманітарного

університету (акт впровадження від 24 травня 2019 р.), Хмельницького університету управління та права (акт впровадження від 11 червня 2019 р.), Київського університету туризму, економіки і права (акт впровадження від 20 червня 2019 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертація є самостійним науковим дослідженням. Усі сформульовані в дисертаційній роботі теоретичні положення, висновки та пропозиції, які виносяться на захист, отримані автором самостійно на підставі власного авторського дослідження, аналізу літературних джерел, національної і зарубіжної нормативно-правової бази, судової практики, у тому числі рішень Європейського суду з прав людини.

Апробація матеріалів дисертації. Дисертація обговорювалась на засіданні відділу проблем приватного права (протокол № 7 від 26 червня 2019 р.), на вченій раді (протокол № 4 від 24 квітня 2019 р.) НДІ приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України, а також на засіданні відділення цивільно-правових наук НАПрН України (протокол № 4 від 24 жовтня 2019 р.).

Основні положення дисертаційної роботи оприлюднено в доповідях на таких всеукраїнських та міжнародних науково-практичних конференціях: Всеукраїнська конференція молодих учених і студентів «АЕРО–2013. Повітряне і космічне право» (м. Київ, 22 листопада 2013 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Україна в умовах реформування правової системи: сучасні реалії та міжнародний досвід» (м. Тернопіль, 8–9 квітня 2016 р.); VI Міжнародний цивілістичний форум «Приватне право України і європейська інтеграція: тенденції та перспективи» (м. Київ, 14–15 квітня 2016 р.); Міжнародна науково-теоретична конференція «Методологія приватного права (теоретичний дискурс та практичне застосування)» (м. Київ, 10 червня 2016 р.); II Міжнародна науково-практична конференція «Україна в умовах реформування правової системи: сучасні реалії та міжнародний досвід» (м. Тернопіль, 21–22 квітня 2017 р.); Науково-практична конференція, присвячена 96-й річниці з дня народження док. юрид. наук, проф., чл.-кор. АН УРСР В. П. Маслової «Актуальні проблеми приватного права» (м. Харків, 14 лютого 2018 р.); VIII Міжнародна науково-практична конференція «Сучасна університетська правова освіта і наука» (м. Київ, 23 лютого 2018 р.); VIII Міжнародний цивілістичний форум «Розвиток сучасного приватного права в країнах Європи» (м. Київ, 19–20 квітня 2018 р.); III Міжнародна науково-практична конференція «Україна в умовах реформування правової системи: сучасні реалії та міжнародний досвід» (м. Тернопіль, 20–21 квітня 2018 р.); Науково-практична конференція, присвячена світлій пам'яті професора О. А. Пушкіна «Проблеми цивільного права та процесу» (м. Харків, 25 травня 2018 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Юридична наука нового часу: традиції та вектори розвитку» (м. Одеса, 7 березня 2019 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Предмет правового регулювання галузей вітчизняного права» (м. Київ, 15–16 березня 2019 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Науковий потенціал та перспективи розвитку

юридичної науки» (м. Запоріжжя, 22–23 березня 2019 р.); IV Міжнародна науково-практична конференція «Україна в умовах реформування правової системи: сучасні реалії та міжнародний досвід» (м. Тернопіль, 5–6 квітня 2019 р.); IX Міжнародний цивілістичний форум «Гармонізація приватноправового законодавства України із законодавством країн ЄС» (м. Харків, 11–12 квітня 2019 р.); XI Міжнародна науково-практична конференція «Закарпатські правові читання» (м. Ужгород, 11–31 квітня 2019 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Міжнародне та національне законодавство: способи удосконалення» (м. Дніпро, 29–30 березня 2019 р.); Міжнародна науково-практична конференція, присвячена пам'яті Є. В. Васьковського «Дев'ять юридичні диспути з актуальних проблем приватного права» (м. Одеса, 17 травня 2019 р.); Науково-практична конференція «Проблеми цивільного права та процесу», присвячена світлій пам'яті О. А. Пушкіна (м. Харків, 24 травня 2019 р.).

Публікації. Основні теоретичні положення та висновки дисертації висвітлено у 48 публікаціях: одноосібній монографії «Теоретичні засади правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг у цивільному праві України»; 20 статтях, опублікованих у вітчизняних фахових виданнях; 6 статтях у наукових періодичних виданнях інших держав; 2 статтях у інших збірниках наукових праць; у матеріалах і тезах доповідей 19 науково-практичних конференцій.

Структура та обсяг дисертації зумовлена метою та завданнями дослідження і складається із вступу, п'яти розділів, чотирнадцяти підрозділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг рукопису становить 502 сторінки, з них список використаних джерел із 680 найменувань на 67 сторінках та 6 додатків на 26 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовано вибір теми дисертації, визначено її зв'язок із науковими програмами, планами, темами, визначено мету, завдання, предмет і об'єкт дослідження, охарактеризовано методи наукового пізнання, які використано в роботі, розкрито наукову новизну, практичне значення отриманих результатів, охарактеризовано особистий внесок здобувача, наведено відомості про апробацію матеріалів дисертації, анонсовано структуру дисертації, зазначено її загальний обсяг.

Розділ 1 «Становлення та розвиток договірних зобов'язань з надання транспортних послуг у цивільному праві України» складається з двох підрозділів, в яких розкрито генезу правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг та загальну характеристику механізму їх регулювання.

У *підрозділі 1.1 «Історичні передумови виникнення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг у праві України»* виокремлено чотири основних історичних періоди розвитку нормативного регулювання договірних відносин з

надання транспортних послуг в кодифікованих актах цивільного законодавства на українських землях.

1. Період зародження (X ст. – кінець XVIII ст.) характеризується відсутністю правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг в актах кодифікації цивільного законодавства на українських землях, натомість такі відносини регулювалися звичаями.

2. Протягом періоду становлення (кінець XVIII ст. – кінець XIX ст.) в деяких актах кодифікації цивільного законодавства на українських землях договірні відносини з надання транспортних послуг стають предметом правового регулювання, проте договір перевезення не розглядається в системі цивільно-правових зобов'язань як самостійна договірна конструкція.

3. Період трансформування (XX ст.) характеризується численними змінами в правовому регулюванні договірних відносин з надання транспортних послуг. На початку XX ст. в проекті кодифікованого акта цивільного законодавства вперше договір перевезення розглядається як самостійний цивільно-правовий договір в системі договірних зобов'язань. Проте договірні відносини з надання транспортних послуг стають предметом детального правового регулювання лише в другій половині XX ст., коли створюється система спеціальних нормативно-правових актів у цій сфері. Договір перевезення набуває планового характеру.

4. Сучасний період (1991–2019 рр.) характеризується переходом до приватноправових засад регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг. Його можна поділити на три етапи: 1991–2003 рр., 2003–2014 рр. та з 2014 р. до сьогодні (2019 р.). Протягом 1991–2003 рр. в Україні створюється власна законодавча база в сфері регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг, проте продовжував діяти ЦК УРСР 1963 р., побудований на засадах планової економіки. З 2003 р. правове регулювання досліджуваних відносин здійснюється на приватноправових засадах, визначених нормами ЦК України 2003 р. З підписанням у 2014 р. Угоди про асоціацію України з ЄС і до сьогодні (2019 р.) одним із пріоритетних напрямів розвитку національного законодавства в сфері надання транспортних послуг є його гармонізація з правом ЄС.

Під гармонізацією законодавства України в сфері надання транспортних послуг із законодавством ЄС запропоновано розуміти процес коригування національного законодавства з метою приведення його у відповідність до положень директив та регламентів ЄС. Основними способами гармонізації законодавства України в сфері надання транспортних послуг є: 1) приєднання України до міжнародних нормативно-правових актів, які діють на території ЄС, та підписання двосторонніх договорів про співпрацю з країнами ЄС; 2) розроблення та прийняття нормативно-правових актів України, які враховують положення права ЄС; 3) імплементація в законодавство України положень регламентів та директив ЄС шляхом внесення змін та доповнень до чинних нормативно-правових актів України.

У підрозділі 1.2 «Загальна характеристика механізму правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг в Україні» сформульовано поняття, визначено ознаки та структуру механізму регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг.

Використовуючи інструментальний науковий підхід, під механізмом правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг запропоновано розуміти систему взаємодіючих між собою правових засобів, за допомогою яких забезпечується регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг. Проаналізовано елементи механізму правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг, зокрема: 1) норми цивільного права або визначені сторонами умови договору про надання транспортних послуг; 2) юридичні факти, з якими пов'язані виникнення, зміна чи припинення договірних відносин з надання транспортних послуг; 3) договірні правовідносини з надання транспортних послуг; 4) акти реалізації суб'єктивних цивільних прав та обов'язків учасників договірних відносин з надання транспортних послуг, тобто дії цих суб'єктів в межах приписів відповідних правових норм та умов договору; 5) захист суб'єктивних цивільних прав та законних інтересів учасників договірних відносин з надання транспортних послуг за умови їх порушення.

Окрему увагу приділено договірному та нормативному рівням регулювання досліджуваних відносин. Зроблено висновок про важливу роль договору як регулятора відносин з надання транспортних послуг, який водночас виконує і функцію юридичного факту. Встановлено, що для договірного рівня важливе значення відіграють типові умови, які набирають юридичної сили за умови посилання на них в самому договорі про надання транспортних послуг, та примірні договори, які мають рекомендаційний характер. Наведено додаткові аргументи на користь висновку, що положення ст. 179 ГК України про обов'язковість типових договорів повинні відповідати нормам ст. 630 та ст. 627 ЦК України. Обґрунтовано, що примірними договорами, поширеними в сфері морського та повітряного перевезень, є стандартні форми чартерів, які називають проформами.

Особливістю нормативного рівня механізму регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг є те, що він забезпечується багаторівневою системою нормативно-правових актів, яка закріплена в нормах кодифікованого акта цивільного законодавства і складається з: ЦК України, транспортних кодексів, спеціальних законів у цій сфері, транспортних статутів, інших нормативно-правових актів та правил, що видаються відповідно до них. Норми ЦК України є уніфікуючою правовою основою для регулювання усіх як поійменованих, так і непоійменованих договорів з надання транспортних послуг.

