

DOI:
УДК 347.763

Ірина Лукасевич-Крутник,
доктор юридичних наук, доцент,
завідувач кафедри цивільного права і процесу
Західноукраїнського національного
університету
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-9557-7886>

ПЕРЕВІЗНИК ЯК СУБ'ЄКТ ДОГОВІРНИХ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ З НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Досліджено поняття перевізника як суб'єкта договірних зобов'язань з надання транспортних послуг. З'ясовано поняття перевізника у міжнародних нормативно-правових актах та чинному законодавстві України, звичаях ділового обороту. Усі легальні дефініції перевізника класифіковано 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 проведеного дослідження запропоновано модельне поняття перевізника та сформульовано основні вимоги до нього як суб'єкта договірних зобов'язань з надання транспортних послуг. Розмежовано поняття перевізника із найбільш близькими за змістом поняттями: національний перевізник, фактичний перевізник, послідовний перевізник, замінюючий перевізник.

Ключові слова: перевізник, національний перевізник, фактичний перевізник, послідовний перевізник, замінюючий перевізник.

Лукасевич-Крутник И.

Перевозчик как субъект договорных обязательств по предоставлению транспортных услуг

Статья посвящена исследованию понятия перевозчика как субъекта договорных обязательств по предоставлению транспортных услуг. В ней установлено понятие перевозчика в международных нормативно-правовых актах и законодательстве Украины, обычаях делового оборота. Все легальные дефиниции перевозчика классифицированы на две группы: 1) в содержании которых акцентируется внимание на объекте перевозки; 2) в содержании которых указывается объект перевозки и вид транспорта. На основании проведенного исследования предложено модельное понятие перевозчика и сформулированы основные требования к нему как субъекта договорных обязательств по предоставлению транспортных услуг. Разграничены понятия перевозчик с наиболее близкими по смыслу понятиями: национальный перевозчик, фактический перевозчик, последовательный перевозчик, заменяющий перевозчик.

Ключевые слова: перевозчик, национальный перевозчик, фактический перевозчик, последовательный перевозчик, заменяющий перевозчик.

Lukasevych-Krutnyk I.

Carrier as a subject of contractual obligations to provide transport services

The article is devoted to the study of the concept of carrier as a subject of contractual obligations for the provision of transport services. Its relevance is due to the fact that, taking into account the European integration vector of our state, the legislation of Ukraine, including in the field of contractual regulation of transport services, must go the way of maximum approximation to European standards. In this context, reference should be made to the Interinstitutional Agreement between the European Parliament, the Council of the EU and the EU Commission on general guidelines for quality assurance in the design of Community legislation of 22 December 1998 (1999 / C 73/01), the preamble to which states that clear, simple and clear drafting of legislation by the members of the Community is necessary, as such acts must be transparent and understandable to the public and participants in economic relations; concepts or terminology specific to any national legal system should be used with caution.

It is important that the terminology is stable, uniform both within such an act and in the whole array of existing acts, in particular those relating to one area of regulation. Identical concepts should be expressed in the same terms as far as possible, without deviating from their meaning in ordinary, legal or technical language. Given this, the analysis through the prism of the established requirements of the conceptual apparatus, which is used in the legislation of Ukraine in the regulation of contractual relations for the provision of transport services.

The purpose of the study is to formulate the concept and define the legal requirements for the carrier as a

© Ірина Лукасевич-Крутник, 2020

subject of contractual obligations to provide transport services in accordance with international and national law of Ukraine, distinguishing the concept of carrier with other closest concepts.

The concept of carrier in international regulations and legislation of Ukraine is clarified and legal definitions are classified into two groups: 1) in the content of which attention is focused on the object of transportation; 2) in the content of which the object of transportation and the type of transport are indicated.

Based on the analysis of special features inherent exclusively to the carrier, the model concept of the carrier is proposed: "The carrier is a natural or legal person who has entered into a contract of carriage, owns or otherwise legally owns vehicles and this type of transportation requires its receipt".

The main requirements to the carrier as a subject of contractual obligations for the provision of transport services are formulated: 1) it is a party to the contract of carriage, which undertakes to provide transport services on a paid contractual basis; 2) it is a person who on the basis of ownership or other legal grounds owns a vehicle and carries out its operation; 3) obtaining a license, if the implementation of this type of transportation requires its receipt.

