

**Ірина Лукасевич-Крутник,**

кандидат юридичних наук, доцент кафедри міжнародного права, міжнародних відносин та дипломатії юридичного факультету Тернопільського національного економічного університету

## ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДОГОВІРНИХ ВІДНОСИН ПЕРЕВЕЗЕННЯ В УКРАЇНІ ПРОТЯГОМ ХХ СТОЛІТТЯ

Досліджено правове регулювання договірних відносин перевезення в Україні протягом ХХ століття. Здійснено правовий аналіз основних актів цивільного законодавства, які регулювали договір перевезення в цей період часу, та їх вплив на подальший розвиток вітчизняного законодавства.

**Ключові слова:** договір перевезення, договірні відносини перевезення, акт цивільного законодавства, правове регулювання договірних відносин, транспортні послуги.

**Лукасевич-Крутник І.**

**Правовое регулирование договорных отношений перевозки в Украине в течение XX века**

Исследовано правове регулювання договірних відносин перевезення в Україні в течение ХХ века. Осуществлен правовой анализ основных правовых актов, регулирующих договор перевозки в этот период времени, и их влияние на дальнейшее развитие отечественного законодательства.

**Ключевые слова:** договор перевозки, договорные отношения перевозки, акт гражданского законодательства, правовое регулирование договорных отношений, транспортные услуги.

**Lukasevych-Krutnyk I.**

**Legal regulation of contractual relations of transportation in Ukraine during the XX century**

The article is devoted to the study of legal regulation of contractual relations of transportation in Ukraine during the twentieth century. A legal analysis of the basic acts of civil legislation regulating the contract of carriage during this period of time, and their influence on the further development of domestic legislation of Ukraine has been done in this article.

**Keywords:** contract of carriage, contractual relations of transportation, act of civil law, legal regulation of contractual relations, transport services.

**Постановка проблеми.** Обравши курс на європейську інтеграцію, Україна стала на шлях багаточисленних реформ у різних сферах суспільних відносин, в тому числі в сфері правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг. У вказаному контексті основним завданням залишається приведення законодавчої бази України до європейських стандартів. А це вимагає ґрунтовного і комплексного науково-теоретичного аналізу сучасного стану правового регулювання договірних відносин перевезення з врахуванням історичних передумов їх виникнення та розвитку в цивільному праві України.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Окремі аспекти розвитку правового регулювання договірних відносин перевезення були предметом вивчення в працях як вітчизняних, так і зарубіжних науковців, серед яких І. О. Безлюдько, О. Є. Блажівська, М. І. Брагінський, І. В. Булгакова, В. В. Вітрянський, Е. М. Деркач, І. А. Діковська, О. В. Клепікова, Т. О. Колянковська, О. С. Кужко, В. В. Луць, О. М. Нечипуренко, Г. В. Самойленко, Л. Я. Свистун, Є. Д. Стрельцова, Н. В. Федорченко, М. Л. Шелухіна та ін. Проте в доктрині цивільного права України поза увагою вчених залишилось комплексне дослідження становлення правового регулювання договірних відносин перевезення протягом ХХ ст., яке стало основою для створення сучасної системи правового регулювання таких відносин в Україні.

**Формулювання цілей статті.** Метою даної статті є дослідження правового регулювання договірних відносин перевезення в Україні протягом ХХ ст. шляхом здійснення аналізу основних актів цивільного законодавства, які регулювали такі відносини в цей період часу, та їх впливу на подальший розвиток вітчизняного законодавства.

**Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів.** На початку ХХ ст. українські землі входили до складу двох імперій – Російської та Австро-Угорської. У кожній із імперій активно розвивались договірні відносини перевезення різними видами транспорту. Проте тогочасні реалії не знайшли належного закріплення на законодавчому рівні.

Одночасно в цивілістичній доктрині кінця XIX – початку XX ст. відстоювалась позиція самостійності договору перевезення та доцільності належного закріплення його правового регулювання. Так, в своїх наукових роботах Г. Ф. Шершеневич, розробляючи класифікацію цивільно-правових договорів, виділяв договір перевезення як самостійний договір в групі договорів про надання користування чужими послугами, куди поряд з перевезенням він включав також підряд, особистий найм, доручення, комісію, поклажу, товариство. Відсутність законодавчого закріплення самостійності договору перевезення він пояснював тим, що «пізніші договори утворюються з попередніх шляхом поєднання різних юридичних елементів. Оскільки така класифікація містить вже здійснений детальний аналіз кожного договору, то досі рідкісний договір не спричиняє дискусії про його юридичну природу» [1, с. 94].