Великий масив законодавчої бази та значна кількість у ньому імперативних норм свідчить про детальне регулювання досліджуваних відносин, що потребує узгодження норм, які регулюють перевезення в межах одного виду транспорту. Окремі нормативно-правові акти (наприклад, СБВТ

СРСР, САТ УРСР) не відповідають сучасній динаміці договірних відносин з надання транспортних послуг, що значно ускладнює їх правове регулювання.

У Розділі 2 «Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг та їх види» в межах двох підрозділів проведено дослідження договірних зобов'язань з надання транспортних послуг як підтипу цивільно-правових зобов'язань загалом та окремих їх видів зокрема.

У підрозділі 2.1. «Місце договірних зобов'язань з надання транспортних послуг в системі цивільно-правових зобов'язань» обґрунтовано, що договірні зобов'язання з надання транспортних послуг є самостійною класифікаційною групою в ієрархічній системі договірних зобов'язань, яка виокремлена за ідентичною спрямованістю, та розміщуються на другому рівні як підтип у типі договірних зобов'язань з надання послуг. З практичної точки зору це важливо тим, що до договорів про надання транспортних послуг застосовуються загальні положення про тип договору, до якого вони належать – договори про надання послуг, які закріплені у гл. 63 ЦК України.

Запропоновано систему договорів про надання транспортних послуг з використанням моделі однорівневої та багаторівневої системи договірних зобов'язань відповідно на підставі дихотомічного критерію (основні, допоміжні) та поділу від загального до особливого (тип, підтип, вид, підвид). Основними серед договорів про надання транспортних послуг є ті, які спрямовані на безпосереднє переміщення певного об'єкта за допомогою транспортних засобів. До основних договорів належать: договори перевезення вантажу, пасажирів та багажу, договір чартеру (фрахтування), договір буксирування тощо. Під допоміжним (організаційним) договором з надання транспортних послуг запропоновано розуміти домовленість сторін щодо організації укладання та (або) виконання основного договору про надання транспортних послуг відповідно до умов цього договору. До організаційних договорів належать: договір транспортного експедирування, договір про організацію перевезень, вузловий договір, договір про подачу та забирання вагонів, договір про експлуатацію під'їзних колій тощо.

Досліджено, що в умовах євроінтеграційних процесів договір перевезення пошти стає складовою послуги поштового зв'язку. Це пояснює відсутність в законодавстві України дефініції договору перевезення пошти та втрату чинності нормативно-правових актів, які до недавнього часу регулювали перевезення пошти окремими видами транспорту. Не вважаючи за доцільне закріплення поняття цього договору на законодавчому рівні, в доктрині приватного права пропонуємо вважати, що за договором перевезення пошти оператор поштового зв'язку за оплату зобов'язується доставити передане користувачем поштове відправлення за вказаною адресою.

Підрозділ 2.2. «Види договорів, що опосередковують зобов'язання з надання транспортних послуг» присвячено виокремленню критеріїв класифікації зазначених договорів та характеристиці їх окремих видів.

Розмежовано поняття «транспортні договори», «договори про надання транспортних послуг», «договори перевезення», «договори в сфері

транспорту». Поняття «договори в сфері транспорту» є найширшим із названих вище та охоплює не лише договори про надання транспортних послуг, а й інші за своєю правовою природою цивільно-правові договори, що застосовуються при здійсненні транспортної діяльності. Поняття «транспортні договори» за своїм змістовним навантаженням відповідає поняттю «договори про надання транспортних послуг», проте використання останнього є більш вдалим, оскільки окреслює спрямованість такої групи договорів. Поняття «договори про надання транспортних послуг» є ширше за своїм змістом порівняно з поняттям «договори перевезення», оскільки воно охоплює, крім договорів перевезення (основних договорів), ще й договори, спрямовані на забезпечення процесу перевезення (допоміжні (організаційні) договори).

Сформульовано поняття договору про надання транспортних послуг для доктринального використання: «За договором про надання транспортних послуг одна сторона (виконавець) зобов'язується на замовлення другої сторони (замовника) надати транспортну послугу, яка споживається в процесі здійснення діяльності щодо перевезення або організації процесу перевезення, а замовник зобов'язується оплатити виконавцеві зазначену послугу, якщо інше не встановлено договором».

Запропоновано класифікувати договори про надання транспортних послуг за такими критеріями: 1) залежно від особливостей спрямування: основні та допоміжні (організаційні); 2) залежно від об'єкта: договір перевезення пасажирів, багажу, вантажу, пошти; договір чартеру (фрахтування); договір буксирування; 3) залежно від виду транспорту: договір перевезення автомобільним транспортом, договір перевезення залізничним транспортом, договір перевезення повітряним транспортом, договір перевезення морським транспортом, договір перевезення річковим транспортом, договір перевезення кількома видами транспорту, договір перевезення міським електричним транспортом; 4) залежно від сфери застосування: внутрішні, міжнародні; 5) залежно від порядку визначення умов договору: договори, умови яких визначені однією із сторін, договори, умови яких погоджені обома сторонами та інші.

Прогнозовано можливість виокремлення в майбутньому як підвид договорів перевезення космічним транспортом.

Обґрунтовано доцільність використання в законодавстві України єдиної назви «довгостроковий договір» для всіх договірних конструкцій, за якими здійснюється систематичне перевезення вантажів, незалежно від виду транспорту, оскільки різні назви довгострокових договорів перевезення, які закріплені в ч. 3 ст. 307 ГК України, не відповідають положенням ст. 914 ЦК України, використовуються в законодавстві, що набуло чинності ще в радянський період та продовжує діяти на території України до сьогодні, або нормативно-правових актах, які прийняті до ухвалення ЦК України та не відповідають сучасним реаліям та динаміці цивільних правовідносин. Запропоновано розширити сферу застосування довгострокового договору для здійснення систематичних перевезень пасажирів та багажу.

Розділ 3 «Загальна характеристика договорів перевезення»

присвячений розгляду питань, що стосуються поняття та правової природи договорів перевезення, їх суб'єктного складу, істотних умов та, відповідно, прав та обов'язків сторін, що викладено в чотирьох підрозділах.

У підрозділі 3.1 *«Поняття та правова природа договорів перевезення»*, керуючись вимогами європейських стандартів, обґрунтовано, що термінологія та змістове навантаження понять, що використовується в нормативно-правових актах у сфері надання транспортних послуг, повинні бути єдиними як у межах одного акта, так і в усьому масиві нормативної бази у цій сфері та відповідати положенням ЦК України як основного акта цивільного законодавства. Тому поняття різновидів договорів перевезення, закріплені у багаторівневій системі законодавства, що побудована за галузевим критерієм залежно від виду транспорту, мають відповідати нормам гл. 64 ЦК України.

Досліджено поняття договору перевезення відповідно до положень ЦК окремих європейських країн та запропоновано закріпити у ч. 1 ст. 908 ЦК України таку дефініцію договору перевезення: «за договором перевезення одна сторона (перевізник) зобов'язується на замовлення іншої сторони (замовника) надати транспортну послугу, яка споживається в процесі здійснення діяльності щодо перевезення, а замовник зобов'язується оплатити виконавцеві зазначену послугу, якщо інше не встановлено договором».

Проведено порівняльний аналіз договорів перевезення з іншими найбільш близькими за змістом договірними конструкціями, на підставі чого зроблено висновок, що договори перевезення об'єднані за спрямованістю правового результату, яким є переміщення певного об'єкта за допомогою транспортних засобів. Договори перевезення як група основних договорів про надання транспортних послуг характеризуються оплатністю та двосторонністю, а залежно від різновиду конкретного договору – можуть бути як консенсуальними, так і реальними.

Доведено, що поза межами правового регулювання залишаються договірні відносини перевезення, які здійснюються епізодично та (або) на безоплатній основі. Оскільки за своєю правовою природою такі договірні відносини є відносинами перевезення, вони повинні бути врегульовані положеннями гл. 64 ЦК України, а до внесення відповідних змін – регулюватись загальними положеннями про послуги, визначеними у гл. 63 ЦК України. Запропоновано нову редакцію ч. 1 ст. 916 ЦК України.

Набула подальшого розвитку точка зору про розширення сфери застосування договору буксирування, який на сьогодні використовується не лише в сфері морського та річкового, а й на інших видах транспорту.

У підрозділі 3.2. *«Сторони у договорах перевезення»* запропоновано поділ учасників договірних відносин з надання транспортних послуг на обов'язкові, без яких виникнення та розвиток таких відносин є неможливим, та факультативні, які сприяють належному розвитку таких відносин. Основну увагу зосереджено на вимогах до основних учасників, якими виступають сторони договору перевезення.

З'ясовано поняття перевізника у міжнародних нормативно-правових актах та законодавстві України та класифіковано легальні дефініції на дві групи: 1) в змісті яких акцентується увага на об'єкті перевезення; 2) в змісті яких зазначається об'єкт перевезення та вид транспорту. На підставі аналізу притаманних виключно перевізнику особливих ознак запропоновано визнавати ним особу, яка уклала договір перевезення, має у власності або на інших законних підставах транспортні засоби і зобов'язується надати транспортну послугу відповідно до отриманої ліцензії, якщо здійснення такого виду перевезення вимагає її отримання.

Розмежовано поняття «національний перевізник», «фактичний перевізник», «послідовний перевізник», «замінюючий перевізник». З'ясовано, що змістове навантаження понять «фактичний перевізник» та «замінюючий перевізник» є тотожним. Введення поняття фактичного перевізника пов'язано із визначенням межі відповідальності перевізника як сторони договору. В тих випадках, коли здійснення всього перевезення або його частини доручено фактичному перевізнику, перевізник за договором залишається відповідальним за все перевезення. Аргументовано, що перевізник може передати виконання договору перевезення фактичному перевізнику лише у випадках, коли це буде встановлено в змісті договору перевезення. Послідовний перевізник, на відміну від фактичного, виступає стороною договору перевезення і, як правило, несе відповідальність за ту частину перевезення, яку він здійснював.

