

особистого характеру), оплатність чи безоплатність користування майном, строк дії договору, санкції за порушення його умов належать до ініціативних умов договору про встановлення земельного сервітуту.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Цивільне право України: Підручник: У 2 т. / За заг. ред. В.І. Борисової, І.В. Спасибо-Фатєєвої, В.Л. Яроцкого. – К.: Юрінком Інтер, 2004. – Т. 2. – 552 с.
2. Манукян А.А. Ограничения права собственности по законодательству РФ: автореф. дис. на соиск. уч. степ. к.ю.н.: спец. 12.00.03. / Манукян А.А. – М., 1997. – 26 с.
3. Про державну реєстрацію прав на нерухоме майно та їх обмежень: Закон України від 01.07.2004 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 51. – Ст. 553.

УДК 347.823.36: 656.076.3

## СТОРОНИ ДОГОВОРУ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ ТАКСИ

Нечипуренко О.М., к.ю.н., суддя

*Запорізький окружний адміністративний суд*

Стаття присвячена дослідженню особливостей суб'єктного складу правовідносин, що виникають у сфері перевезення пасажирів таксі. Дається характеристика правового становища кожного з учасників та рівень його правової урегульованості в позитивному праві. Окремому аналізу піддається статус інформаційно-диспетчерських центрів та сутність відносин, що складаються з іншими учасниками перевізних правовідносин.

*Ключові слова: договір, інформаційно-диспетчерський центр, комісія, перевезення, перевізник, пасажир.*

Нечипуренко А.М. СТОРОНЫ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ПАСАЖИРОВ ТАКСИ / Запорожский окружной административный суд, Украина

Статья посвящена исследованию особенностей субъектного состава правоотношений, складывающихся в сфере перевозок пассажиров на такси. Дана характеристика правового положения каждого из участников и уровень его правовой урегулированности в действующем законодательстве. Проанализирован статус информационно-диспетчерских центров и сущность отношений, складывающихся с иными участниками правоотношений перевозки.

*Ключевые слова: договор, информационно-диспетчерский центр, комиссия, перевозка, перевозчик, пассажир.*

Nechipurenko A.M. SIDES OF AGREEMENT OF TRANSPORTATION OF PASAZHIROV IN TAXI / Zaporizhzhya district administrative court, Ukraine

The article is devoted to research the subject composition of legal relationships, accordion in the field of carrying passengers in a taxi. Description of each of participants and level of his legal well-regulatedness in a current legislation legal position is given. Status of informatively-controller's centers and essence of relations, accordion with other participants of legal relationships of transportation is analyzed.

*Key words: agreement, informatively-controller's center, commission, transportation, ferryman, passenger.*

Статистичні дані свідчать, що роль та значення перевезень пасажирів автомобільним транспортом настільки вагома, що без перебільшення можна стверджувати, що даний вид перевезень є основним. Так, наприклад, лише в січні 2009 року з 590,9 млн. пасажирів автомобільним транспортом було перевезено 336,1 млн.

Безсумнівно, що правове регулювання перевезень пасажирів автомобільним транспортом повинне, по-перше, відповідати вимогам щодо потреб у забезпеченні осіб права на свободу пересування, у безпечних для життя та здоров'я особи умовах; по-друге, має відповідати вимогам ринкової економіки; по-третє, має здійснюватися на приватноправових засадах з певною долею імперативного впливу, що забезпечує публічні потреби.

Забезпечення зазначеного рівня правового регулювання неможливе без глибокого теоретичного осмислення правовідносин та рівня їх урегульованості в позитивному праві.

Наразі серед учених, що так чи інакше займалися дослідженням договору перевезення як такого, варто зазначити В.В. Вітрянського, В.В. Луця, Р.Б. Шишку, Є.Д. Стрельцову, І.В. Булгакову, О.В. Клепікову, Г.В. Самойленка. В українській цивілістичній науці глибокому теоретичному комплексному дослідженню правовідносин із перевезень пасажирів таксі присвячені лише роботи автора.