Суспільно-економічний розвиток царської Росії вимагав закріплення договору перевезення на законодавчому рівні. Тому на початку XX ст. було розроблено проект Цивільного уложення Російської імперії 1905 р. Цей кодифікований акт відіграв важливу роль у генезисі правового регулювання договірних відносин перевезення. Адже в ньому вперше на рівні кодифікованого акту цивільного законодавства перевезення виділено як самостійний різновид договору поряд з іншими договірними конструкціями, такими, як продаж, міна, дарування, найм, підряд та ін.

Відносинам перевезення була виокремлена Глава XI у Розділі II «Зобов'язання за договорами» Книги V «Зобов'язальне право». Глава була поділена на чотири підглави, серед яких: I «Загальні положення», II «Перевезення пасажирів», III «Перевезення вантажів», IV «Перевезення багажу» [2, с. 617–621].

В акті кодифікації цивільного законодавства вперше сформульовано визначення поняття договору перевезення. Відповідно до п. 1993 Проекту Цивільного уложення Російської імперії, за договором перевезення перевізник зобов'язується за винагороду (провізну плату) доставити сухим шляхом або водою у вказане місце пасажирів або ввірений йому, перевізнику, відправником вантаж і здати його у місці призначення визначеній особі (одержувачу).

Редакційна комісія, яка розробляла Цивільне уложення, підкреслювала, що визначення договору перевезення відповідає погляду судової практики і висловлює широке поняття, під яке підпадають вельми різноманітні види перевезення. На думку творців, норми Цивільного уложення мали охопити надзвичайно широку сферу правовідносин, що виникають при перевезенні вантажів, пасажирів і багажу різними видами транспорту. Тому проект містив у собі всі загальні положення, що відносяться до різноманітних видів перевезень, тим самим забезпечувалося однакове регулювання подібних правовідносин, що випливають з перевезення вантажів, пасажирів та багажу. Подібне регулювання забезпечувалося сукупністю норм, об'єднаних в 42 статті [3, с. 8]. Виділивши договір перевезення в якості самостійного договору, комісія, однак, не зуміла виробити критерії відмежування його від договору підряду. Мабуть, цим пояснюється та обставина, що в коло договірних відносин з перевезення потрапили підрядні відносини: перекочування бочок, підняття дзвону, діяльність носильників і т.п. Разом з тим, не варто забувати, що законодавство, що діяло в той час, розглядало перевезення як різновид договору підряду [3, с. 9].

Перевезення пасажирів і вантажів залізними дорогами, пароплавами та іншими транспортними підприємствами (громадськими перевізниками), які діяли на підставі особливих дозволів (концесій) уряду, підпорядковувались правилам вказаної Глави Цивільного уложення з врахуванням особливостей, викладених в Статуті Російських залізних доріг і в затверджених урядом приватних статутах інших транспортних підприємств. Норми Проекту регулювали відносини не лише державних, але й приватних перевізників.

В коментарі Редакційної комісії до ст. 1994 Цивільного уложення зазначено: «Хоча перевезення на залізницях, зважаючи на державне та монопольне значення та інші особливості цих доріг, повинно підкорятися спеціальним правилам, проте істотні права і обов'язки залізниць за договорами з вантажовідправниками і пасажирами повинні бути такі ж, які виникають взагалі з договору перевезення. Багато з постанов Загального статуту російських залізниць за своєю суттю містять в собі такі положення, які більшою чи меншою мірою застосовуються і до інших перевізників, так що цей статут є одним з головних джерел для проєктованих правил про договір перевезення. З поширенням правил на перевезення залізницею із Загального статуту доведеться виключити ті постанови, які мають спільне для всякого роду перевезень значення і тому увійшли до складу проєктованих правил ... У Загальному статуті залізниць повинні залишитися лише такі положення, що стосуються договору перевезення, які є винятком із загальних правил про договір перевезення [4, с. 450]».

В нормах Цивільного уложення зазначалось, що при перевезенні вантажів морем застосовувались особливі правила про морське перевезення. Норми Глави XI не застосовувались при перевезенні поштою листів та посилок.

Правила перевезення, встановлені власниками залізних доріг, пароплавних і тому подібних транспортних підприємств мали обов'язкову силу для пасажирів та вантажовідправників, якщо ці правила не суперечили закону і були доведені до загального відома.

Будь-яке погодження громадського перевізника з пасажиром чи вантажовідправником про усунення чи обмеження його законної відповідальності на випадок спричинення смерті чи завдання тілесних пошкоджень пасажиру, а також знищення чи пошкодження вантажу, визнавалось недійсним, за винятком тих випадків, коли подібні умови були дозволені законом чи статутом.