За результатами теоретичного аналізу низки дефініцій пасажирів у міжнародному та національному законодавстві України зроблено висновок, що пасажир як суб'єкт договірних зобов'язань з надання транспортних послуг – це фізична особа, якій надаються транспортні послуги на підставі укладеного нею або третьою особою від її імені договору перевезення пасажирів. Аргументовано, що до пасажирів як сторони договору перевезення ставляться такі вимоги: 1) це фізична особа незалежно від обсягу цивільної дієздатності та віку; 2) це фізична особа, яка особисто уклала договір перевезення пасажирів або це зроблено третьою особою від її імені; 3) це фізична особа, яка особисто отримує послугу з переміщення за допомогою транспортного засобу.

Запропоновано поділ пасажирів на такі класифікаційні групи: 1) залежно від виду транспорту (пасажирів автомобільного транспорту; пасажирів річкового транспорту; пасажирів залізничного транспорту; пасажирів морського транспорту; пасажирів повітряного транспорту та інші); 2) залежно від порядку перевезення (пасажир транзитний, пасажир трансферний, пасажир, який отримує транспортну послугу без пересадок); 3) залежно від потреби додаткового обслуговування (пасажирів з обмеженими фізичними можливостями або особи з інвалідністю, вагітні жінки та інші).

Обґрунтовано, що відправник та фрахтувальник – це сторони різних договірних конструкцій, та запропоновано привести положення ст. 133, 134, 203 КТМ України щодо сторін договору перевезення вантажу та договору чартеру (фрахтування) відповідно до норм ст. 909, 912 ЦК України. Визначено такі вимоги до відправника як сторони договору перевезення вантажу: 1) це

будь-яка фізична чи юридична особа, що наділена відповідним обсягом дієздатності для вчинення правочинів; 2) це особа, що є власником чи володільцем вантажу на інших законних підставах; 3) особа вступає від власного імені в договірні відносини з перевезення вантажу з метою передати вантаж разом з перевізними документами перевізнику або доручає зробити це від її імені іншій особі.

На підставі аналізу різних наукових позицій щодо місця та ролі одержувача вантажу як учасника договірних відносин з надання транспортних послуг при перевезенні вантажу набула подальшого розвитку точка зору, що одержувач вантажу є третьою особою, на користь якої укладається договір перевезення вантажу. Обґрунтовано, що до одержувача вантажу як учасника договірних відносин з надання транспортних послуг ставляться такі вимоги: 1) це будь-яка особа, обсяг цивільної дієздатності якої надає можливість здійснити отримання вантажу; 2) дані одержувача зазначаються у транспортному (перевізному) документі, що надає право на отримання вантажу.

Підрозділ 3.3 «Істотні умови договорів перевезення» присвячений визначенню кола істотних умов досліджуваних договорів та їх характеристик.

Обґрунтовано, що предметом договорів перевезення є транспортна послуга, яка проявляється в дії (діях) (наприклад, видати вантаж, багаж, надати транспортний засіб тощо) та (або) діяльності (наприклад, доставити вантаж, багаж, перевезти пасажирів), а не лише діяльності, як це видається на перший погляд. Корисним ефектом від отримання транспортної послуги є переміщення певного об'єкта за допомогою транспортного засобу до місця призначення.

Доведено, що серед великої кількості різновидів договорів перевезення умови, визначені істотними за вказівкою закону, закріплені лише для договору перевезення вантажу автомобільним транспортом. При цьому окремі з них, наприклад найменування та місцезнаходження сторін, є реквізитами, а не істотними умовами договору.

Встановлено, що істотні умови низки договорів перевезення визначені в нормативно-правових актах, що мають юридичну силу закону, опосередковано без чіткої вказівки, що це істотні умови, або у підзаконних нормативно-правових актах, що потребує приведення у відповідність до положень ст. 638 ЦК України.

Обґрунтовано, що додаткові послуги, пов'язані з перевезенням, можуть надаватися не лише при перевезенні вантажу, а й при перевезенні пасажирів та багажу, тому запропоновано ч. 3 ст. 916 ЦК України викласти в такій редакції: «Послуги, що виконуються на вимогу пасажирів чи відправника вантажу і не передбачені тарифами, оплачуються додатково за домовленістю сторін».

За критерій визначення групи умов, необхідних для договорів даного виду, взято те, чи може бути договір виконаний належним чином без включення і узгодження сторонами певної умови, та доведено, що умовами, необхідними для договорів перевезення, є умови про ціну, строк/термін надання транспортної послуги, пункт відправлення та пункт призначення.

До істотних умов договорів перевезення, які не є публічними договорами, віднесено також усі ті умови, щодо яких за заявою хоча б однієї зі сторін має бути досягнуто згоди, оскільки згідно з принципом свободи договору сторони є вільними у визначенні умов договору.

Підрозділ 3.4. «Права та обов'язки сторін у договорах перевезення» присвячений визначенню та характеристиці загальних прав та обов'язків сторін договорів перевезення.

Запропоновано класифікацію прав та обов'язків сторін у договорах перевезення за такими критеріями: 1) залежно від сфери їх застосування: а) загальні (покладаються на зазначених суб'єктів при здійсненні перевезення усіма видами транспорту); б) спеціальні (закріплені в сфері перевезення тільки одним із видів транспорту); 2) залежно від джерела їх закріплення: а) права та обов'язки, закріплені нормами законодавства України; б) права та обов'язки, визначені сторонами шляхом погодження умов договору; в) права та обов'язки, визначені положеннями регламентів та директив ЄС, які у зв'язку набуттям чинності Угоди про асоціацію повинні бути імплементованими в норми національного законодавства України.

Проведено аналіз механізму реалізації прав пасажирів, закріплених у положеннях ЦК України та деталізованих у багаточисленних нормативно-правових актах, на підставі чого зроблено висновок, що попри значну врегульованість прав пасажирів, стан правового регулювання потребує істотного покращення. Це проявляється передусім у тому, що права пасажирів як споживачів транспортної послуги переважно закріплюються не в транспортних кодексах та спеціальних законах, а на рівні підзаконних актів, які не відповідають положенням ЦК України, періодично змінюються, окремі із них є надто застарілими, що призводить до ще більших колізій у цій сфері. У зв'язку з цим потребують посилення законодавчі гарантії прав фізичної особи – замовника транспортної послуги, що відповідає концепції людиноцентризму і обумовлює впровадження природно-правових підходів у національну доктрину цивільного права.

Звернено увагу на колізію правового регулювання прав пасажирів, запропоновано у нормах ЦК України: визначити граничний вік, до досягнення якого діти не можуть перевозитись без супроводу дорослих, для усіх видів транспорту; уточнити право пасажирів перевозити з собою безоплатно одну дитину без права зайняття нею окремого місця при здійсненні перевезення повітряним транспортом віком до двох років (п. 2 ч. 1 ст. 911); розширити коло підстав зробити не більше однієї зупинки в дорозі з подовженням строку чинності проїзних документів (квитка) на весь час хвороби не лише в разі хвороби пасажирів, а й членів його родини, що подорожують разом з ним на транспортному засобі (п. 5 ч. 1 ст. 911) та інше.

Запропоновано механізм реалізації права на відмову від перевезення та повернення квитка і одержання коштів через визначення строків повернення пасажиріві коштів на рівні ПК України, як це передбачено п. 6 ч. 1 ст. 911 ЦК України, а не на рівні локальних актів перевізника. Обґрунтовано доцільність

встановити єдині вимоги щодо максимальної ваги та розмірів ручної поклажі при перевезенні національними перевізниками в нормах транспортних кодексів та спеціальних законів у сфері перевезення окремими видами транспорту.

Окрему увагу приділено правам та обов'язкам пасажирів, визначеним положеннями регламентів та директив ЄС, які повинні бути імплементованими в норми національного законодавства України, зокрема право на отримання інформації на запит про транспортні послуги в альтернативних формах, доступних для інвалідів та людей з обмеженими фізичними можливостями, право на харчування, напої та місце в готелі у разі тривалого очікування та інші.

Набула подальшого розвитку позиція, що отримання вантажу є правом одержувача, яке покладається на нього за моделлю договору на користь третьої особи, а обов'язок прийняти вантаж може виникнути в одержувача з моменту пред'явлення ним вимоги про видачу вантажу, і цей обов'язок впливає не з домовленості сторін договору перевезення, а з норми закону.

Досліджено обов'язок перевізника якісно надати транспортну послугу. Встановлено, що вимоги щодо якості надання транспортних послуг залежно від джерела їх закріплення можна поділити на дві групи: 1) визначені в умовах договору перевезення на розсуд сторін (ініціативні); 2) визначені в нормах актів транспортного законодавства (обов'язкові).

Розділ 4 «Укладення та виконання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг в Україні» складається з трьох підрозділів, в яких висвітлено динаміку досліджуваних договірних зобов'язань.

У підрозділі 4.1 *«Порядок укладення договорів про надання транспортних послуг за законодавством України»* розглянуто загальний та спеціальний порядки укладення договорів про надання транспортних послуг. Обґрунтовано, що в сучасних умовах розвитку договірних відносин традиційний (неконкурентний) та нетрадиційний (конкурентний) способи укладання договорів не охоплюють широку палітру можливостей укладення різних договірних конструкцій, в тому числі договорів про надання транспортних послуг.

Під час укладення поїменованих договорів про надання транспортних послуг вплив нормативного регулювання може бути різним – від абсолютного до мінімального – залежно від виду договору. Виокремлено такі моделі укладення договорів про надання транспортних послуг: 1) класичне двостадійне укладення договору, де стадіями виступають оферта та акцепт; 2) тристадійне укладення договору, яке характеризується виокремленням, крім двох зазначених вище стадій, стадії попереднього договору; 3) одностадійне укладення договору, яке полягає у приєднанні споживача транспортної послуги до запропонованих умов договору в цілому без проведення переговорів та можливості запропонувати свої умови.

Доведено, що саме на етапі укладення договорів про надання транспортних послуг, як правило, реалізуються два інших елементи свободи договору – свобода сторін у виборі контрагентів та свобода сторін у визначенні

умов договору. Констатовано, що в процедурі укладення договорів про надання транспортних послуг, які є договорами приєднання (наприклад, договір перевезення транспортом загального користування), відсутнє взаємне погодження сторонами умов договору та взаємне волевиявлення сторін. Запропоновано запозичити європейський досвід регулювання «недобросовісних умов у споживчих контрактах» шляхом погодження таких умов виконавцем транспортних послуг з компетентними органами, що підсилить законодавчі гарантії для замовника транспортної послуги.

