

ПРОБЛЕМА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВИКОНАННЯ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ З ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ ТАКСІ

Нечипуренко О.М., к.ю.н., суддя

Запорізький окружний адміністративний суд

У статті аналізується сучасний стан правового регулювання правовідносин що виникають у зв'язку з забезпеченням виконання зобов'язань з договору перевезення пасажирів таксі. Автор висловлює позицію щодо необхідності врахування специфіки договору перевезення пасажирів таксі, який є публічним договором про приєднання, внаслідок чого забезпечення виконання та належного виконання договору можливе, в основному, шляхом застосування засобів імперативного характеру. Це не виключає можливість застосування традиційних цивілістичних засобів забезпечення виконання зобов'язань.

Ключові слова: договір, зобов'язання, імператив, інтерес приватний, інтерес публічний, свобода договору, відповідальність, охорона, судовий захист.

Нечипуренко О.М. ПРОБЛЕМА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ИСПОЛНЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО ДОГОВОРУ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ТАКСИ / Запорожский окружной административный суд, Украина

В статье анализируется современное состояние правового регулирования правоотношений возникающих в связи с обеспечением выполнения обязательств по договору перевозки пассажиров такси. Автор выражает позицию относительно необходимости учета специфики договора перевозки пассажиров такси, который является публичным договором о присоединении, в результате чего обеспечение выполнения и надлежащего выполнения договора возможно, в основном, путем применения средств императивного характера. Это не исключает возможность применения традиционных цивилистических способов обеспечения исполнения обязательств.

Ключевые слова: договор, обязательства, императив, интерес частный, интерес публичный, свобода договора, ответственность, охрана, судебная защита.

Nechipurenko O.M. THE PROBLEM GUARANTEE THE PERFORMANCE CONTRACT OF CARRIAGE TAXI PASSENGERS / Zaporizhzhya regional administrative court, Ukraine

The article examines the current state of the legal regulation of relations arising from the enforcement of obligations under the contract of carriage of passengers a taxi. The author expresses his position on the need to address specifics of the contract of carriage of passengers a taxi, which is a public merger agreement, resulting in the enforcement and proper implementation of the agreement may, basically, through the use of a peremptory nature. This does not preclude the use of traditional tsivilisticheskikh way to ensure fulfillment of obligations.

Key words: contract, commitment, imperative, private interest, public interest, freedom of contract, liability protection, judicial protection.

Питанням забезпечення виконання зобов'язань у цивілістичній літературі присвячено достатню увагу. Це пояснюється необхідністю забезпечення договірної дисципліни, охорони та захисту інтересів учасників договірних правовідносин. В основу видів забезпечення зобов'язань покладені види, розроблені ще в римському цивільному праві. Проте питання залишається доволі актуальним, особливо що стосується окремих видів договірних зобов'язань.

Перед інститутом забезпечення виконання зобов'язань ставиться завдання додатково до засобів державно-правового захисту (судового звернення стягнення на майно боржника) забезпечити реальну можливість виконання зобов'язання.

Об'єктом дослідження є правовідносини, що виникають у зв'язку з забезпеченням виконання зобов'язань.

Предметом є аналіз правових конструкцій щодо забезпечення виконання зобов'язань з договору перевезення пасажирів таксі.

Мета – ґрунтуючись на існуючих теоретичних дослідженнях та діючому законодавстві України, провести аналіз сучасного стану забезпечення виконання зобов'язань, які

виникають з договорів перевезення пасажирів таксі та визначити перспективи забезпечення належного виконання зобов'язань.

Ступінь дослідженості теми. Проблемам правового регулювання перевезень та забезпечення виконання зобов'язань з договору перевезення присвячені роботи відомих вчених-цивілістів радянського періоду – М.М. Агарова, Ю.Г. Басіна, С.М. Братуся, В.П. Грибанова, М.О. Тарасова, Р.О. Халфіної, І.О. Андріанова, А.Д. Кейліна, К.К. Яїчкова, М.Е. Ходунова, В.І. Серебровського, М.М. Ніколаєвої; сучасного періоду – Вітрянського В.В., Луця В.В., Шишки Р.Б., Стрельцової Є.Д., Булгакової І.В., Демського Е.Ф.

На сучасному етапі розвитку цивілістики є достатньо підстав для застосування діалектичного підходу в дослідженні правовідносин, що виникають з зобов'язань з договорів перевезення пасажирів. Так, безумовно, цивільні правовідносини не існують в ідеальній формі, вільній від іншого виду суспільних правовідносин, впливу публічних інтересів, у тому числі державних.