За нормами Проекту Цивільного уложення громадський перевізник не мав права надавати перевагу одній особі перед іншою щодо перевізної плати, черговості відправки та інших умов перевезення [2, с. 617]. Говорячи сучасною юридичною мовою, зазначене положення свідчить про ознаки публічності проєктованого договору перевезення.

Розроблений проєкт Цивільного уложення Російської імперії не вдалось перевірити ні часом, ні практикою, оскільки він не набрав чинності.

Після перемоги Жовтневої революції влада в Україні певний час залишалась у Центральній Раді, яка намагалась частково реформувати й цивільне законодавство тогочасної України [5, с. 19].

Однак після запровадження на більшості території України більшовицького режиму відбулась кардинальна переоцінка ролі права у суспільному житті, що відобразилось у націоналізації основних засобів виробництва, різкому скороченні сфери функціонування приватної власності, введенні всеохоплюючого контролю держави над цілими галузями промисловості. Наслідком цього було створення інституту соціалістичної власності та державного регулювання суспільного виробництва і розподілу продуктів, що призвело до нівелювання такого важливого принципу цивільного законодавства загалом та договірною зокрема, як принцип свободи договору [6, с. 15].

Попри зростаюче значення та роль транспорту як важливої галузі народного господарства, в першій половині ХХ ст. на території України відсутнє належне його правове регулювання. Так, в кодифікованому акті цивільного законодавства – Цивільному кодексі Української Соціалістичної Радянської Республіки 1922 р. [2, с. 679] про договір перевезення серед зобов'язань, які виникають з договорів, не згадується. Правове регулювання транспортних послуг до середини ХХ ст. здійснювалось на рівні підзаконних нормативно-правових актів, які приймалися тогочасним урядом (транспортні статuti та кодекси) та транспортними міністерствами (правила перевезень).

Активний розвиток правового регулювання транспортних послуг припадає на другу половину ХХ ст. Першим кроком на цьому шляху стало прийняття Основ цивільного законодавства Союзу РСР і союзних республік 1961 р., де договірні відносини перевезення врегульовувались окремою Главою 9 – «Перевезення». І хоча Глава складалася всього лише з шести статей (ст. 72–77), які, за суттю, лише закріплювали існуючу систему правового регулювання договору перевезення на рівні підзаконних актів, значення Основ у становленні правового регулювання договору перевезення на території України не можна недооцінювати, оскільки це було перше закріплення кодифікованих норм про усі договори перевезення загалом в кодифікованому акті цивільного законодавства, який набув статусу офіційного.

В науково-практичному коментарі до вказаних Основ А. Л. Маковський наголошував таке: «Включення до Основ норм про перевезення вантажів, пасажирів і багажу має важливе значення. По-перше, в союзному законі вперше закріплені не окремі, а всі найважливіші положення про перевезення. По-друге, вперше у радянському праві основоположні норми про перевезення поміщені в акті, основоположному для всього цивільного законодавства СРСР і союзних республік. Внаслідок цього як норми про перевезення, що містяться в Основах, так і норми про перевезення, що видаються в їх розвиток ... підпорядковані загальним засадам радянського цивільного, зокрема зобов'язального права, закріпленим в Основах ... По-третє, в Основах вперше в радянському праві створені норми про перевезення, єдині для всіх видів транспорту. Така уніфікація дозволила усунути багато необґрунтованих відмінностей, що існували в правовому регулюванні перевезень, здійснюваних різними видами транспорту» [7, с. 280].

Основи цивільного законодавства Союзу РСР і союзних республік 1961 р. створили ґрунт для формування наступної системи правового регулювання перевезення вантажів, пасажирів та багажу. Норми основ цивільного законодавства були відтворені в Цивільному кодексі Української Радянської Соціалістичної Республіки 1963 р. [2, с. 940]. В ЦК УРСР відносини перевезення виділено як окремий вид договірних зобов'язань у Главі 30 «Перевозки», яка складалася з 11 статей. У ст. 358 окремо дається визначення договору перевезення вантажу та договору перевезення пасажирів та багажу. Так, за договором перевезення вантажу транспортна організація (перевізник) зобов'язується доставити ввірений їй відправником вантаж до

пункту призначення і віддати його управомоченій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник зобов'язується сплатити за перевозку вантажу встановлену плату. За договором перевезення пасажирів перевізник зобов'язується перевезти пасажирів до пункту призначення, а в разі здачі пасажиром багажу – також доставити багаж до пункту призначення і віддати його управомоченій на одержання багажу особі; пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а при здачі багажу – і за провіз багажу.