Аргументовано, що укладення договору перевезення пасажирів за допомогою електронно-інформаційних платформ відбувається шляхом акцептування публічної оферти, яка розміщується на електронно-інформаційному ресурсі. На сьогодні такі відносини не отримали свого спеціального правового регулювання, проте їх доцільно розглядати як договірні зобов'язання з надання транспортних послуг та при їх реалізації керуватись положеннями ЦК України про договір, договори про надання послуг та про договори перевезення.

Запропоновано з метою лібералізації ринку міжнародних пасажирських автомобільних перевезень змінити дозвільну процедуру визначення кандидатури перевізника на конкурсну.

У підрозділі 4.2 «Особливості виконання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг» визначено поняття, принципи, умови та елементи виконання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг.

Під механізмом виконання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг пропонуємо розуміти комплекс дій замовника та виконавця транспортних послуг щодо здійснення ними прав та виконання обов'язків відповідно до принципів, умов та елементів виконання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг.

Обґрунтовано, що серед умов виконання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг, поряд з договірними умовами та вимогами законодавства, в сфері перевезень окремими видами транспорту важливу роль відіграють звичаї ділового обороту.

Елементами (модусом) виконання зобов'язань з надання транспортних послуг є: а) суб'єкти виконання (замовник, виконавець транспортних послуг); б) предмет виконання (дії (діяльність) щодо надання транспортних послуг); в) спосіб виконання (зумовлений специфікою самої послуги та особливостями її надання); г) строк / термін виконання (зумовлений видом об'єкта перевезення, видом транспорту, пунктом призначення тощо); ґ) місце виконання (як правило, пов'язане із доставкою пасажирів, багажу, вантажу у пункт призначення).

Встановлено, що специфіка зобов'язань з надання транспортних послуг відображається в особистому наданні послуги перевізником та особистому її прийнятті замовником.

Обґрунтовано доцільність систематизації правових норм, присвячених виконанню договірних зобов'язань з надання транспортних послуг на три рівні:

1) типологічний, яким визначено загальні правила про виконання договірних зобов'язань з надання послуг; 2) підтипологічний, яким визначено загальні правила про виконання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг; 3) спеціальний, яким визначено правила про виконання договірних зобов'язань щодо окремих видів договорів перевезення.

Важливу роль для належного виконання зобов'язань за договорами перевезення відіграє інформативна функція, що відображається в покладенні на сторін обов'язку передати в установленому порядку необхідну інформацію про особливості об'єкта перевезення чи надання транспортної послуги.

Підрозділ 4.3 «Способи забезпечення виконання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг» присвячений визначенню ефективних способів забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг.

Під способами забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг запропоновано розуміти сукупність передбачених законом або договором інструментів, що виражаються або в покладенні на боржника додаткових обов'язків у разі порушення зобов'язань, або в залученні до виконання зобов'язань, поряд з боржником, третіх осіб, а також у можливості резервування заздалегідь визначеного майна, за рахунок якого може бути виконано зобов'язання, за допомогою яких контрагенти за договорами про надання транспортних послуг впливають один на одного з метою належного виконання взятих на себе обов'язків з перевезення та розрахунків за це.

Встановлено, що виконання зобов'язань з надання транспортних послуг може забезпечуватися як пойменованими (неустойка, порука, гарантія, завдаток, застава, притримання), так й непойменованими способами забезпечення виконання зобов'язань. Обґрунтовано, що непойменованими способами забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг є страхування, фідуціарна застава тощо, які спрямовані на забезпечення належного виконання умов договору та можуть виражатися як в покладанні додаткових фінансових зобов'язань, так і в резервуванні наперед визначеного майна, за рахунок якого можуть бути задоволені інтереси кредитора.

Запропоновано серед способів забезпечення виконання зобов'язань за договорами про надання транспортних послуг виділяти: а) способи, у встановленні та реалізації яких беруть участь лише перевізник та пасажир/відправник вантажу (неустойка, заклад, притримання, завдаток); б) способи, у встановленні та реалізації яких беруть участь, крім перевізника та пасажир/відправника вантажу, також особи, які не є сторонами договорів перевезення (порука, гарантія, страхування тощо).

У Розділі 5 «Порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг та їх правові наслідки» в трьох підрозділах осмислюється поняття та характеризуються види порушень договірних зобов'язань з надання транспортних послуг та їх правові наслідки.

У підрозділі 5.1 *«Поняття та види порушень договірних зобов'язань з надання транспортних послуг»* встановлено, що порушення договірних

зобов'язань з надання транспортних послуг є самостійною правовою категорією і полягає у вчиненні зобов'язаною стороною дій (чи утриманні від їх вчинення), що призвели до відхилення сторін від модусу виконання договірною зобов'язання за будь-яким з його елементів. Відповідно, порушення сторонами умов договору перевезення має винятково об'єктивний характер, оскільки не залежить від причин порушення та наявності фактичних негативних наслідків. Єдиною підставою настання договірної відповідальності у сфері надання транспортних послуг є порушення контрагентами чи залученими ними особами взятих на себе обов'язків з надання транспортної послуги та розрахунків за це.

Обґрунтовано, що протиправність порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг є конститутивною ознакою останнього, в тому числі і у випадках, коли воно сталося не тільки у зв'язку з протиправними діями суб'єкта виконання, а й через зовнішні обставини, які контрагенти не могли передбачити (випадок) або які знаходилися поза межами їх вольового впливу (непереборна сила). У цьому випадку така конститутивна ознака стосується не дій (бездіяльності) боржника, а самого порушення суб'єктивного цивільного права контрагента.

Запропоновано класифікацію порушень зобов'язань з надання транспортних послуг за такими критеріями: 1) характер поведінки боржника; 2) суб'єкт, з поведінкою якого пов'язується порушення; 3) модус виконання умов договорів перевезення; 4) істотності порушення зобов'язання. Характеризуючи порушення за критерієм модусу, значну увагу приділено простроченню виконання договірних зобов'язань з надання транспортних послуг як найбільш поширеному порушенню у сфері досліджуваних відносин.

У підрозділі 5.2 «Цивільно-правова відповідальність за порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг» з'ясовано поняття та ознаки цивільно-правової відповідальності сторін договору перевезення.

Запропоновано до цивільно-правової відповідальності суб'єктів договірних зобов'язань з надання транспортних послуг відносити відповідальність: а) що виникає у разі невиконання або неналежного виконання суб'єктами взятих на себе договірних зобов'язань з надання транспортних послуг; б) яка встановлена за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено нормативно-правовими актами, що регулюють досліджувані договірні відносини; в) яка охоплює систему заходів впливу на порушника договірних умов у випадку здійснення останнім протиправних дій або бездіяльності, що проявляється через виникнення у нього додаткового цивільно-правового обов'язку майнового характеру, розмір якого, за загальним правилом, має відповідати розміру понесених останнім збитків.

З'ясовано, що сторони договору перевезення самостійно визначають штрафні санкції за порушення договірних зобов'язань, реалізуючи один із основоположних принципів цивільного права – принцип свободи договору.

Обґрунтовано, що цивільно-правовій відповідальності в сфері надання транспортних послуг притаманні як загальні (майновий характер, компенсаційна природа, відшкодування на користь потерпілої сторони тощо),

так і спеціальні (компенсація шкоди лише у формі відшкодування збитків, обмеження грошової межі відповідальності та встановлення переліку особливих підстав звільнення від відповідальності) ознаки.

Встановлено, що внаслідок гармонізації підходів у регулюванні механізму цивільної відповідальності світовою практикою вироблені нові принципи майнової відповідальності в сфері перевезень, зокрема запроваджено принцип каналізування цивільної відповідальності, суть якого зводиться до того, що відповідальність покладається виключно на одну особу – сторону договору перевезення, незалежно від того, буде завдано шкоди нею безпосередньо, чи залученими нею третіми особами. Ще одним наслідком гармонізації підходів у регулюванні механізму цивільної відповідальності в сфері перевезень є тенденції до відступу від принципу повного відшкодування шкоди в бік встановлення максимальних меж майнової відповідальності.

Окрема увага присвячена питанню співвідношення понять «непереборна сила» і «форс-мажор», зокрема обґрунтовано слушність відображеного у вітчизняному законодавстві підходу, за яким законодавець за критеріями об'єктивності (непереборна сила) чи суб'єктивності (форс-мажор) не розмежовує ці поняття.

Підрозділ 5.3 «Інші правові наслідки за порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг» присвячено з'ясуванню правової сутності найбільш дієвих та найбільш поширених наслідків порушення зобов'язань з надання транспортних послуг, відмінних від цивільно-правової відповідальності сторін договору перевезення, які можуть відобразитися в односторонній відмові від зобов'язання, розірванні договору, зміні його умов тощо.

Набула подальшого розвитку теза про віднесення права на односторонню відмову від договору перевезення до секундарних прав, оскільки праву кредитора не кореспондує чітко визначене зобов'язання боржника, тому останній зобов'язаний лише «перетерпіти» дії кредитора з реалізації свого права та їх відповідні наслідки.

Обґрунтовано, що односторонню відмову від договорів перевезення доцільно розглядати як правовий наслідок порушення договірних умов, що відображається у зміні або припиненні відносин між замовником та перевізником, як спосіб самозахисту та засіб охорони законного інтересу, яким сторона договору може скористатися як у разі порушення умов договору, так і незалежно від такого порушення. Встановлено особливість, характерну для надання транспортних послуг за публічними договорами, яка полягає у тому, що перевізник, керуючись положенням ст. 633 ЦК України, не може відмовити замовнику в наданні такої послуги. Єдиною можливою підставою для односторонньої відмови від договору для перевізника є порушення умов договору замовником.

Виокремлено позасудовий та судовий способи зміни та розірвання договорів про надання транспортних послуг. У контексті розгляду судового способу встановлено, що оцінка порушення договору перевезення як істотного

здійснюється судом відповідно до певних критеріїв, а саме: 1) істотність порушення умов договору; 2) розмір заподіяної порушенням шкоди.