The concepts of «national carrier», «actual carrier», «consecutive carrier», «substitute carrier» are distinguished. The content of the terms «actual carrier» and «substitute carrier» has been found to be identical. The introduction of the concept of the actual carrier is associated with the definition of the liability of the carrier as a party to the contract. In cases where all or part of the carriage is entrusted to the actual carrier, the carrier under the contract remains responsible for all carriage. It is argued that the carrier may transfer the performance of the contract of carriage to the actual carrier only in cases where this is established in the content of the contract of carriage. The successive carrier, in contrast to the actual carrier, is a party to the contract of carriage and, as a rule, is responsible for the part of the carriage that he performed.

Keywords: carrier, national carrier, actual carrier, successive carrier, substitute carrier.

Постановка проблеми. У зв'язку з євроінтеграційним вектором нашої держави законодавство України, в тому числі в сфері договірного регулювання надання транспортних послуг, має пройти шлях максимального наближення до європейських стандартів. У цьому контексті варто звернути увагу на Міжінституційну угоду між Європейським парламентом, Радою ЄС та Комісією ЄС щодо загальних настанов, спрямованих на забезпечення якості проєктування законодавства Співтовариства від 22 грудня 1998 р. (1999/С 73/01), у преамбулі якої зазначено, що просте й чітке проєктування законодавчих актів учасниками Співтовариства є необхідним, оскільки такі акти мають бути прозорими та зрозумілими для громадськості й учасників економічних відносин. Важливо, щоб використана термінологія була стійкою, єдиною як у межах такого акта, так і в усьому масиві вже чинних актів, зокрема тих, що стосуються однієї сфери регулювання. Ідентичні поняття мають бути виражені однаковими термінами, наскільки це можливо, без відхилення від їхнього значення у звичайній, юридичній чи технічній мові. З огляду на вказане актуального значення набуває аналіз понятійного апарату, який використовується в законодавстві України при регулюванні договірних відносин з надання транспортних послуг, крізь призму встановлених вимог.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Суб'єкти договірних відносин з надання транспортних послуг неодноразово ставали предметом наукових досліджень у працях українських та зарубіжних цивілістів, серед яких І. О. Безлюдько, М. І. Брагінський, В. В. Вітрянський, І. В. Булгакова, Т. В. Гриняк, У. П. Гришко, І. А. Діковська, О. В. Клепікова, Т. О. Колянковська, О. С. Кужко, В. С. Ломака, В. В. Луць, А. О. Мінченко, С. Ю. Морозов, О. М. Нечипуренко, Н. С. Нечипоренко, В. А. Попов, Д. А. Рябікін, Г. В. Самойленко, Л. Я. Свистун, Є. Д. Стрельцова, М. Л. Шелухін та багато інших. Проте такі наукові доробки стосувались, як правило, суб'єктного складу окремих різновидів договорів, що опосередковують зобов'язання з надання транспортних послуг, а загальне поняття та законодавчі вимоги до перевізника як суб'єкта договірних зобов'язань з надання транспортних послуг не було досліджено належним чином. Тому зазначена тематика є цікавою як з теоретичної, так і з практичної точок зору.

Метою дослідження є формулювання поняття та визначення законодавчих вимог до перевізника як суб'єкта договірних зобов'язань з надання транспортних послуг відповідно до норм міжнародного та національного законодавства України, розмежування поняття перевізника з іншими найбільш близькими за змістом поняттями.

Виклад основного матеріалу дослідження. У національному законодавстві України різного рівня закріплено більше сорока визначень понять перевізника [1]. Спершу звернемо увагу на дефініції, сформульовані в міжнародних нормативно-правових актах, ратифікованих Україною. Так, відповідно до Афіньської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 р., «перевізник» означає особу, якою або від імені якої укладено договір перевезення, незалежно від того, чи здійснює фактично перевезення він сам чи перевізник, який його замінює [2]. В Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення

пасажирів і багажу 1973 р. під перевізником потрібно розуміти будь-яку особу, яка як професійний перевізник, але діє по-іншому, ніж особа, яка експлуатує таксі, чи особа, що надає в найм транспортні засоби з водієм, зобов'язується з метою виконання індивідуального або колективного договору перевезення перевезти одну або кілька осіб і – у відповідних випадках – їхній багаж, незалежно від того, сама вона виконує це перевезення чи ні [3]. В Конвенції про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу 1997 р. під перевізником запропоновано розуміти юридичну або фізичну особу, яка здійснює міжнародні перевезення пасажирів і багажу та зареєстрована як суб'єкт підприємницької діяльності згідно із законодавством держави місцезнаходження [4].

У більшості двосторонніх міжнародних договорів щодо перевезення, підписаних Україною, під перевізником розуміється компетентна особа відповідно до законодавства обох держав, яка має «ліцензію», «повноваження» на здійснення відповідного виду перевезення. Так закріплено в Угоді між Урядом України і Урядом Республіки Білорусь про міжнародне автомобільне сполучення від 17 грудня 1992 р. [5] та Угоді між Кабінетом Міністрів України та Урядом Турецької Республіки про міжнародні комбіновані перевезення від 04 листопада 2016 р. [6].