Норми кодексу відображали тогочасні реалії, тому окрему увагу приділялось плану вантажних перевозок та відповідальності за його невиконання. Крім того, встановлювались вимоги до таких істотних умов договору як строк та плата за перевозку вантажів, пасажирів та багажу, регулювалось питання навантаження і розвантаження вантажів, встановлювалась відповідальність перевізника за втрату, нестачу і пошкодження вантажу або багажу, відповідальність перевізника за заподіяння смерті або ушкодження здоров'я пасажирів, порядок надіслання претензій щодо перевозок та строк пред'явлення позовів по перевозках. В ЦК УРСР 1963 р. додатково містились норми про перевезення автомобільним транспортом, оскільки регулювання автомобільних перевезень входило до компетенції союзних республік.

Детальне ж регулювання договірних відносин перевезення окремими видами транспорту здійснювалось транспортними кодексами та статутами, а також правилами перевезень відповідними видами транспорту.

Така система правового регулювання відносин з перевезень вантажів, пасажирів і багажу, коли основний пласт правовідносин регламентувався не законом, а підзаконними нормативними актами уряду і відомчими нормативними актами транспортних міністерств, створювала сприятливий ґрунт для реалізації чисто відомчих інтересів на шкоду правам і законним інтересам пасажирів, вантажовідправників і вантажоодержувачів, що знайшло своє вираження в численних правилах, які страждають явним «перекосом» на користь транспортних організацій [3, с. 37].

Важливість розвитку транспорту загалом та договору перевезення зокрема активно обговорюється в цивільно-правовій доктрині другої половини XX ст. Так, О. С. Йоффе писав: «В економічному житті нашої країни транспорт посідає особливе місце. По-перше, при його посередництві забезпечується зв'язок між промисловістю та сільським господарством, а також між різними галузями самої промисловості. По-друге, завдяки йому здійснюється рух продукції зі сфери виробництва в сферу обігу, а тим самим транспортна діяльність виступає як продовження процесу виробництва в межах процесу обігу ... По-третє, здійснювані різними видами транспорту перевезення стосуються не тільки вантажів, але і пасажирів, а також їх багажу, і саме в такій формі обслуговуються різноманітні потреби у пересуванні, що виникають у громадян ...» [8, с. 553–554].

Незначний проміжок часу відносини за договором перевезення регулювались Основами цивільного законодавства Союзу РСР та республік 1991 р. [2, с. 1113]. В Главі 13 Основ (сім статей) закріплювалось визначення поняття договору перевезення вантажу та договору перевезення пасажирів та багажу, аналогічне до визначення поняття цих договорів у Цивільному кодексі 1963 р. Умови перевезення вантажів, пасажирів і багажу окремими видами транспорту і перевезення різними видами транспорту за єдиним документом (пряме змішане сполучення), а також відповідальність сторін за цими перевезеннями визначалися транспортними статутами і кодексами, іншими законодавчими актами і правилами. В Основах закріплювались норми про такі істотні умови договору перевезення, як плата та строк доставки вантажів, пасажирів і багажів, відповідальність за прострочення, відповідальність перевізника за втрату, недостачу та пошкодження вантажу і багажу.

В Основах виділено договір про організацію перевезень, який укладався при необхідності здійснення систематичних перевезень. В змісті таких договорів потрібно було зазначати об'єми, строки та інші умови надання транспортних засобів і надання вантажів для перевезення, а також інші умови організації перевезень, не передбачені транспортними статутами і кодексами.

Крім того, як самостійний різновид договорів перевезення вперше виділено договір транспортного експедирування, запропоновано його визначення. Так, за договором транспортного експедирування експедитор зобов'язується за винагороду і за рахунок відправника вантажу укласти від його чи свого імені один чи декілька договорів перевезення вантажу і виконати чи організувати виконання визначених договором експедиції додаткових послуг, пов'язаних з перевезенням [2, с. 1113].

**Висновки.** Наведене вище дослідження правового регулювання договірних відносин перевезення протягом XX ст. дозволяє зробити висновок, що вказаний період характеризується багаточисленними змінами в законодавчому регулюванні договору перевезення. Тому його можна назвати періодом трансформування.

Попри зростаюче значення та роль транспорту як важливої галузі економіки, в першій половині ХХ ст. на території України було відсутнє належне його правове регулювання. Так, в Цивільному кодексі УСРР 1922 р. про договір перевезення серед зобов'язань, які виникають з договорів, не згадується. Правове регулювання транспортних послуг до середини ХХ ст. здійснювалось на рівні підзаконних нормативно-правових актів.