Запропоновано уточнити й закріпити в ст. 925 ЦК України право замовника транспортної послуги як слабшої сторони в зобов'язанні у випадку істотного порушення договору перевізником в односторонньому порядку в повному обсязі або частково відмовитись від договору шляхом направлення відповідної претензії. Такий підхід відповідає європейській договірній практиці, оскільки доцільність таких коректив пояснюється тим, що реалізація права на відмову завжди тягне за собою припинення прав та обов'язків іншої сторони, відповідно, пред'явлення претензії свідчитиме про інформування контрагента про застосування цього секундарного права.

ВИСНОВКИ

У дисертації здійснено системне теоретичне дослідження договірних зобов'язань з надання транспортних послуг у цивільному праві України з формуванням на цій основі теоретичних висновків та практичних пропозицій, основними з яких є такі.

1. Договірним зобов'язанням з надання транспортних послуг є правовідношення, що опосередковує надання послуги з переміщення пасажирів, багажу, вантажу тощо з використанням транспортного засобу як джерела підвищеної небезпеки або організацію такого процесу, в якому боржник зобов'язаний вчинити на користь кредитора дії (діяльність) чи утриматися від їх вчинення, а кредитор має право вимагати від боржника виконання його обов'язку.

2. Спеціальними ознаками договірних зобов'язань з надання транспортних послуг, які надають можливість виокремити їх в один підтип у межах типу договорів про надання послуг, є те, що вони: а) опосередковують процес переміщення певного об'єкта за допомогою транспортного засобу або його організацію; б) містять обов'язок вчинити активні дії або здійснити діяльність, у процесі вчинення яких споживається транспортна послуга, або утриматися від певної дії; в) завжди встановлюються з визначеним суб'єктом; г) до виконавців транспортних послуг, які, як правило, надають їх особисто, встановлено спеціальні вимоги; г) не створюють обов'язків для осіб, які не беруть участі в них як сторони; д) мають специфічний об'єкт (транспортну послугу); е) встановлюються, як правило, на визначений строк та (або) термін; є) передбачають особливі правові наслідки у разі порушення зобов'язання.

3. Генеалогічне коріння сучасних договорів про надання транспортних послуг бере свій початок саме з *locatio conductio operis*. Це сформульований в римському приватному праві різновид договору найму, згідно з яким контрагент за обумовлену працю зобов'язувався не просто виконати будь-яку роботу, а в результаті виконання досягти заздалегідь визначеного замовником результату. Ця договірна конструкція є прототипом договору підряду, який регулював також перевезення. В генезі правового регулювання договірних

відносин з надання транспортних послуг на українських землях виокремлено такі основні історичні періоди: 1) період зародження (X ст. – кінець XVIII ст.); 2) період становлення (кінець XVIII ст. – кінець XIX ст.); 3) період трансформування (XX ст.); 4) сучасний період (1991–2019 рр.).

4. З підписанням Україною Угоди про асоціацію з ЄС одним із пріоритетних напрямів розвитку національного законодавства в сфері надання транспортних послуг є його гармонізація з *acquis communautaire*. Під гармонізацією законодавства України в сфері надання транспортних послуг із законодавством ЄС запропоновано розуміти процес коригування національного законодавства з метою приведення його у відповідність до положень директив та регламентів ЄС. Основними способами гармонізації законодавства України в сфері надання транспортних послуг є: 1) приєднання України до міжнародних нормативно-правових актів, які діють на території ЄС, та підписання двосторонніх договорів про співпрацю з країнами ЄС; 2) розроблення та прийняття нормативно-правових актів України, які враховують положення права ЄС; 3) імплементація в законодавство України положень регламентів та директив ЄС шляхом внесення змін та доповнень до чинних нормативно-правових актів України.

5. Запропоновано під механізмом правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг розуміти систему взаємодіючих між собою правових засобів, за допомогою яких забезпечується регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг, а також реалізується закріплена в положеннях договору та нормах цивільного права модель поведінки учасників таких відносин. Елементами механізму правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг є: 1) норми цивільного права або визначені сторонами умови договору про надання транспортних послуг; 2) юридичні факти, з якими пов'язані виникнення, зміна чи припинення договірних відносин з надання транспортних послуг; 3) договірні правовідносини з надання транспортних послуг; 4) акти реалізації суб'єктивних цивільних прав та обов'язків учасників договірних відносин з надання транспортних послуг, тобто дії цих суб'єктів у межах приписів відповідних правових норм та умов договору; 5) захист суб'єктивних цивільних прав та законних інтересів учасників договірних відносин з надання транспортних послуг за умови їх порушення.

6. Нормативний рівень регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг сформований розгалуженою багаторівневою системою нормативно-правових актів України, яка визначена положеннями ЦК України. Це свідчить про створення законодавцем детального режиму регулювання досліджуваних відносин. Важливу роль у механізмі правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг відіграють норми ЦК України (гл. 63 – 65), які закріплюють правову основу регулювання як поійменованих в законодавстві, так і непоійменованих договірних конструкцій, що опосередковують надання транспортних послуг. Водночас окремі нормативно-правові акти в сфері надання транспортних послуг є застарілими та

не відповідають сучасній динаміці договірних відносин з надання транспортних послуг, що значно ускладнює їх правове регулювання.

7. Обґрунтовано потребу гармонізувати норми ЦК України та ГК України в частині визначення місця договору транспортного експедирування в системі цивільно-правових договорів. У структурі ЦК України транспортне експедирування виокремлено в гл. 65 і розглядається як самостійний договір поряд з перевезеннями із визначеними у нормах ст. 929–935 особливостями правового регулювання. Тоді як в нормах ГК України транспортне експедирування розглядається як допоміжний щодо перевезення вид діяльності (ч. 4 ст. 306) і регулюється окремою ст. 316 у межах гл. 32 ГК України «Правове регулювання перевезення вантажів», що свідчить про можливість застосування до договору транспортного експедирування норм про договір перевезення вантажу. В контексті зазначеного обґрунтовано доцільність привести норми ГК України у відповідність до норм ЦК України шляхом вилучення ст. 316 ГК України.

8. Запропоновано визначення поняття договору про надання транспортних послуг для доктринального використання: «За договором про надання транспортних послуг одна сторона (виконавець) зобов'язується на замовлення другої сторони (замовника) надати транспортну послугу, яка споживається в процесі здійснення діяльності щодо перевезення або організації процесу перевезення, а замовник зобов'язується оплатити виконавцеві зазначену послугу, якщо інше не встановлено договором».

9. Сформовано систему основних договорів про надання транспортних послуг з використанням моделі багаторівневої систематизації цивільно-правових договорів, зокрема: в межах типу договорів про надання послуг виокремлено підтип договорів про надання транспортних послуг, у межах підтипу – види договорів перевезення пасажирів, багажу, вантажу. В межах кожного із зазначених видів – підвиди: а) договір перевезення автомобільним транспортом; б) договір перевезення залізничним транспортом; в) договір перевезення повітряним транспортом; г) договір перевезення морським транспортом; ґ) договір перевезення річковим транспортом; д) договір перевезення в прямому змішаному сполученні. Прогнозовано можливість виокремлення в майбутньому як підвид договорів перевезення космічним транспортом в Україні.

10. У підтип договорів про надання транспортних послуг, окрім основних, входять допоміжні (організаційні) договори, під якими запропоновано розуміти домовленість сторін щодо організації укладення та (або) виконання основного договору про надання транспортних послуг відповідно до умов цього договору. Особливостями допоміжних (організаційних) договорів про надання транспортних послуг є: 1) спрямованість на організацію укладення та (або) виконання основного договору про надання транспортних послуг; 2) суб'єкти допоміжного договору про надання транспортних послуг і основного договору, на організацію якого він спрямований, можуть не співпадати; 3) допоміжні договори про надання

транспортних послуг є елементом єдиного юридичного складу, який спричиняє укладення та (або) виконання основного договору про надання транспортних послуг. До допоміжних (організаційних) договорів про надання транспортних послуг належать: договір транспортного експедирування, договір про організацію перевезень, вузловий договір, договір про подачу та забирання вагонів, договір про експлуатацію під'їзних колій тощо.

11. Досліджено, що в умовах євроінтеграційних процесів договір перевезення пошти стає складовою послуги поштового зв'язку. Це пояснює відсутність у законодавстві України дефініції договору перевезення пошти та втрату чинності нормативно-правових актів, які до недавнього часу регулювали перевезення пошти окремими видами транспорту. Не вважаючи за доцільне закріплення поняття цього договору на законодавчому рівні, в доктрині приватного права пропонуємо вважати, що за договором перевезення пошти оператор поштового зв'язку за оплату зобов'язується доставити передане користувачем поштове відправлення за вказаною адресою.

12. Обґрунтовано доцільність використання єдиної назви «довгостроковий договір» для всіх договірних конструкцій, за якими здійснюється систематичне перевезення вантажів, незалежно від виду транспорту та запропоновано розширити сферу застосування довгострокового договору для здійснення систематичних перевезення пасажирів та багажу шляхом доповнення ст. 914 ЦК України частиною 3 в такій редакції: «Довгостроковий договір може укладатись в разі необхідності здійснення систематичних перевезень пасажирів та багажу».

13. Доведено, що поза межами правового регулювання залишаються договірні відносини перевезення, які здійснюються епізодично та (або) на безоплатній основі. Оскільки за своєю правовою природою такі договірні відносини є відносинами перевезення, на них повинні поширюватися положення глави 64 ЦК України. Запропоновано внести зміни до ч. 1 ст. 916 ЦК України, виклавши її в такій редакції: «За перевезення вантажу, пасажирів, багажу стягується провізна плата у розмірі, що визначається за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено договором, законом або іншими нормативно-правовими актами. Якщо розмір провізної плати в оплатному договорі перевезення не визначений, стягується розумна плата».

14. Обґрунтовано, що договори перевезення є групою як поійменованих, так і непоійменованих договірних конструкцій, об'єднаних єдиною правовою природою, що проявляється у спрямованості правового результату, яким є переміщення певного об'єкта за допомогою транспортних засобів. Запропоновано авторську дефініцію договору перевезення: «За договором перевезення одна сторона (перевізник) зобов'язується за завданням другої сторони (замовника) надати транспортну послугу, яка споживається в процесі здійснення діяльності щодо перевезення, а замовник зобов'язується оплатити виконавцеві зазначену послугу, якщо інше не встановлено договором». Обґрунтовано доцільність закріпити зазначену дефініцію у ч. 1 ст. 908 ЦК України.