Значна кількість дефініцій поняття перевізника міститься в законах України. Проте переважно такі визначення зроблені з урахуванням особливостей сфери застосування кодифікованого акта чи закону. Так, відповідно до ст. 1 Повітряного кодексу України від 19 травня 2011 р. авіаційний перевізник (авіаперевізник) – суб'єкт господарювання, що надає послуги з перевезення пасажирів, вантажу, пошти повітряним транспортом. Відповідно до ст. 1 Закону України «Про автомобільний транспорт» від 05 квітня 2001 р. автомобільний перевізник – фізична або юридична особа, яка здійснює на комерційній основі чи за власний кошт перевезення пасажирів чи (та) вантажів транспортними засобами. Крім того, закон закріплює поняття автомобільного самозайнятого перевізника, під яким запропоновано розуміти фізичну особу – суб'єкта господарювання, яка здійснює на комерційній основі чи за власний кошт перевезення пасажирів на таксі без застосування праці найманих водіїв. У Законі України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06 квітня 2000 р. перевізник небезпечного вантажу – юридична (резидент і нерезидент) або фізична особа (громадянин України, іноземець, особа без громадянства), яка здійснює перевезення небезпечного вантажу. Відповідно до ст. 1 Закону України «Про прикордонний контроль» від 05 листопада 2009 р. перевізник – будь-яка фізична або юридична особа, яка здійснює на комерційній основі чи за власний кошт діяльність із перевезення пасажирів чи (та) вантажів через державний кордон.

Дефініція перевізника закріплюється також у звичаях ділового обороту. Так, відповідно до Офіційних правил тлумачення торговельних термінів Міжнародної торгової палати (Міжнародні правила інтерпретації комерційних термінів, далі – ІНКОТЕРМС) 2010 р. під перевізником розуміють будь-яку особу, яка за договором перевезення зобов'язується виконати або забезпечити виконання перевезення залізницею чи автомобільним шляхом, морем, повітрям, внутрішніми (судноплавними) шляхами, або сполучаючи ці способи.

Залежно від виду договору перевезення та сфери його застосування перевізник може мати різну назву – перевізник, авіаперевізник, автомобільний перевізник, залізниця, судовласник, власник судна, фрахтувальник, оператор рейсу тощо. Варто зазначити, що єдиного поняття перевізника немає навіть у сфері регулювання перевезень одним видом транспорту. Це чітко простежується під час з'ясування поняття перевізника повітряним транспортом (авіаперевізника). Так, найбільш загальна дефініція закріплюється у Повітряному кодексі України (зазначено вище). Інші поняття авіаційного перевізника закріплені в підзаконних нормативно-правових актах. Наприклад, відповідно до п. 6 Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» від 26 листопада 2018 р. авіаційний перевізник (далі – авіаперевізник) – суб'єкт господарювання, який надає послуги з перевезення пасажирів повітряним транспортом: український авіаперевізник – на підставі ліцензії, а також сертифіката експлуатанта, виданого Державіаслужбою; іноземний авіаперевізник – на підставі відповідного документа компетентного органу іншої країни, який відповідає положенням міжнародних договорів, що є обов'язковими для України. Тоді як згідно з п. 3.8 наказу Міністерства транспорту України «Про організацію повітряних перевезень літерними та підконтрольними рейсами» від 24 грудня 1996 р. авіаційний перевізник – експлуатант, що здійснює авіаційні перевезення. Безумовно, поняття перевізника щодо одного і того самого виду транспорту повинно бути єдиним та однозначним.

Поняття перевізника міститься також в інших багаточисленних підзаконних нормативно-правових актах. Серед такої їхньої кількості важко знайти єдиний підхід законодавця до формулювання досліджуваного поняття. Переважною визначення сформульовано таким чином, що в ньому зазначається, що пере-

визником може бути певний суб'єкт («фізична чи юридична особа», «суб'єкт господарювання» або уповноважений суб'єкт, наприклад ПАТ «Укрзалізниця»), який «здійснює перевезення» або «надає послуги з перевезення». Усі багаточисленні дефініції перевізника у підзаконних нормативно-правових актах умовно можна поділити на дві групи. Критерієм такого поділу є розставлення законодавцем акцентів у самому понятті. Так, в одних визначеннях зосереджується увага на те, який об'єкт перевозиться (п. 2. 19 Правил ядерної та радіаційної безпеки при перевезенні радіоактивних матеріалів (ПБПРМ-2006), затверджених наказом Державного комітету ядерного регулювання України 30 серпня 2006 р. № 132; п. 1.2 Правил експлуатації власних вантажних вагонів, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 29 січня 2015 р. № 17). В інших – зазначається і об'єкт перевезення, і вид транспорту (п. 1 Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 р. № 363; п. 1.2. Порядку розроблення та затвердження паспорта автобусного маршруту, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 травня 2010 р. № 278; п. 1.7 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 грудня 2006 р. № 1196).