Активний розвиток правового регулювання договірних відносин перевезення припадає на другу половину ХХ ст. З прийняттям Цивільного кодексу УРСР 1963 р. договір перевезення займає самостійне місце в системі цивільно-правових договорів, проте набуває планового характеру. Створюється багаторівнева система регулювання договірних відносин перевезення підзаконними нормативно-правовими актами, зокрема транспортними кодексами та статутами, а також правилами перевезень окремими видами транспорту. Це стало основою для створення сучасної системи правового регулювання таких відносин в Україні.

### Список використаної літератури

1. Шершеневич Г.Ф. Курс гражданского права : Т. 2. / Шершеневич Г. Ф. – М., 1902.
2. Кодифікація цивільного законодавства на українських землях: Т. 2 / уклад.: Ю. В. Білоусов, І. Р. Калаур, С. Д. Гринько [та ін.] / за ред. Р. О. Стефанчука та М. О. Стефанчука. – К.: Правова єдність, 2009. – 1240 с.
3. Брагинский М. И. Договорное право. Кн. 4. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. – М. : Статут, 2003.
4. Гражданское уложение: Проект Высочайше учрежденной Редакционной комиссии по составлению Гражданского Уложения / под ред. И. М. Тютрюмова. Т. 2. – СПб, 1910.
5. Богославец В. М. Договоры про надання правових послуг: моногр. / В. М. Богославец – Івано-Франківськ : Вид-во Прикарпатського національного ун-ту імені Василя Стефаника, 2009.
6. Федорченко Н. В. Договірні зобов'язання з надання послуг: проблеми теорії та практики: моногр. / Н. В. Федорченко. – К. : НДІ приватного права і підприємництва НАПрН України, 2015.
7. Научно-практический комментарий к Основам гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик / под ред. С. Н. Братуся, Е. А. Флейшиц. – М., 1962.
8. Йоффе О. С. Обязательное право / О. С. Йоффе. – М., 1975.

### References

1. Shershenevych, G. F. (1902). Kurs grazhdanskogo prava [Civil law course]. (Vols. 2). Moskva [in Russian].
2. Bilousov, Ju. V., Kalaur, I. R., Gryn'ko, S. D. Stefanchuk, R. O., Stefanchuk, M. O. (Edt.). (2009). Kodyfikacija cyvil'nogo zakonodavstva na ukrai'ns'kyh zemljah [Codification of civil legislation in the Ukrainian lands]. (Vols. 2). Kyi'v : Pravova jednist' [in Ukrainian].
3. Bragynskij, M. Y., Vytrjanskij, V. V. (2003). Dogovornoe pravo. Dogovory o perevozke, buksyrovke, transportnoj ekspedycii y unyh uslugah v sfere transporta [Contract law. Agreements on transportation, towing, transport expedition and other services in the sphere of transport]. (Vols. 4). Moskva : Statut [in Russian].
4. Tjutrumova, I. M. (1910). Grazhdanskoe ulozhenie: Proekt Vysochajshe uchrezhdennoj Redakcionnoj komisii po sostavlenuju Grazhdanskogo Ulozhenija [Civil Code: The project of the Supreme Establishment of the Editorial Commission for the drafting of the Civil Code]. (Vols. 2). Sankt-Peterburg [in Russian].
5. Bogoslav'ec, V. M. (2009). Dogovory pro nadannja pravovyh poslug [Contracts for the provision of legal services]. Ivano-Frankiv's'k : Vyd-vo Prykarpats'kogo nacional'nogo un-tu imeni Vasylja Stefanyka [in Ukrainian].
6. Fedorchenko, N. V. (2015). Dogovirni zobov'jazannja z nadannja poslug: problemy teorii' i praktyky [Contractual obligations to provide services: problems of theory and practice: monograph]. Kyi'v : NDI pryvatnogo prava ta pidpryjemnyctva NAPrN Ukrainy [in Ukrainian].
7. Bratus', S. N., Flejšyc, E. A. (Edt.). (1962). Nauchno-praktichnyj kommentarij k Osnovam grazhdanskogo zakonodatel'stva Sojuzu SSR i sojuznyh respublik [Scientific and practical commentary of the Fundamentals of Civil Legislation to the Union of Soviet Socialist Republics and Union Republics]. Moskva [in Russian].
8. Joffe, O. S. (1975). Objazatel'noe pravo [Contract law]. Moskva [in Russian].

Стаття надійшла до редакції 05.12.2017.