Перед державою стоїть складне завдання забезпечення компромісу між публічними інтересами та інтересами приватних осіб. Це питання буде вічним, скільки буде існувати держава і її жителі, що є носіями приватного інтересу.

Доктрина, що лежить в основі нового ЦК України виходить, насамперед, із того, що він є кодексом громадянського суспільства, в якому переважають не відносини вертикальної підпорядкованості, а горизонтальні зв'язки між юридично рівноправними партнерами [1, 10]. Головною дійовою особою таких відносин є людина-власник. А, отже, цивільно-правові відносини в громадянському суспільстві повинні бути сферою, вільною від безпосереднього державного впливу. Роль держави зводиться лише до встановлення основних «правил гри», яких зобов'язані дотримуватися учасники цих відносин. Їх уточнення і конкретизація здійснюється договірним правом. Але є ряд обмежень прав, що пов'язано з необхідністю забезпечення екологічної безпеки й інших імперативів об'єктивного, а інколи й суб'єктивного характеру.

За сучасних умов, коли починають складатися утилітарні відносини громадянського суспільства, концепція ЦК України передбачає їх регулювання на засадах, здатних забезпечити належне функціонування цивілізованого ринку. Ідеться, передусім, про визнання рівності учасників цивільно-правових відносин, недоторканності власності, неприпустимості будь-якого втручання в приватні справи, необхідності безперешкодного здійснення майнових і особистих прав та їх судового захисту; свободу договору (тобто можливість укладати договори, які хоч і не передбачені законом, але не суперечать йому); свободу підприємництва (не забороненого законом) [2, 6]. Це складає загальну основу врегулювання відносин як загалом у сфері підприємництва, так і його окремого сектора транспортних послуг – перевезення пасажирів.

Міра зовнішньої свободи не є незмінною і постійною з позиції не тільки позитивного, але й природного права. Вона змінюється залежно від ступеня розвитку суспільства, особливостей становлення національної самосвідомості, рівня правової культури громадян і ряду інших умов. Окремій особі повинен бути наданий максимум зовнішньої свободи, сумісної з благом суспільства як цілого.

Суб'єктивні права, як і право, мають певні межі. Їх можна назвати природними межами суб'єктивних прав або межами здійснення прав.

В.В. Меркулов відзначає, що обсяг і межі цього права значною мірою визначають зміст цивільної правосуб'єктності, яка, у свою чергу, створює необхідні умови для придбання і реалізації різних суб'єктивних прав [3, 44].

На думку М.Х. Хутиз і П.Н. Сергійко, суб'єктивне право окреслює межі свободи його учасників. Вихід за рамки власної свободи пов'язаний із відповідальністю, неминучість якої вказує на необхідність дотримувати межі свого права і не порушувати правову свободу інших [4, 13]. Зазначені вище автори вважають, що обмеження свободи по суті є правовим засобом здійснення свободи поведінки за межами заборони [5, 332]. У приватноправових відносинах така свобода виражається формулою: дозволено все, що не забороняється законом, тобто дії громадянина до меж заборони вільні від втручання держави.

У своєму дослідженні «Свобода договору в цивільному праві України» А.В. Луць звертає увагу, що при погодженні умов договору сторони не можуть відступати від вимог імперативних норм, закріплених у законах та інших актах цивільного законодавства (указів Президента, постанов Кабінету Міністрів). Проте в нормотворчій діяльності державних органів трапляються випадки, коли в підзаконних нормативних актах, які приймаються на рівні органів державної виконавчої влади (міністерств, відомств, районних та обласних державних адміністрацій тощо) і регулюють цивільні відносини, містяться імперативні норми, що обмежують свободу сторін в укладенні договору та визначенні його умов на свій розсуд. Така практика, на погляд указанного автора, повинна визнаватись неприпустимою [6, 10].

Уважаємо, опираючись на позицію М.Й. Брагінського, В.В. Вітрянського [7, 20], В.В. Луць [8, 19], що обмеження прав через імперативи є виправданими, оскільки необхідні для забезпечення охорони прав суб'єктів цивільного обороту.