Така різноманітність законодавчих підходів свідчить про необхідність виявлення основних ознак перевізника як сторони договору перевезення. По-перше, перевізник є суб'єктом договірних зобов'язань з надання транспортних послуг, який бере на себе зобов'язання надати транспортну послугу. По-друге, перевізником може бути фізична або юридична особа, яка на підставі права власності чи інших законних підставах володіє транспортним засобом (транспортними засобами) та здійснює його експлуатацію. Ще Г. Ф. Шершеневич серед характерних ознак договору перевезення визначав обставину, відповідно до якої перевезення здійснюється перевізником власними засобами, які йому належать на праві власності або відповідно до найму [7, с. 212–213]. По-третє, для надання окремих видів транспортних послуг повинна бути отримана ліцензія на здійснення перевезення, тобто внесений запис до Єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань про рішення органу ліцензування щодо наявності у суб'єкта господарювання права на провадження визначеного ним виду господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню.

Таким чином, перевізником є фізична або юридична особа, 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 [8, с. 180].

Надання окремих транспортних послуг належить до видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню. Відповідно до Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» від 02 березня 2015 р. до видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню, належать: перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським, автомобільним, залізничним та повітряним транспортом, міжнародні перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом; перевезення, ввезення на територію України, вивезення з території України наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів, включених до Переліку наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів, затвердженого Кабінетом Міністрів України (п. 22, 24 ч. 1 ст. 7 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності»). Як вдало зазначають з цього приводу О. Д. Крупчан та В. Г. Перепелюк, у загальносуспільних інтересах закон забороняє здійснення без ліцензії тих видів діяльності, які несуть потенційну загрозу життю та здоров'ю громадян, навколишньому середовищу, безпеці держави [9, с. 22].

Окрім поняття «перевізник», у законодавстві України закріплено поняття «національний перевізник». Така назва не вказує на організаційно-правову форму чи вид власності залежно від суб'єкта. На сьогодні закріплюється поняття «національного автомобільного перевізника» та «національного перевізника для морських і річкових судноплавних компаній». У законодавстві України також закріплювалось поняття «національного повітряного перевізника», проте на сьогодні відповідне Положення втратило чинність [10], тому не є актуальним. Вимоги до національного перевізника та його статус визначається відповідною постановою Кабінету Міністрів України. Так, постановою Кабінету Міністрів України від 28 лютого 2000 р. статус національного автомобільного перевізника надано закритому акціонерному товариству «Київська виробнича компанія «РАПД». У сфері річкового та морського транспорту статус національного перевізника наданий ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» та судноплавній компанії «Укрферрі» (наказ Міністерства транспорту України Про надання судноплавній компанії «Укрферрі» статусу національного перевізника від 26 квітня 2002 р. № 284). Такий статус зобов'язує забезпечити першочергове виконання державного замовлення. Згідно з Розпорядженням Кабінету Міністрів України «Про національного опе-

ратора поштового зв'язку» від 10 січня 2002 р. виконання функцій національного оператора поштового зв'язку покладено на публічне акціонерне товариство «Укрпошта».

Від перевізника як сторони договору перевезення варто відрізнити фактичного перевізника, поняття якого введено до правової термінології ще у 60-х роках ХХ ст. у міжнародних нормативно-правових актах. Так, Конвенція, додаткова до Варшавської конвенції, для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, які здійснюють особи, що не є перевізниками за договором від 18 вересня 1961 р. [11], запровадила поняття «фактичного перевізника» як особи, яка не є перевізником за договором, але уповноважена ним здійснювати всю або частину перевезення, яке підпадає під дію Варшавської конвенції 1929 р. або Гаазького протоколу 1955 р. Дещо інше поняття закріплено в Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, укладеної 28 травня 1999 р. в м. Монреалі (Монреальська конвенція) [12]. Відповідно до ст. 39 зазначеної конвенції фактичним перевізником є авіакомпанія, яка надає літак на певній правовій підставі. Оскільки зазначені конвенції стосуються однієї сфери правового регулювання – повітряних перевезень, на практиці під час вирішення спірних питань судові інстанції, як правило, посилаються на обидва міжнародні нормативно-правові акти. Прикладом цього є Постанова Великої Палати Верховного Суду України від 15 травня 2018 р. у справі № 761/18854/14-ц [13].