15. Запропоновано поділ учасників договірних відносин з надання транспортних послуг на: а) основні, без яких виникнення та розвиток таких відносин є неможливим (перевізник, пасажир, відправник вантажу та інші); б) факультативні, які сприяють належному здійсненню таких відносин (одержувач вантажу, портовий оператор, поручитель, страховик та інші).

16. Обґрунтовано, що у випадку надання транспортних послуг кількома послідовними перевізниками зазначена послуга вважається єдиним перевезенням, якщо з початку перевезення ці перевізники розглядали таку операцію як єдине перевезення і таке перевезення було оформлено єдиним транспортним документом. У разі здійснення єдиних перевезень кожний перевізник, який приймає до перевезення пасажирів, їх багаж чи вантаж, є стороною договору перевезення, оскільки такий договір стосується частини перевезення, що здійснюється під контролем певного перевізника.

17. Предметом договорів перевезення запропоновано визнавати транспортну послугу, під якою потрібно розуміти вчинення дії або здійснення діяльності щодо переміщення пасажирів, багажу, вантажу за допомогою транспортного засобу. Визначено загальні та особливі ознаки транспортної послуги. До загальних ознак транспортної послуги належать: 1) споживання в процесі її надання; 2) тісний зв'язок з особою виконавця та процесом вчинення ним певних дій (здійснення діяльності); 3) отримання замовником корисного ефекту; 4) нематеріальний характер; 5) недовговічність; 6) непостійність. Особливою ознакою транспортної послуги, яка надає можливість виокремлювати її з-поміж усіх інших видів послуг, є безпосередньо сам корисний ефект, який отримує замовник транспортної послуги. Таким корисним ефектом є просторове переміщення пасажирів, багажу, вантажу у визначений сторонами договору перевезення пункт призначення. При цьому не будь-яке переміщення, а переміщення за допомогою транспортного засобу.

18. Запропоновано послуги, які надаються в процесі здійснення перевезення, класифікувати за критерієм їх змісту на: а) основні транспортні послуги (переміщення певного об'єкта); б) допоміжні транспортні послуги (до них належать послуги, які опосередковують технологічний процес перевезення і без яких він не може відбуватись, наприклад завантаження та розвантаження транспортних засобів, зберігання та зважування вантажу); в) додаткові послуги, пов'язані з транспортними послугами (мають самостійне цивільно-правове регулювання, проте вони є обов'язковими згідно з вказівкою закону, наприклад страхування вантажів, пасажирів і багажу).

19. Визначено коло істотних умов договорів перевезення та запропоновано закріпити їх у статті 913² ЦК України в такій редакції: «Стаття 913². Істотні умови договорів перевезення. 1. Істотними умовами договорів перевезення, поряд з предметом, є ціна, строк/термін, пункт відправлення та пункт призначення, а також інші умови, щодо яких за заявою хоча б однієї зі сторін досягнуто згоди. 2. Предметом договорів перевезення є транспортна послуга, під якою потрібно розуміти вчинення дії або здійснення діяльності

щодо переміщення пасажирів, багажу, вантажу за допомогою транспортного засобу».

20. Запропоновано класифікацію прав та обов'язків сторін у договорах перевезення за такими критеріями: 1) залежно від сфери їх застосування: а) загальні (покладаються на зазначених суб'єктів при здійсненні перевезення усіма видами транспорту); б) спеціальні (закріплені в сфері перевезення тільки одним із видів транспорту); 2) залежно від джерела їх закріплення: а) права та обов'язки, закріплені нормами законодавства України; б) права та обов'язки, визначені сторонами шляхом погодження умов договору; в) права та обов'язки, визначені положеннями регламентів та директив ЄС, які у зв'язку набуттям чинності Угоди про асоціацію повинні бути імплементованими в норми національного законодавства України.

21. Встановлено, що вимоги щодо якості надання транспортних послуг залежно від джерела їх закріплення можна поділити на дві групи: обов'язкові (визначені актами транспортного законодавства) та ініціативні (визначені на розсуд сторін договору та погоджені ними). Запропоновано закріпити на законодавчому рівні мінімальні стандарти якості надання транспортних послуг для кожного з видів транспорту, які б містили такі критерії: а) інформування замовника про особливості надання транспортних послуг; б) точність надання послуг і основні принципи дій в разі порушення в наданні послуг; в) швидкість надання транспортних послуг; г) чистота та комфорт транспортних засобів; г) доступність щодо оплати та поширення мережі; д) допомога особам з фізичними вадами і з обмеженими можливостями руху; е) обробка скарг, компенсації і відшкодування збитків у разі недотримання норм якості надання послуг тощо.

22. Порядок укладення договору про надання транспортних послуг визначається залежно від виду цього договору та імперативності врегулювання процедури його укладення на законодавчому рівні. Виокремлено такі моделі укладення договорів про надання транспортних послуг: 1) класичне двостадійне укладення договору, де стадіями виступають оферта та акцепт; 2) тристадійне укладення договору, яке характеризується виокремленням, крім двох зазначених вище стадій, стадії попереднього договору; 3) одностадійне укладення договору, яке полягає у приєднанні споживача транспортної послуги до запропонованих умов договору в цілому без проведення переговорів та можливості запропонувати свої умови. Запропоновано підсилити законодавчі гарантії для споживача транспортної послуги, який ще на етапі укладення договору безальтернативно приєднується до односторонньо визначених умов договору в цілому, шляхом погодження таких умов виконавцем послуг з компетентними органами.

23. Встановлено, що специфіка зобов'язань з надання транспортних послуг відображається в особистому наданні послуги перевізником та особистому її прийнятті замовником. Винятки із цього загального правила є в разі передоручення виконання, коли замість перевізника транспорту послугу надає інший суб'єкт, який має право на надання таких послуг. У цьому випадку,

незважаючи на те, що договір укладений з визначеним перевізником, а виконання здійснюється іншою особою, за основним договором вважається, що транспортна послуга надана безпосередньо перевізником, з яким укладено договір. Те ж саме стосується й випадків надання транспортної послуги третім особам. У такому разі виконання зобов'язання переадресованій замовником третій особі вважається належним виконанням.

24. Під способами забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг розуміється сукупність передбачених законом або договором інструментів, що виражаються або в покладенні на боржника додаткових обов'язків у разі порушення зобов'язань, або в залученні до виконання зобов'язань, поряд з боржником, третіх осіб, а також у можливості резервування заздалегідь визначеного майна, за рахунок якого може бути виконано зобов'язання, за допомогою яких контрагенти за договорами про надання транспортних послуг впливають один на одного з метою належного виконання взятих на себе обов'язків з перевезення та розрахунків за це.

25. Встановлено, що виконання зобов'язань з надання транспортних послуг може забезпечуватися як поійменованими (неустойка, порука, гарантія, завдаток, застава, при тримання), так й непоійменованими способами забезпечення виконання зобов'язань. Обґрунтовано, що непоійменованими способами забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг є страхування, фідучіарна застава тощо, які спрямовані на забезпечення належного виконання умов договору та можуть виражатися як в покладанні додаткових фінансових зобов'язань, так і в резервуванні наперед визначеного майна, за рахунок якого можуть бути задоволені інтереси кредитора.

26. Встановлено, що порушення сторонами обов'язків за договорами перевезення означає такий стан правовідношення, коли контрагенти не дотримуються приписів, встановлених законодавством чи умовами договору. Обґрунтовано недоцільність визнання порушення договірною зобов'язання з надання транспортних послуг одностороннім правочином, оскільки правомірні дії боржника чи інших суб'єктів виконання наявні лише за належного виконання договірною зобов'язання. Тому будь-яке порушення (як невиконання, так і неналежне виконання) договірних зобов'язань з надання транспортних послуг є видом цивільного правопорушення та належить до неправомірних юридичних фактів.

27. Запропоновано класифікувати правопорушення в сфері надання транспортних послуг за такими критеріями, як: а) характер поведінки боржника; б) суб'єкт, з поведінкою якого пов'язується порушення; в) модус виконання умов договорів перевезення; г) істотність порушення зобов'язання.

28. Під цивільно-правовою відповідальністю за порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг розуміється можливість застосування передбачених законодавством чи договором мір впливу на порушника у випадку здійснення ним протиправних дій або бездіяльності, що проявляється через виникнення у нього додаткового цивільно-правового обов'язку майнового характеру, що покладається на нього у зв'язку із

порушенням умов договору та стягується на користь кредитора, розмір яких, за загальним правилом, має відповідати розміру понесених останнім збитків.

29. Обґрунтовано, що цивільно-правовій відповідальності в сфері надання транспортних послуг притаманні як загальні (майновий характер, компенсаційна природа, відшкодування на користь потерпілої сторони тощо), так і спеціальні (компенсація шкоди лише у формі відшкодування збитків, обмеження грошової межі відповідальності та встановлення переліку особливих підстав звільнення від відповідальності) ознаки.

30. Констатовано два способи зміни та розірвання договорів про надання транспортних послуг: 1) позасудовий (згода сторін; одностороння відмова від договору перевезення, якщо таке право вставлено договором або законом); 2) судовий (зміна та розірвання договору за рішенням суду на вимогу однієї зі сторін у разі істотного порушення умов договору контрагентом чи істотної зміни обставин, якими сторони керувалися при укладенні договору).

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ АВТОРОМ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Одноосібна монографія:

1. Лукасевич-Крутник І. С. Теоретичні засади правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг у цивільному праві України: монографія. Тернопіль, 2019. 474 с.

Статті у вітчизняних наукових фахових виданнях:

2. Лукасевич-Крутник І. С. Генеза правового регулювання відносин за договором перевезення в актах кодифікації цивільного законодавства на українських землях. Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». 2016. № 1 (38). С. 118–122.

3. Лукасевич-Крутник І. С. Поняття та ознаки транспортних послуг. Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». 2016. № 2 (39). С. 113–117.

4. Лукасевич-Крутник І. С. Види договорів перевезення за цивільним кодексом України. Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Юридичні науки». 2016. Випуск 4. Том 1. С. 64–67.

5. Лукасевич-Крутник І. С. Правове регулювання договірних відносин перевезення в Україні протягом ХХ століття. Актуальні проблеми правознавства. 2017. № 4 (12). С. 207–211.