Договір перевезень пасажирів таксі є настільки специфічним і малодослідженим, що потребує уваги щодо окремих його елементів та умов.

Так, наприклад, є різниця між перевезеннями пасажирів маршрутними таксомоторами та звичайними таксі. Суб'єктний склад їх теж має свою специфіку.

Дослідженню даної специфіки і присвячено цю статтю.

Цивільний кодекс у статті 911 зазначає, що сторонами договору перевезення пасажирів є пасажир і перевізник. При цьому визначення пасажирів він не дає. Здавалося б, на перший погляд, таке визначення не потрібне, оскільки юридична особа пасажиром бути не може. Проте регулятивність вимагає чіткості дефініцій. Так, наприклад, Цивільний кодекс чітко визначає, що людина є фізичною особою.

Дефініцію знаходимо в п.12 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, відповідно до якого пасажиром є особа, якій надається послуга з перевезення транспортним засобом та яка не бере участі в керуванні ним.

Існує і більш широке визначення, дане В.А. Єгіазаровим, який визначає пасажиром особу, яка перевозиться транспортним засобом, не входить до складу службового персоналу (екіпажу) даного транспортного засобу та має проїзний квиток [1, 128].

Проте, на наш погляд, така позиція викликає зауваження щодо наявності в пасажирів квитка. У разі відсутності квитка (наприклад, через ненадання його водієм), пасажир не перестає бути пасажиром. Він має всі права та обов'язки пасажирів, передбачені ЦК, Статутом автомобільного транспорту та Правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту.

Крім того, у різних містах України існують ніби традиції укладання договору перевезення в маршрутних таксі. Так, наприклад, у Кіровограді, Мелітополі та ряді інших міст пасажирів не отримують квитків взагалі, а розраховуються за проїзд при виході з транспортного засобу.

Зазначене дає підстави поставити цілком логічні питання – з якого моменту договір перевезення пасажирів таксі є укладеним і, відповідно, з якого моменту особа стає стороною в договорі.

Не вдаючись в особливості укладання договору перевезення пасажирів таксі, що є предметом окремого теоретичного дослідження, слід зазначити, що на нашу думку, договір є укладеним з моменту акцепту пропозиції перевізника іншою особою, зацікавленою в перевезенні її за певним маршрутом. При цьому оферта визначається на трафареті транспортного засобу, у якому зазначений маршрут слідування та його

вартість. Особа, що здійснює посадку до даного транспортного засобу, висловлює тим самим згоду з пропозицією перевізника і стає стороною договору перевезення - пасажиром. Тим самим набуває обов'язку сплатити вартість проїзду.

Фізична особа, що набула статусу пасажир, користується всіма правами, що випливають із договору перевезення, а також правами, які надані споживачеві Законом України «Про захист прав споживачів». Ця обставина є підставою для покладання на перевізника за договором перевезення пасажир додаткових обов'язків, у тому числі публічно-правового характеру.

Другою стороною за договором перевезення пасажир є пасажирський перевізник, яким відповідно до п.2 Правил є суб'єкт підприємницької діяльності, який відповідно до законодавства та одержаної ліцензії [2] надає послуги за договором про перевезення пасажир автомобільним транспортом загального користування.

На автомобільному транспорті діє Порядок проведення конкурсу на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України № 139 від 29 січня 2003 р. зі змінами від 29.03.2006 р. [3]. Згідно з указаним порядком, суб'єкт, який переміг у конкурсі, отримує ліцензію на здійснення перевезень певним маршрутом. Проте він не поширюється на таксі, які здійснюють разові перевезення на замовлення клієнта (пасажир).