Поняття «фактичний перевізник» закріплюється також у міжнародних нормативно-правових актах, які регулюють перевезення іншими видами транспорту [14; 15] і його ведення пов'язано передусім із з'ясуванням питання меж відповідальності перевізника як сторони договору. В тих випадках, коли здійснення всього перевезення або його частини доручено фактичному перевізнику, перевізник залишається відповідальним за все перевезення. Перевізник несе відповідальність за дії і упушення фактичного перевізника та його службовців і агентів, які діяли в межах своїх службових обов'язків.

Принагідно варто навести справу *Sibley v. City Service Transit Co.*, де відповідачем у справі виступив власник автобуса, який в зимову ніч пересадив пасажирів зламаного автобуса в інший автобус. Проте через неухважність на дорозі водій іншого автобуса з'їхав з дороги. Суд поклав тягар відповідальності на водія першого автобуса [16].

Поняття фактичного перевізника закріплюється також у національному законодавстві, наприклад у наказі Міністерства транспорту та зв'язку України та Державної авіаційної адміністрації «Про впровадження електронних перевізних документів» від 20 січня 2009 р. В окремих дефініціях поняття перевізника та фактичного перевізника поєднуються в одному визначенні, як це зроблено в Авіаційних правилах України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» від 26 листопада 2018 р. До поняття «перевізник» віднесено агентів, працівників, представників і підрядників перевізника. Таке формулювання надає можливість віднести до поняття «перевізник», яке передусім розуміється як сторона договору перевезення, надто широке коло суб'єктів, що може спричинити неправильне тлумачення та застосування на практиці. Тому пропонуємо внести зміни до вказаного підзаконного нормативно-правового акта та вилучити із дефініції «авіаційний перевізник, що провадить діяльність», останнє речення.

Як зазначає І. Діковська, «у наведених нормах фактичний перевізник ототожнюється з перевізником за договором. Між тим, функції цих осіб не співпадають. Протягом усього перевезення вони залишаються самостійними його учасниками» [17, с. 25]. Це підтверджується п. 17.2 Правил повітряних перевезень вантажів, затверджені наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 14 березня 2006 р., та п. 2 розд. XXIV Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу. Так, зазначені норми, визначаючи межі відповідальності перевізників, встановлюють, що перевізник за договором підпадає під дію відповідних правил щодо всього перевезення, фактичний перевізник – лише щодо того перевезення, яке він здійснює.

Наявність «фактичного перевізника» як учасника в договірних відносинах з надання транспортних послуг виправдана світовою практикою. Проте для договорів перевезення як одного із різновидів договорів про надання послуг наявність фактичного перевізника, який «де-юре» не є стороною договору, але «де-факто» надає транспортні послуги, швидше за все, є винятком із загального правила. Адже відповідно до ч. 1 ст. 901 Цивільного кодексу України від 16 січня 2003 р. виконавець повинен надати послугу особисто. І лише як виняток у випадках, встановлених договором про надання послуг, виконавець має право покласти виконання договору про надання послуг на іншу особу, залишаючись відповідальним у повному обсязі перед замовником за порушення договору (ч. 2 ст. 901 ЦК України). Така норма відповідає загальним положенням про виконання обов'язку боржника іншою особою, відповідно до яких виконання обов'язку може бути покладене боржником на іншу особу, якщо з умов договору, вимог ЦК України, інших актів цивільного законодавства або суті зобов'язання не випливає обов'язок боржника виконати зобов'язання

особисто. У цьому разі кредитор зобов'язаний прийняти виконання, запропоноване за боржника іншою особою (ч.1 ст. 528 ЦК України). Таким чином, із аналізу норм ЦК України випливає, що перевізник може передати виконання договору перевезення фактичному перевізнику лише у випадках, коли це буде встановлено в змісті самого договору.

Юридичне оформлення можливості виконання договору фактичним перевізником може відбуватись по-різному. «Фактичний перевізник» може бути зазначений як третя сторона договору. В такому випадку він набуває юридичного статусу перевізника. Якщо ж фактичний перевізник не включений як третя сторона договору, між юридичним і фактичним перевізником має бути укладений відповідний цивільно-правовий договір на виконання зобов'язань з надання транспортних послуг. Це можуть бути різні договори. Так, у сфері повітряних перевезень договори між перевізниками «відомі як угоди про «спільне використання кодів» (codesharing), перевезення за угодою «інтерлайн» (interline) (п. 1 розд. XXI Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу, п. 1 розд. 14 Правил повітряних перевезень вантажів). Аналіз норм законодавства свідчить, що між юридичним та фактичним перевізником (перевізниками) можуть укладатися договори чартеру (фрахтування) (п. 3 Правил повітряних перевезень вантажів).