В.О. Горєв піддав критиці реалізований у ч.3 ст.6 ЦК України прийом правового регулювання договірних відносин, оскільки останній не дає змоги чітко розмежовувати диспозитивні та імперативні положення актів цивільного законодавства, унаслідок чого учасники цивільних відносин далеко не завжди можуть однозначно визначитися з тим, чи мають вони право на договірному рівні встановлювати інші обмеження свободи договору, ніж закріплені в законодавстві [9, 9]. З огляду на це, ним запропоновано встановити на рівні ч.3 ст.6 ЦК інший прийом правового регулювання договору, а саме: «У договорі дозволено все те, що не суперечить актам законодавства та загальним засадам цивільного законодавства».

Щодо договору перевезення пасажирів таксі вважаємо, що дійсно загальний регулятивний порядок повинен бути таким, проте специфіка договору з точки зору його підвищеного ризику як для учасників перевізних правовідносин, так і для сторонніх осіб, вимагає застосування в окремих випадках прямих приписів, що обґрунтовує у своїх роботах М.М. Сібільов [10, 23].

Зазначене, безумовно, має свій вплив на вибір методів та способів забезпечення договірної дисципліни, належності виконання сторонами зобов'язань з договорів.

Погодимось з позицією Макаренко Г.В., яка наполягає на необхідності проведення чіткої межі між видами, які забезпечують належне виконання договору, і забезпечувальними засобами взагалі, які дозволяють кредитору захистити свої інтереси, якщо договір виконується неналежним чином, або виникає загроза його невиконання [11]. У першому випадку головна мета видів забезпечення виконання зобов'язання – примусити боржника виконати договірне зобов'язання належним чином. У другому випадку – контрагента цікавить захист своїх інтересів, які потерпають внаслідок неналежного виконання зобов'язання.

На нашу думку, можна погодитися з такою позицією, проте, вважаємо, що в даному разі мова йде про питання іншого порядку, більш глибинного – про охорону та захист цивільних прав.

Коли ми говоримо про мету примусити боржника до належного виконання договірної зобов'язання, ми говоримо про закріплення суб'єктивного права і про можливість застосування запобіжних заходів, які б викликали в сторони договору мотивацію до його належного виконання. Тобто в даному разі мова і йде про охорону суб'єктивного права сторони договору.

Закріплення можливості судового захисту свого порушеного права теж є, по суті, охоронним інструментом, який дозволяє застосовувати заходи впливу на неналежного виконавця договору і можливість притягнення його до цивільно-правової відповідальності.

Під захистом же варто розуміти безпосередні дії постраждалої внаслідок невиконання чи неналежного виконання сторони договору по відновленню свого порушеного права чи про певну компенсацію завданої шкоди.

Тож, напевно, з метою чіткості досліджуваного об'єкта варто запинитися на способах забезпечення виконання зобов'язань як охоронних засобах проти можливого невиконання чи неналежного виконання зобов'язань.

Виходячи з приписів ЦК України, можна умовно класифікувати способи забезпечення виконання зобов'язань на три групи: способи забезпечення виконання зобов'язань, що передбачені главою 49 ЦК України; способи забезпечення виконання зобов'язань, що передбачені іншими нормами цивільного законодавства України; інші способи забезпечення виконання зобов'язань, які передбачені договором.

Зосередимо увагу на питанні забезпечення виконання зобов'язань з договору перевезення пасажирів таксі.

Для досягнення мети варто розуміти, що відносини, які виникають у зв'язку з перевезенням пасажирів таксі мають свій механізм правового регулювання, що зумовлене специфікою самих перевезень та їх цивільно-правового регулювання.

Тут і варто зупинитися на специфіці договору перевезення пасажирів таксі. Даний договір є публічним договором про приєднання.

Конструкція публічних договорів є винятком із того загального, яке спирається на принцип «свободи договорів». Режим «публічних договорів» прямо протилежний режиму «свободи договорів», що якнайповніше виражає приватноправові засади, складові основи цивільного права.

За своєю природою норми про публічний договір є антиподом тих, які закріплюють «свободу договорів», тому що остання якнайповніше виражає приватноправові засади, складову основи цивільного права [12].

Конкретні правовідносини за сучасних умов функціонування держави і необхідності нею виконання певних публічних функцій узагалі не мають чіткого поділу на публічне і приватне. Так, при здійсненні перевезень пасажирів таксі на відносини між перевізником і пасажиром справляє вплив публічна сфера щодо необхідності гарантування безпеки пасажирів, мінімізації можливих ризиків у нього, перевізника (в тому числі водія), інших учасників дорожнього руху.

Стан екологічних, транспортних, комунальних та інших проблем сучасних мегаполісів зумовлює потребу застосування певних імперативів та обмежень у регулюванні потоків пасажирів, безпеки дорожнього руху.