Відповідно до Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту та Закону України «Про захист прав споживачів» дії перевізників повинні бути направлені на створення умов, необхідних для належного обслуговування громадян, які мають намір скористатися послугами транспортних організацій. Як зазначив В.В. Залеський, із цього випливає, що ще до укладання конкретного договору перевезення пасажир транспортне підприємство вже має відповідні обов'язки перед потенційними пасажиром [4, 15]. На його погляд, такі обов'язки транспортних організацій можуть бути об'єднані в три групи: 1) забезпечити всім потенційним пасажиром рівні умови майбутнього договору перевезення; 2) створити мінімальну необхідну матеріальну базу для придбання пасажирського квитка; 3) сформувати систему інформаційного забезпечення для того, щоб кожна зацікавлена особа могла отримати вичерпні відомості про заплановану поїздку.

Вважаємо, що це не є обов'язком перед потенційними пасажиром, оскільки права та обов'язки виникають між учасниками конкретних правовідносин. Зазначені вимоги є умовами спеціальної дієздатності особи, необхідні для укладання даного договору.

Досить специфічним учасником правовідносин із перевезення пасажирів таксі є особи, які не мають повної дієздатності.

Так, наприклад, ст.911 ЦК України до прав пасажир відносить право провозити із собою безоплатно одну дитину віком до шести років без права зайняття нею окремого місця, а для дітей віком від 6 до 14 років купувати квитки за пільговою ціною.

Попри те, що дане право пасажир сформульовано досить гуманно, порушуються права малолітньої особи та логічна послідовність та точність юридичних конструкцій. З точки зору прав фізичної особи, хоч і малолітньої, дане право не є коректним, бо нагадує «право безоплатно провозити ручну поклажу в межах норм».

Варто було б усе-таки дослідити статус малолітньої особи як учасника перевізних відносин, бо так чи інакше, але вона теж є пасажиром, хоч і досить специфічним.

Відсутнє в главі 64 ЦК та спеціальних нормативних актах визначення правового статусу особи віком до 14 років та віком від 14 до 18 років. Тут, звичайно, варто стверджувати про можливість скористатися загальними нормами щодо дієздатності фізичної особи, передбаченими главою 4 ЦК України.

Проте питання, пов'язані з перевезенням, не є такими уже й простими, адже елементарно виникають питання про віднесеність укладання договору перевезення до дрібних побутових чи таких, що мають укладатися за згодою батьків, опікунів чи піклувальників, правочинів.

Окремого дослідження вимагає зазначене питання через призму права особи на свободу пересування.

Не можна погодитися з думкою, що перевезення дітей є особливим зобов'язанням перевізника. У такому випадку неповнолітні здійснюють поїздку за самостійним договором перевезення, укладеним від їхнього імені і в їхніх інтересах їхніми законними представниками, але особливість їхнього правового положення така, що вони не можуть самостійно, без супроводу дорослих, прийняти виконання за даним договором.

У законодавстві відсутнє чітке розмежування звичайних правочинів і дрібних побутових. Тому досить не просто визначити, чи є договір перевезення малолітньої чи неповнолітньої особи дрібним побутовим правочином. У наукових працях існує позиція, що до таких слід віднести правочини, які укладаються і виконуються одночасно [5, 568].

Наприклад, С.Е. Хейгетова досить беззаперечно стверджує, що поїздка в міському транспорті належить до дрібних побутових операцій, а договір перевезення на міжміському маршруті до таких операцій не може бути віднесений [6, 19].

Свою позицію вона обґрунтовує так. При виконанні договору міжміського перевезення істотно змінюється просторове положення особи, неповнолітній може опинитися в значному віддаленні від дому, рідних і близьких, без нагляду. Вартість квитка на деяких маршрутах може бути значною.

Така позиція викликає ряд зауважень. По-перше, навряд чи можна погодитися з тим, що дитина, сівши не на потрібний маршрут і опинившись навіть у сусідньому мікрорайоні, не буде значно віддаленою від дому, внаслідок чого може взагалі заблукати і т.п. Відстань принципової ролі не відіграє. По-друге, перевезення таксі є недешевим видом перевезень.

Вікові ж обмеження щодо перевезень маршрутними таксі та індивідуальними таксі відсутні.