Окрім поняття фактичного перевізника, існує поняття послідовного перевізника, який, на відміну від фактичного, виступає стороною договору перевезення. Відповідно до п. 3 ст. 1 Монреальської Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 травня 1999 р. «перевезення, яке повинно бути здійснене декількома послідовними повітряними перевізниками, утворює, з точки зору застосування цієї Конвенції, єдине перевезення, якщо воно розглядалося сторонами як одна операція, незалежно від того, чи була вона оформлена у вигляді одного договору чи декількох договорів, і вона не втрачає свого міжнародного характеру виключно в силу того, що один або кілька договорів повинні бути виконані повністю на території однієї й тієї ж держави» [12].

Як зазначається в рішенні Шевченківського районного суду м. Києва від 03 серпня 2018 р. у справі № 761/12849/18, «згідно зі ст. 36 Конвенції у випадку перевезень, що підпадають під визначення п. 3 ст. 1 та здійснюються кількома послідовними перевізниками, на кожного перевізника, який приймає пасажирів, багаж або вантаж, поширюється дія норм, установлених цією Конвенцією, і він розглядається як одна зі сторін у договорі перевезення (курсив наш – І. Л.-К.), оскільки цей договір стосується частини перевезення, яка здійснюється під його наглядом» [18].

Такі норми Конвенції відображені у національному законодавстві і закріплені у розд. XXII Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу та розд. 15 Правил повітряних перевезень вантажів. У законодавстві України також уточнюється, що перевезення пасажирів і багажу послідовними перевізниками повинно бути оформлено складеним квитком, а перевезення вантажу – однією чи кількома авіавантажними накладними.

Для визначення статусу послідовного перевізника важливим питанням є з'ясування меж відповідальності кожного з послідовних перевізників. Як правило, в процесі перевезення кожен із перевізників відповідальний за ту частину перевезення, яку він здійснював, хоча в договорі можуть бути передбачені спеціальні умови, коли перший перевізник бере на себе відповідальність за весь шлях перевезення. Якщо йдеться про перевезення багажу чи товарів (вантажу), відправник може порушити справу проти першого перевізника, а одержувач, який має право на отримання, – проти останнього, і той, і інший можуть звернутися з позовом до одного з послідовних перевізників, який здійснював перевезення, протягом якого виникло порушення. Ці перевізники будуть нести солідарну відповідальність перед відправником і одержувачем.

Поряд з поняттям «фактичний перевізник» Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 р. закріплює поняття «замінюючий перевізник», який означає особу, іншу ніж перевізник, яка, будучи власником, фрахтувальником чи оператором судна, фактично здійснює все перевезення чи його частину (п. б) ст. 1). Аналіз визначення свідчить, що тут йдеться про особу, яка фактично здійснює перевезення, тобто за своїм змістом поняття «замінюючого перевізника» збігається з поняттям «фактичного перевізника». Підтвердженням цього є норма ст. 4 Конвенції, яка закріплює загальні положення, аналогічні до правового статусу фактичного перевізника в інших актах. Очевидно, до одного і того самого поняття варто застосовувати одну і ту саму термінологію. Оскільки усі зазначені міжнародні нормативно-правові акти розміщені на сайті Верховної Ради України в розділі «Законодавство України» як національні джерела правового регулювання, термінологія, яка застосовується в офіційних перекладах на українську мову щодо аналогічних понять, повинна бути єдиною.

Висновки. У законодавстві України немає єдиного підходу до формулювання поняття перевізника. Багаточисленні легальні визначення досліджуваного поняття можна класифікувати на дві групи: 1) в змісті яких акцентується увага на об'єкті перевезення; 2) в змісті яких зазначається об'єкт перевезення та вид транспорту. Поняття перевізника відрізняються також залежно від різновиду договору перевезення.

Така різноманітність визначень щодо одного і того самого поняття не сприяє формуванню стійкої юридичної термінології у сфері надання транспортних послуг. Тому пропонуємо закріпити на законодавчому рівні модельне визначення поняття перевізника: «Перевізнком є фізична або юридична особа, 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».