Інші ж питання, які стосуються забезпечення виконання зобов'язань з перевезення пасажирів таксі, лежать в іншій площині і відведені до сфери приватно-правового чи диспозитивного регулювання.

Внаслідок цього де-факто останнє, зважаючи на те, що договір перевезення пасажирів таксі є публічним договором про приєднання, застосування традиційних способів забезпечення, передбачених ст.546 ЦК є мінімізованим, аж до його повної відсутності.

Що стосується застосування неустойки, наведемо наступні міркування.

Диспозитивне договірне регулювання сторонами питань відповідальності важко й уявити, оскільки практично всі договори перевезення пасажирів таксі є публічними договорами про приєднання, що спричиняє відповідні наслідки. Можна було б говорити про відповідальність у договорі індивідуального перевезення таксі, але навряд чи й це можливо, тим більше і через відсутність письмової форми договору, формалізації умов щодо відповідальності, а як так, то й можливості доказування існування специфічних умов відповідальності.

Тож і маємо, що де-юре ЦК надає сторонам можливість установити відповідальність, що не є можливим, а урегульованість транспортним статутом де-факто є відсутньою. Але формально невиконання або неналежне виконання зобов'язань за договором перевезення пасажирів спричиняє для відповідних сторін договору перевезення пасажирів, що допустили порушення договору, застосування відповідальності, установленої ЦК, транспортними статутами і кодексами, а також угодою сторін.

Певна проблемність ситуації виявляється й у тому, що за наявності на перший погляд нормативної регламентації відповідальності перевізника вона фактично відсутня. В.В. Вітрянський вказує на характерну ознаку відповідальності перевізника за невиконання чи неналежне виконання зобов'язань, які виникають із договору перевезення пасажирів таксі, а саме на обмежений характер такої відповідальності [13, 320]. Цивільний кодекс України містить норми щодо відповідальності перевізника за втрату та пошкодження багажу (ст.924 ЦК); за шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажирів (ст.928 ЦК); за затримку у відправленні транспортного засобу, що перевозить пасажирів, або запізнення в прибутті такого транспортного засобу до пункту призначення у вигляді сплати перевізником пасажирам штрафу в розмірі, установленому за домовленістю сторін, транспортними кодексами (статутами), якщо перевізник не доведе, що ці порушення сталися внаслідок непереборної сили, усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів, або інших обставин, які не залежали від перевізника (ст.922 ЦК).

Аналіз нормативних актів свідчить, що відповідальність за затримку в доставлянні пасажирів до місця призначення фактично відсутня, оскільки за умови договору перевезення пасажирів як договору про приєднання, домовитися про відповідальність перевізника є справою нереальною, а зазначені акти, включаючи Статут автомобільного транспорту України, взагалі не містять норм щодо відповідальності пасажирського перевізника (окрім статей 922, 924, 928 ЦК, про які згадувалося раніше), не говорячи вже про перевізника, який здійснює перевезення пасажирів таксі.

Щодо відповідальності за порушення виконання договору перевезення таксі існує ще одна проблема. Існує також досить важливе питання, яке стосується сутності договірних відносин перевізника індивідуального таксі та диспетчерського центру, а як наслідок – відповідальність останніх перед пасажиром.

На жаль, у вказаних відносинах простежується тенденція регулювання відносин із перевезення пасажирів за моделлю агентського договору [14, 24]. Такий підхід, як свідчить судова практика, усуває диспетчерський центр від виконання транспортної послуги, чим деформується правова природа відносин. При цьому, прийнявши замовлення на здійснення перевезення таксі, диспетчерський центр звільняється від відповідальності за дії фактичного виконавця, звичайно, окрім випадків, коли

транспортні засоби належать даній службі таксі. Але оскільки перевізник не вказаний, перевезення можуть здійснити індивідуальні підприємці, які на момент пред'явлення претензії можуть припинити здійснення своєї діяльності, тоді пасажир позбавлений можливості пред'явити свої вимоги перевізникові. Окрім того, для пасажирів є досить проблемним визначити відповідального в такому випадку, а особливо якщо такий пасажир проживає в іншому населеному пункті.

Зазначене дозволяє зробити висновок про можливо єдиний спосіб забезпечення виконання зобов'язання за договором перевезення пасажирів таксі, який є публічним договором про приєднання, через нормативне закріплення неустойки за окремі види порушень. Це, звичайно, не позбавляє права учасників перевезення скористатися на договірній основі іншими способами забезпечення виконання зобов'язання, які передбачені ЦК.