Якщо неповнолітній самостійно здійснює поїздку без супроводу дорослих, то укладення договору перевезення необхідно розглядати, виходячи із загальних правил ЦК України про допустимість укладення правочинів із неповнолітніми.

Таким чином, сторонами договору перевезень пасажирів таксі є пасажир і перевізник. Пасажир – фізична особа, визначення якого, на жаль, відсутнє в законодавстві про перевезення пасажирів таксі. Пасажирським перевізником відповідно до п.2 Правил є суб'єкт підприємницької діяльності, який згідно із законодавством та одержаною ліцензією надає послуги за договором про перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування.

При перевезеннях пасажирів таксі через використання засобів дистанційного зв'язку виникає особливий учасник – інформаційно-диспетчерський центр.

З огляду на те, що оператор чи диспетчер, який надає інформаційно-диспетчерські послуги, є самостійною юридичною особою, то договір укладається не з перевізником, а з інформаційно-диспетчерським центром, який діє в його інтересах.

Так, ст.96 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту встановлює, що надання послуг таксі за попереднім замовленням, за допомогою

дистанційних засобів зв'язку, здійснюється суб'єктами господарювання, які надають інформаційно-диспетчерські послуги, уклали відповідні договори з перевізниками, мають власні транспортні засоби, призначені для перевезень на таксі.

Проте в нормативних актах відсутнє правове регулювання діяльності диспетчерів. У ст.109 зазначених Правил лише закріплено, що на диспетчера покладається обов'язок прийняття та оформлення замовлень на надання послуг таксі та послуг із перевезення на замовлення.

З одного боку, законодавець дає сторонам повну свободу договору, а з іншого боку, характер та зміст правовідносин, зобов'язань між диспетчером і перевізником невідомий, оскільки нормативно не закріплений. Можна лише з певною мірою ймовірності говорити про договірне професійне представництво, не маючи можливості стверджувати, що саме має місце: правовідносини доручення, комісії чи новий самостійний вид відносин.

Тим не менш, аналізуючи відносини на підставі існуючого емпіричного матеріалу, можна стверджувати, що за своєю природою це є комісійні правовідносини, оскільки в інтересах перевізника інформаційно-диспетчерська служба виступає у взаємовідносинах із пасажиром (замовником послуг) від власного імені, але в його інтересах. Виходячи з того, що інформаційно-диспетчерська служба клієнтам не зазначає, що замовлення прийняв, наприклад, перевізник – приватний підприємець, а лише час і марку надаваного для посадки транспортного засобу, мають місце саме правовідносини комісії, а не доручення (представництва за дорученням).

Тобто в разі замовлення індивідуального перевезення пасажир таксі зобов'язальні відносини виникають між особою, яка за допомогою засобів дистанційного зв'язку замовила транспортний засіб, і перевізником. Іншими словами, у даному випадку йдеться про зобов'язання перевізника щодо подачі транспортного засобу для перевезення, як це має місце в договорі перевезення вантажу відповідно до ст.917 ЦК. На погляд Р.Б. Шишки, у цьому випадку йдеться про укладання договору через договір.

Таким чином, правовий статус інформаційно-диспетчерського центру можна визначити як договірне професійне представництво перевізника перед пасажирами. Стосується це, з одного боку, самостійних організаційних послуг, а з іншого – є елементом надання інших послуг.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Егiazаров В.А. Транспортное право: Учебное пособие / Владимир Абрамович Егiazаров. – М.: Юрид. лит., 1999. – 272 с.
2. Про ліцензування певних видів господарської діяльності: Закон України від 01.06.2000 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 36. – С. 299.
3. Порядок проведення конкурсу на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України № 139 від 29 січня 2003р. [Електронний ресурс]: <http://www.rada.kiev.ua>.
4. Залесский В.В. О защите прав пассажира в отношениях с транспортной организацией – перевозчиком / Виктор Васильевич Залесский // Право и экономика. – 2000. – № 9. – С. 15-19.
5. Зайцев О.Л. Правочини у цивільному праві / Олексій Леонідович Зайцев // Цивільне право України: Курс лекцій: у 6 т. / [Шишка Р.Б., Зайцев О.Л., Мічурін Є.О. та ін.]; за ред. Р.Б. Шишки та В.А. Кройтора. – Т. 1. – Харків: Еспада, 2008. – 680 с.