Основними вимогами до перевізника як суб'єкта договірних зобов'язань з надання транспортних послуг є наступні: 1) це сторона договору перевезення, яка зобов'язується надати транспортну послугу на оплатних договірних засадах; 2) це особа, яка на підставі права власності чи інших законних підставах володіє транспортним засобом та здійснює його експлуатацію; 3) отримання ліцензії, якщо здійснення такого виду перевезення вимагає її отримання.

На підставі проведеного вище дослідження розмежовано поняття перевізника з іншими найбільш близькими за змістом поняттями: національний перевізнк, фактичний перевізнк, послідовний перевізнк, замінюючий перевізнк. Так, за змістовим навантаженням понять «фактичний перевізнк» та «замінюючий перевізнк» 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 перевізнку, перевізнк за договором залишається відповідальним за все перевезення. Перевізнк може передати виконання договору перевезення фактичному перевізнку лише у випадках, коли це буде встановлено в змісті договору перевезення. Послідовний перевізнк, на відміну від фактичного, виступає стороною договору перевезення і, як правило, несе відповідальність за ту частину перевезення, яку він здійснював.

Список використаних джерел

1. Термін «перевізнк». Законодавство України. Офіційний портал Верховної Ради України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/term/20174/sp?sp=:max25> (дата звернення: 01.09.2018).
2. Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 р. *Офіційний вісник України*. 2007. № 61. С. 72. Ст. 2436.
3. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу 1973 р. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_845 (дата звернення: 01.09.2018).
4. Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу 1997 р. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_034 (дата звернення: 01.09.2018).
5. Угода між Урядом України і Урядом Республіки Білорусь про міжнародне автомобільне сполучення від 17 грудня 1992 р. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/112_008 (дата звернення: 01.09.2018).
6. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Турецької Республіки про міжнародні комбіновані перевезення від 04 листопада 2016 р. *Офіційний вісник України*. 2018. № 79, 88. С. 398. Ст. 2650.
7. Шершеневич Г. Ф. Учебник торгового права. Москва : СПАРК, 1994. 335 с.
8. Лукасевич-Крутник І. С. Теоретичні засади правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг у цивільному праві України : монографія. Тернопіль : ФОП Паляниця В. А., 2019. 474 с.
9. Крупчан О. Д., Перепелюк В. Г. Адміністративні процедури на захисті приватних прав осіб : монографія. Київ : НДІ приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України, 2019. 207 с.
10. Положення про національного повітряного перевізника : Постанова Кабінету Міністрів України від 15 листопада 1996 р. № 1397. *Урядовий кур'єр*. 1997. д 11 січня 1997 р.
11. Конвенция, дополнительная к Варшавской конвенции, для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору от 18 сентября 1961 р. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_130 (дата звернення: 01.02.2018).
12. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 травня 1999 р. *Офіційний вісник України*. 2009. № 33. С. 169. Ст. 1163.

13. Постанова Великої Палати Верховного Суду України від 15 травня 2018 р. у справі № 761/18854/14-ц. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/74506058> (дата звернення: 01.10.2018).
14. Конвенція Організації Об'єднаних Націй о морской перевозке грузов (Гамбург, 31 марта 1978 года). URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_391 (дата звернення: 01.10.2018).
15. Будапештська конвенція про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами від 22 червня 2001 р. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_998 (дата звернення: 01.10.2018).
16. Sibley v. City service transit Co. 2 N.J. 458 (1949) / The Supreme Court of New Jersey. URL: <https://www.leagle.com/decision/19494602nj4581405> (дата звернення: 01.10.2018).
17. Діковська І. Поняття фактичного перевізника. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка*. 2010. № 82. С. 25–28.
18. Рішення Шевченківського районного суду м. Києва від 03 серпня 2018 р. у справі № 761/12849/18. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/75787599> (дата звернення: 01.02.2018).