6. Лукасевич-Крутник І. С. Довгостроковий договір в системі договорів перевезення. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція. 2017. Випуск 30. С. 4–7.

7. Лукасевич-Крутник І. С. Поняття та особливості допоміжних транспортних договорів. Прикарпатський юридичний вісник: збірник наукових праць. 2017. Випуск 6 (21). С. 102–105.

8. Лукасевич-Крутник І. С. Транспортний договір в доктрині цивільного права. Науковий вісник публічного та приватного права. 2017. № 6. С. 105–110.
9. Лукасевич-Крутник І. С. Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг в системі цивільно-правових зобов'язань. Часопис Київського університету права. 2018. № 2. С. 155–159.
10. Лукасевич-Крутник І. С. Розмежування договорів з надання транспортних послуг та договорів підряду. Часопис цивілістики. 2018. Випуск 30. С. 32–37.
11. Лукасевич-Крутник І. С. Види допоміжних договорів з надання транспортних послуг в цивільному праві України. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право». 2018. Випуск 52. Том 1. С. 123–126.
12. Лукасевич-Крутник І. С. Система договорів, що опосередковують зобов'язання з надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2018. № 10. С. 26–31.
13. Лукасевич-Крутник І. С. Поняття та правова характеристика договорів із надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2018. № 12. С. 21–26.
14. Лукасевич-Крутник І. С. Порухення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг: поняття та види. Право України. 2019. № 1. С. 278–294.
15. Лукасевич-Крутник І. С. Одержувач вантажу як учасник договірних відносин з надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 1. С. 8–13.
16. Лукасевич-Крутник І. С. Одностороння відмова від договору перевезення як наслідок порушення договірних умов. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 2. С. 30–35.
17. Лукасевич-Крутник І. С. Умови виконання договірних зобов'язань із надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 3. С. 30–34.
18. Лукасевич-Крутник І. С. Ціна як істотна умова договорів про надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 4. С. 50–54.
19. Лукасевич-Крутник І. С. Відправник вантажу як учасник договірних відносин з надання транспортних послуг. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 5. С. 42–46.
20. Лукасевич-Крутник І. С. Елементи виконання зобов'язань з надання транспортних послуг. Приватне право і підприємництво. 2019. Вип. 19 / редкол.: Крупчан О. Д. (гол. ред.) та ін. Київ: Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака Національної академії правових наук України, 2019. С. 129–134.
21. Лукасевич-Крутник І. С. Якість надання транспортних послуг в умовах євроінтеграційних процесів. Актуальні проблеми правознавства. 2019. Випуск 2 (18). С. 127–132.

***Статті у наукових періодичних виданнях інших держав та виданнях,
які включено до міжнародних наукометричних баз:***

22. Лукасевич-Крутник І. С. Структура механізму правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг. JURNALUL JURIDIC NATIONAL: Teorie si Practica. 2018. August. С. 80–85.

23. Лукасевич-Крутник І. С. Пасажир як суб'єкт договірних зобов'язань з надання транспортних послуг. Eurasian Academic Research Journal. 2018. № 9 (27). С. 57–66.

24. Лукасевич-Крутник І. С. Строк як істотна умова договорів про надання транспортних послуг. Eurasian Academic Research Journal. 2018. № 11 (29). С. 52–58.

25. Lukasevych-Krutnyk I. S. Formation and development of legal regulation of contract relations in the field of transport services provision. Legea si Viata. 2017. Octombrie. P. 52–56.

26. Lukasevych-Krutnyk I. S. Concept of mechanism of legal regulation of contract relations with the provision of transport services. Legea si Viata. 2018. August. P. 74–78.

27. Lukasevych-Krutnyk I. S. Legal nature of transport services contracts. Legea si Viata. 2018. Decembrie. P. 85–90.

***Опубліковані праці,
які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:***

28. Лукасевич-Крутник І. С. Правове регулювання перевезень з іноземним елементом. АЕРО – 2013. Повітряне і космічне право: матеріали Всеукраїнської конференції молодих учених і студентів (Київ, 22 листопада 2013 р.). Київ, 2013. С. 356–359.

29. Лукасевич-Крутник І. С. Поняття транспортних послуг в законодавстві України. Україна в умовах реформування правової системи: сучасні реалії та міжнародний досвід: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (Тернопіль, 8–9 квітня 2016 р.). Тернопіль: Економічна думка, 2016. С. 285–287.

30. Лукасевич-Крутник І. С. Нормативно-правове регулювання відносин перевезення в умовах європейської інтеграції України. Приватне право України і європейська інтеграція: тенденції та перспективи: матеріали VI Міжнародного цивілістичного форуму (Київ, 14–15 квітня 2016 р.). Київ, 2016. С. 162–163.

31. Лукасевич-Крутник І. С. Поняття договору перевезення в актах кодифікації цивільного законодавства на українських землях. Методологія приватного права (теоретичний дискурс та практичне застосування): матеріали Міжнародної науково-теоретичної конференції (м. Київ, 10 червня 2016 р.). К.: НДІ приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України, 2016. С. 175–179.

32. Лукасевич-Крутник І. С. Види договорів перевезення залежно від об'єкта за законодавством України. Україна в умовах реформування правової

системи: сучасні реалії та міжнародний досвід: матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції (Тернопіль, 21–22 квітня 2017 р.). Тернопіль: Економічна думка, 2017. С. 139–141.

33. Лукасевич-Крутник І. С. Юридична термінологія в сфері регулювання довгострокових договорів перевезення. Актуальні проблеми приватного права: матеріали наук.-практ. конф., присвяч. 96-й річниці з дня народж. док. юрид. наук, проф., чл.- кор. АН УРСР В. П. Маслова (Харків, 14 лютого 2018 р.). Харків: Право, 2018. С. 135–137.

34. Лукасевич-Крутник І. С. Правове регулювання договору перевезення в римському приватному праві. Сучасна університетська правова освіта і наука: матеріали VIII Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, Національний авіаційний університет, 23 лютого 2018 р.). Тернопіль: Вектор, 2018. Том II. С. 103–105.

35. Лукасевич-Крутник І. С. Зарубіжний досвід правового регулювання довгострокових договорів перевезення. Розвиток сучасного приватного права в країнах Європи: матеріали VIII Міжнародного цивілістичного форуму (Київ, 19–20 квітня 2018 р.). Київ, 2018. С. 188–193.

36. Лукасевич-Крутник І. С. Правове регулювання договірних відносин перевезення в кодифікованих актах цивільного законодавства окремих європейських країн. Україна в умовах реформування правової системи: сучасні реалії та міжнародний досвід: матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції (Тернопіль, 20–21 квітня 2018 р.). Тернопіль: Економічна думка, 2018. С. 183–185.

37. Лукасевич-Крутник І. С. Співвідношення понять «транспортні договори», «договори перевезення» й «договори у сфері транспорту». Проблеми цивільного права та процесу: тези доп. учасників наук.-практ. конф., присвяч. світлій пам'яті проф. О. А. Пушкіна (Харків, 25 травня 2018 р.). Харків: ХНУВС, 2018. С. 164–167.

38. Лукасевич-Крутник І. С. Колізії правового регулювання права пасажера на безоплатне перевезення дитини. Юридична наука нового часу: традиції та вектори розвитку: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 7 березня 2019 р.). Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2019. С. 29–32.

39. Лукасевич-Крутник І. С. Інститут договорів з надання транспортних послуг як складова галузі цивільного права. Предмет правового регулювання галузей вітчизняного права: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 15–16 березня 2019 р.). Київ: Видавничий дім «Гельветика», 2019. С. 32–34.

40. Лукасевич-Крутник І. С. Колізії правового регулювання права пасажера купувати дитячі квитки за пільговою ціною. Науковий потенціал та перспективи розвитку юридичної науки: тези доповідей Міжнародної науково-практичної конференції (м. Запоріжжя, 22–23 березня 2019 р.). Запоріжжя: ЗНУ, 2019. С. 10–13.

41. Лукасевич-Крутник І. С. Право пасажера на проїзд у транспортному засобі згідно з придбаним квитком у практиці Європейського суду з прав людини. Міжнародне та національне законодавство: способи удосконалення: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Дніпро, 29–30 березня 2019 р.). Дніпро: Дніпровський гуманітарний університет, 2019. С. 45–47.

42. Лукасевич-Крутник І. С. Право пасажера на отримання інформації про транспортні послуги в контексті євроінтеграційних процесів. Україна в умовах реформування правової системи: сучасні реалії та міжнародний досвід: матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції (Тернопіль, 5–6 квітня 2019 р.). Тернопіль: Економічна думка, 2019. С. 34–36.

43. Лукасевич-Крутник І. С. Гарномінізація приватноправового законодавства України у сфері надання транспортних послуг із законодавством ЄС. Гармонізація приватно-правового законодавства України із законодавством країн ЄС: зб. статей і тез IX Міжнар. цивілістичного форуму (Харків, 11–12 квітня 2019 р.). Київ: Знання України, 2019. С. 251–258.

44. Лукасевич-Крутник І. С. Механізм реалізації права пасажера відмовитися від поїздки в контексті євроінтеграційних процесів. Закарпатські правові читання: матеріали XI Міжнародної науково-практичної конференції (Ужгород, 11–13 квітня 2019 р.). Ужгород: РІК-У, 2019. С. 112–116.

45. Лукасевич-Крутник І. С. Механізм реалізації права пасажера зробити не більше однієї зупинки в дорозі за законодавством України. Дев'яті юридичні диспути з актуальних проблем приватного права: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої пам'яті Є. В. Васьковського (Одеса, 17 травня 2019 р.). Одеса, 2019. С. 181–183.

46. Лукасевич-Крутник І. С. Правовий статус відправника за договором перевезення вантажу. Проблеми цивільного права та процесу: тези доп. учасників наук.-практ. конф., присвяченій світлій пам'яті О. А. Пушкіна (Харків, 24 травня 2019 р.). Харків: ХНУВС, 2019. С. 165–169.

***Наукові праці,
які додатково відображають наукові результати дисертації:***

47. Лукасевич-Крутник І. С. Транспортна послуга як елемент предмета договору на туристичне обслуговування. Перспекти розвитку туризму в Україні: збірник статей до ювілею В. К. Федорченка / відп. ред. Федорченко Н. В., Мініч І. М. Тернопіль: Підручники і посібники, 2019. С. 276–283.