6. Хейгетова С.Е. Правовое регулирование перевозки пассажиров автомобильным транспортом: автореф. дис. на соискание ученой степени канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право; Предпринимательское право; Семейное право; Международное частное право» / Хейгетова Светлана Егоровна. – Ростов-на-Дону, 2007. – 30 с.

УДК 341.123: 341.234

## **ПРАВОВИЙ АНАЛІЗ ТА ПРОБЛЕМИ ЗАСТОСУВАННЯ КОНВЕНЦІЇ ООН ПРО ЗАХИСТ ПРАВ УСІХ ПРАЦІВНИКІВ- МІГРАНТІВ І ЧЛЕНІВ ЇХНІХ СІМЕЙ**

Чорнооченко С.І., к.ю.н, доцент

Борщевська Г.Е., ст. викладач

*Запорізький національний університет*

Стаття присвячена аналізу механізмів захисту соціально-економічних прав та інтересів працівників-мігрантів, передбачених Конвенцією ООН 1990 р. про захист прав усіх працівників-мігрантів і членів їхніх сімей, яка є одним з основних джерел міжнародного приватного трудового права. Наголошується на необхідності підписання та ратифікації названого документа Верховною Радою України.

*Ключові слова: працівник-мігрант, міграція, національний режим, робота за наймом, соціальне забезпечення, правовий захист.*

Чорнооченко С.И., Борщевская А.Э. ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ И ПРОБЛЕМЫ ПРИМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ ООН О ЗАЩИТЕ ПРАВ ВСЕХ ТРУДЯЩИХСЯ-МИГРАНТОВ И ЧЛЕНОВ ИХ СЕМЕЙ / Запорожский национальный университет, Украина

Статья посвящена анализу механизмов правовой защиты социально-экономических прав и интересов трудящихся-мигрантов и членов их семей, закрепленных в Конвенции ООН 1990 г. о защите прав всех трудящихся-мигрантов и членов их семей, которая является одним из основных источников международного частного трудового права. Обращается внимание на необходимость подписания и ратификации названной Конвенции Верховной Радой Украины для более действенной и качественной защиты прав граждан Украины, работающих за рубежом, а также мигрантов, которые трудятся в Украине.

*Ключевые слова: трудящийся-мигрант, миграция, национальный режим, работа по найму, социальное обеспечение, правовая защита.*

Chornoochenko S.I., Borschevskaya A.E. LEGAL ANALYSIS AND PROBLEMS OF APPLICATION OF CONVENTION UNO ABOUT DEFENCE IS RIGHT ALL OF WORKERS-MIGRANTS AND MEMBERS OF THEIR FAMILIES / Zaporizhzhya national university, Ukraine

The article is devoted to the analysis of legal defense mechanisms of socio-economic workers-migrants and members of their families rights and interests, fastened in Convention of UNO 1990 about defence all of workers-migrants and members of their families right, which is one of basic sources of international private labour law. Attention is paid on the necessity of signing and ratification of the adopted Convention Verkhovna Rada of Ukraine for more effective and high-quality rights defence for the citizens of Ukraine, workings abroad, and also migrants which work in Ukraine.

*Key words: workers-migrants, migration, national mode, to work for hire, public welfare, legal defense.*

Реалії сучасності породили низку політичних, соціальних та економічних проблем. Однією з таких проблем є поширення такого явища, як зовнішня міграція. Починаючи з 90-х років ХХ століття, міграційні процеси у світі, зокрема, на пострадянському просторі, значно активізувалися й досягли досить широкого розмаху. У своєму виступі, присвяченому стану