References

1. *Termin «perezviznyk»: oficijnyj portal Verxovnoyi Rady Ukrayiny [The term «carrier»: official portal of the Verkhovna Rada of Ukraine]*. Retrieved from <http://zakon.rada.gov.ua/laws/term/20174/sp?sp=:max25> [in Ukrainian].
2. Afinska konvenciya pro perevezennya morem pasazhyriv ta yix bagazhu [Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea]. (1974). *Ofitsiini visnyk Ukrainy – Official Gazette of Ukraine*, 61, 72 [in Ukrainian].
3. *Konvenciya pro dogovir mizhnarodnogo avtomobil'nogo perevezennya pasazhy`riv i bagazhu [Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Road]* (1973, March 1). Retrieved from http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_845 [in Ukrainian].
4. *Konvenciya pro mizhnarodni avtomobil`ni perevezennya pasazhy`riv i bagazhu [Convention relating the International Carriage of Passengers and Luggage by Road]* (1997). Retrieved from http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_034 [in Ukrainian].
5. *Ugoda mizh Uryadom Ukrayiny i Uryadom Respubliky Bilorus` pro mizhnarodne avtomobilne spoluchennya [Agreement between the Government of Ukraine and the Government of the Republic of Belarus on International Road Transport]* (1992, December 17). Retrieved from http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/112_008 [in Ukrainian].
6. *Ugoda mizh Kabinetom Ministriv Ukrayiny` ta Uryadom Turecz`koyi Respubliky` pro mizhnarodni kombinovani perevezennya [Agreement between the Cabinet of Ministers of Ukraine and the Government of the Republic of Turkey on international combined transport]* (2016, November 4). *Ofitsiini visnyk Ukrainy – Official Gazette of Ukraine*, 79, 88, 398 [in Ukrainian].
7. Shershenevich, G. F. (1994). *Uchebnik togovogo prava [Textbook of commercial law]*. Moskva: SPARK [in Russian].
8. Lukasevych-Krutnyk, I. S. (2019). *Teoretychni zasady pravovogo reguluvannya dogovirnyx vidnosyn z nadannya transportnyx poslug u cyvilnomu pravi Ukrayiny [Theoretical principles of legal regulation of contractual relations on the provision of transport services in civil law of Ukraine]*. Ternopil: FOPPalyany` cya V. A. [in Ukrainian].
9. Krupchan, O. D., Perepelyuk, V. G. (2019). *Administratyvni procedury na захисти pryvatnyx prav osib [Administrative procedures for the protection of private rights of individuals]*. Kyiv: NDI pryvatnogo prava i pidpryyemnyctva imeni akademika F. G. Burchaka NAPrN Ukrayiny [in Ukrainian].
10. *Polozhennya pro nacionalnogo povitryanogo perezviznyka: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrayiny vid 15 lystopada 1996 r. № 1397 [Regulations on the national air carrier: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine from November 15, 1996 № 1397]*. (1996, November 15). *Uriadovyi kuryer – Government courier* 1997, 11 January. [in Ukrainian].
11. *Konventsiya, dopolnitelnaya k Varshavskoy konventsii, dlya unifikatsii nekotoryih pravil, kasayuschihsya mezhdunarodnyih vozdushnyih perevozok, osuschestvlyaemyih litsami, ne yavlyayuschimisya perevozchikami po dogovoru [Convention supplementary to the Warsaw Convention for the unification of certain rules concerning international carriage by air carried out by other persons than carriers under the contract]*. (1961, September 18). Retrieved from http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_130 [in Russian].

12. Konvenciya pro unifikaciju deyakyx pravyl mizhnarodnyx povitryanyx perevezen [Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air]. (1999, 28 May). *Oficijnyj visnyk Ukrayiny – Official Gazette of Ukraine*, 33, 169 [in Ukrainian].
13. *Postanova Velykoyi Palaty Verxovnogo Sudu Ukrayiny vid 15 travnya 2018 r. u spravi # 761/18854/14-cz [Resolution of the Grand Chamber of the Supreme Court of Ukraine of May 15, 2018 in the case № 761/18854/14-ts]*. Retrieved from <http://reyestr.court.gov.ua/Review/74506058> [in Ukrainian].
14. *Konventsiya Organizatsii Obedinennyih Natsiy o morskoy perevozke gruzov ot [United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea]*. (1978, 31 March). Retrieved from http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_391 [in Russian].
15. *Budapeshtska konvenciya pro dogovir perevezennya vantazhiv vnutrishnimy vodnymy shlyaxamy [Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways]* (2001, 22 June). Retrieved from http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_998 [in Ukrainian].
16. *Sibley v. City service transit Co. 2 N.J. 458 (1949) / The Supreme Court of New Jersey*. Retrieved from <https://www.leagle.com/decision/19494602nj4581405> [in English].
17. Dikovska, I. (2010). Ponyattya faktychnogo pereviznyka [The concept of the actual carrier]. *Visnyk Kyivskogo nacionalnogo universytetu imeni Tarasa Shevchenka – Bulletin of Taras Shevchenko National University of Kyiv*, 82, 25–28 [in Ukrainian].
18. *Rishennya Shevchenkivsk`kogo rajonnogo sudu m. Ky`yeva vid 03 serpnya 2018 r. u spravi № 761/12849/18 [Judgment of the Shevchenkivsky District Court of Kyiv of August 3, 2018 in the case № 761/12849/18]*. Retrieved from <http://reyestr.court.gov.ua/Review/75787599> [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції 07.10.2020.