48. Лукасевич-Крутник І. С. Правове регулювання перевезень за Цивільним кодексом України та Польщі. Guarantee and protection of fundamental humal rights as an integral element of the integration of Ukraine in the EU. Redakcja Mieczyslaw Rozanski, Serhiy Banakh, Oksana Koval. Olsztynie, 2019. С. 181–189.

АНОТАЦІЯ

Лукашевич-Крутник І. С. Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг у цивільному праві України. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право». Тернопільський національний економічний університет Міністерства освіти і науки України. Тернопіль, 2019.

Дисертацію присвячено системному дослідженню договірних зобов'язань з надання транспортних послуг у національній доктрині цивільного права. Запропоновано концептуально нові підходи до вдосконалення механізму регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг, вирішення важливих теоретичних та прикладних проблем у цій сфері. Досліджено генезу договірних зобов'язань з надання транспортних послуг та визначено систему договорів, які опосередковують такі зобов'язання.

Значну увагу приділено загальній характеристиці досліджуваних зобов'язань, їх динаміці та правовим наслідкам у випадку порушення. Висвітлення теоретичних питань пов'язане з аналізом практики судів України та Європейського суду з прав людини, що надає праці практичного значення.

Обґрунтовано висновки та пропозиції щодо вдосконалення правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг з метою усунення колізій і прогалин у національній нормативно-правовій базі, її гармонізації з правом Європейського Союзу та вироблено практичні рекомендації щодо покращення правозастосування у цій сфері.

Ключові слова: договірне зобов'язання з надання транспортних послуг, механізм регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг, система договорів про надання транспортних послуг, суб'єкти зобов'язань з надання транспортних послуг, договір про надання транспортних послуг, правові наслідки порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг.

АННОТАЦИЯ

Лукашевич-Крутнык И. С. Договорные обязательства по предоставлению транспортных услуг в гражданском праве Украины. – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени доктора юридических наук по специальности 12.00.03 «Гражданское право и гражданский процесс; семейное право; международное частное право». Тернопольский национальный экономический университет Министерства образования и науки Украины. Тернополь, 2019.

Диссертация посвящена системному исследованию договорных обязательств по предоставлению транспортных услуг в национальной доктрине гражданского права. Предложены концептуально новые подходы к

совершенствованию механизма регулирования договорных отношений по оказанию транспортных услуг, решения важных теоретических и прикладных проблем в этой сфере. Исследован генезис договорных обязательств по предоставлению транспортных услуг и определена система договоров, опосредствующих такие обязательства.

Значительное внимание уделено общей характеристике исследуемых обязательств, их динамике и правовым последствиям в случае нарушения. Освещение теоретических вопросов связано с анализом практики судов Украины и Европейского суда по правам человека, что придает работе практическое значение.

Обоснованы выводы и предложения по совершенствованию правового регулирования договорных отношений по предоставлению транспортных услуг с целью устранения коллизий и пробелов в национальной нормативно-правовой базе, ее гармонизации с правом Европейского Союза и произведены практические рекомендации по улучшению правоприменения в этой сфере.

Ключевые слова: договорное обязательство по предоставлению транспортных услуг, механизм регулирования договорных отношений по предоставлению транспортных услуг, система договоров по предоставлению транспортных услуг, субъекты обязательств по предоставлению транспортных услуг, договор о предоставлении транспортных услуг, правовые последствия нарушения договорных обязательств по предоставлению транспортных услуг.

SUMMARY

Lukasevych-Krutnyk I. S. Contractual Obligations for Providing Transport Services in Civil Law of Ukraine. – *On the rights of the manuscript.*

Dissertation for obtaining the degree of Doctor of Law in the specialty 12.00.03 – Civil Law and Civil Procedure; Family Law; International Private Law. Ternopil National Economic University of the Ministry of Education and Science of Ukraine. Ternopil, 2019.

The urgency of the scientific work's topic is caused by the necessity for a systematic study of contractual obligations to provide transport services in the national doctrine of civil law. The dissertation proposes conceptually new approaches to improve the mechanism of contractual relation regulations with the provision of transport services, solving important theoretical and applied problems in this area. The paper examines the genesis of contractual commitments for the provision of transport services and defines a system of contracts that mediate such obligations. Considerable attention is paid to the general characteristics of the investigated commitments, their dynamics and the legal consequences in case of violation. The coverage of theoretical issues is closely linked to the analysis of the practice of the Ukrainian courts and the European Court of Human Rights, which provides works with practical value.

The dissertation proposes the concept of a contractual obligation to provide transport services as a legal relationship that mediates the provision of passenger, baggage, cargo, etc. using a vehicle as a source of high risk or the organization of such a process in which the debtor is obliged to do the lender of the action (activity) or refrain from committing them, and the lender has the right to demand from the debtor the performance of his duty.

It is justified that the special features of contractual obligations for the provision of transport services, which make it possible to separate them into one subtype within the type of service contracts, are that they: a) mediate the process of moving a particular object by means of a vehicle or its organization; b) have an obligation to take active actions or carry out activities in the course of which the transport service is consumed, but may also include refraining from taking any action; c) are always installed with the designated entity; d) special requirements are laid down for transport service providers, who usually provide them personally; (e) do not create obligations for persons who are not parties to them; e) have a specific object (transport service); (e) are generally fixed for a fixed term and (or) term; g) provide for specific legal consequences for breach of obligation.

The first chapter consists of two parts, which reveal the historical preconditions for the emergence of obligations for the provision of transport services in the law of Ukraine and a general description of the mechanism of legal regulation in the contractual relations of transport services provision.

In the genesis of legal regulation in the contractual relations for the provision of transport services, the main historical periods of development have been identified and the main methods of harmonization of the legislation of Ukraine in this area with the legislation of the European Union have been clarified. The concept of the mechanism of legal regulation in contractual relations with the provision of transport services has been proposed, its structure has been investigated. Particular attention is devoted to the contractual and normative level of regulation in such relations, the results of which have drawn the conclusion about the role of the norms of the Civil Code of Ukraine as a unifying legal basis for regulation of all both named and non-named contractual relations for the provision of transport services.

In the second chapter, a study of contractual commitments on the provision of transport services as a sub-type of civil liability in general and certain types, in particular, were conducted within two divisions.

It has been substantiated that contractual commitments on the provision of transport services are an independent classification group in the hierarchical system of contractual obligations, distinguished by the criterion of orientation, which are placed on the second level as a subtype in the type of contractual obligations to provide services. The concept of «transport contracts», «agreements on the provision of transport services», «transportation contracts», «and treaties in the field of transport» have been delimited. The concept of contractual obligations to provide transport services and their separation signs, the author's system of contracts for the

provision of transport services with the use of a dichotomous criterion and a model of multilevel systematization of civil-law contracts have been proposed.

The third chapter is dedicated to the consideration of issues relating to the concept and legal nature of transportation contracts, their subject structure, substantive conditions and their rights and obligations, which are set out in four subdivisions.

Guided by the requirements of European standards, it is substantiated that the terminology and content of the concepts used in regulatory acts in the field of providing transport services must be the same in the framework of one act, and throughout the array of normative base in this area, and comply with the provisions of The Civil Code of Ukraine as the main act of civil legislation. The legal nature of the transportation contracts and the requirements imposed by the legislation of Ukraine on the parties as the main participants in such contractual relations have been determined, the range of substantive terms of the transportation contracts is specified and it is proposed to secure them at the legislative level. The concepts, features and types of transport service as the subject of contracts of provision transport services have been developed. The author's classification of rights and obligations of subjects of contractual obligations for provision of transport services has also been formed, depending on the scope of their application and the source of consolidation.

The fourth chapter consists of three parts, which concern the dynamics of the study contractual obligations under study.

The order and stages of concluding contracts for the provision of transport services have been studied and, as a consequence, it has been proposed to draw a model for the conclusion of such agreements, to strengthen the development of relations, legislative guarantees for the consumer of transport services at this stage. The fulfillment of obligations for the provision of transport services has been investigated and it is established that the major feature is personal service of the carrier and personal acceptance by the customer considering possible exceptions to the general rule. The ways of ensuring the fulfillment of obligations under contracts on the provision of transport services have been clarified and their classification is proposed depending on whether only mandatory or optional participants of contractual relations participate in their establishment and implementation.

In the fifth chapter, the three parts comprehend the concept and characterize the types of contractual obligations' violations while providing transport services and their legal consequences.

The expediency of delineating the actual manifestations of contractual obligations violation to provide transport services for offenses related to non-fulfillment of obligations under the contract and offenses connected with improper fulfillment of obligations under the agreement is substantiated. The classification of contractual obligations' violations for the provision of transport services is proposed according to the following criteria: a) the nature of the debtor's behavior; b) the subject whose behavior is associated with the violation; c) violation of the terms of

the contract of carriage in relation to at least one of the elements of the mode of execution; d) the severity of the breach of obligation.

Arguments in favor of concluding that civil liability in the field of providing transport services are characterized by both general and special features. The expediency of allocating a new principle of civil liability of the carrier (the principle of legal channeling of civil liability) is substantiated. The right to unilaterally refuse from obligations to provide transport services to secondary rights is substantiated.

Key words: a contractual obligation to provide transport services, a mechanism for regulating contractual relations for the provision of transport services, a system of contracts for the provision of transport services, subjects of obligations for the provision of transport services, a contract for the provision of transport services, the legal consequences of breach of contractual obligations under provision of transport services.

Підписано до друку 20.11.2019 р.
Формат 60x90/16. Гарнітура Times.
Папір офсетний. Друк на дублювальній.
Умов. друк. арк. 1,9. Обл.-вид. арк. 2,0.
Зам. № А044-19. Тираж 150 прим.

Видавець та виготовлювач
Тернопільський національний економічний університет
вул. Львівська, 11, м. Тернопіль 46009

*Свідоцтво про внесення суб'єкта видавничої справи
до Державного реєстру видавців ДК № 3467 від 23.04.2009 р.*

Видавничо-поліграфічний центр «Економічна думка ТНЕУ»
вул. Бережанська, 2, м. Тернопіль 46009
тел. (0352) 47-58-72
E-mail: edition@tneu.edu.ua