ЛІТЕРАТУРА

1. Пушкін О., Скакун О. Концепція нового цивільного кодексу / Олександр Пушкін, Ольга Скакун // Українське право. – №1. – 1997. – С. 10–16.
2. Боброва Д.В. Цивільне право як галузь права / Діна Василівна Боброва // Цивільне право України: Підручник: У 2-х кн. / [Дзери О.В., Боброва Д.В., Довгерт А.С. та ін.]; за ред. О.В. Дзери, Н.С. Кузнецової. – К.: Юрінком Інтер, 2000. – кн. 1. – 864 с.
3. Меркулов В.В. Гражданско-правовой договор в механизме регулирования товарно-денежных отношений: автореф. дис. на соискание ученой степени доктора юрид. наук: спец. 12.00.03 – «Гражданское право; Предпринимательское право; Семейное право; Международное частное право» / В.В. Меркулов. – Саратов, 1994. – 46 с.
4. Енциклопедія права: Учебное пособие / М.Х. Хутыз, П.Н. Сергейко, О.П. Алейникова, О.А. Ковтун; [Под ред. М.Х. Хутыза]; Кубан. гос. ун-т. – Краснодар: МП "Оранта", 1992. – 95 с.
5. Алексеев С.С. Восхождение к праву. Поиски и решения / Сергей Сергеевич Алексеев. – М.: Статут, 2001. – 748 с.
6. Луць А.В. Свобода договору в цивільному праві України: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Аліна Володимирівна Луць. – К., 2001. – 18 с.
7. Брагинский М.И. Договорное право. Книга первая. Общие положения / Михаил Исаакович Брагинский, Василий Владимирович Витрянский. – М.: Статут, 2005. – 842 с.
8. Луць В.В. Контракты у підприємницькій діяльності: навч. посібник / Володимир Васильович Луць. – К.: Юрінком Інтер, 1999. – 560 с.
9. Горев В.О. Свобода договору як загальна засада цивільного законодавства України: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Віктор Олександрович Горев. – К., 2007. – 20 с.
10. Сібільов М.М. Свобода договору і її межі за Цивільним кодексом України та за Цивільним кодексом Російської Федерації: матеріали міжн. наук.-практ. конф. [«Проблеми цивільного права та процесу (пам'яті проф. О.А. Пушкіна)»], (Харків, 26 трав. 2007 р.) / За ред. В.А. Кройтора, Р.Б. Шишки, Є.О. Мічуріна. – Харків, ХНУВС, 2007. – 374 с.

11. Макаренко Г.В. Завдаток як спосіб забезпечення зобов'язань: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право». – Одеська національна юридична академія, Одеса, 2008. – 20 с.
12. Брагинский М.И. Договорное право: Общие положения / Михаил Исаакович Брагинский. – М.: Статут, 1997. – 681 с.
13. Витрянский В.В. Договор перевозки / Василий Владимирович Витрянский. – М.: Статут, 2001. – 526 с.
14. 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 349.41

ПОНЯТТЯ ТА ОЗНАКИ ПРИБЕРЕЖНОЇ СМУГИ МОРІВ ЯК ПРАВОВОЇ КАТЕГОРІЇ

Роговенко О.В., ст. викладач

Сумський національний аграрний університет

За допомогою наукових методів пізнання (аналізу та індукції) сформульовано юридичні ознаки та запропоновано власне визначення прибережної смуги морів як правової категорії.

Ключові слова: прибережна смуга, природні ресурси, природокористування.

Роговенко О.В. ПОНЯТИЕ И ПРИЗНАКИ ПРИБРЕЖНОЙ ПОЛОСЫ МОРЕЙ КАК ПРАВОВОЙ КАТЕГОРИИ / Сумской национальной аграрный университет, Украина

С помощью научных методов познания (анализа и индукции) сформулированы юридические свойства и предложено собственное определение прибрежной полосы морей как правовой категории.

Ключевые слова: прибрежная полоса, природные ресурсы, природоиспользование.

Rogovenko O.V. CONCEPT AND CHARACTERISTICS OF THE COASTAL ZONE OF THE SEAS AS A LEGAL CATEGORY / Sumy national agrarian university, Ukraine

The author suggests her own definition of sea coastal zone as a legal category and defines its characteristic features based on scientific cognition methods of analysis and synthesis.

Key words: sea coastal zone, natural resources, nature use.

Контактна зона «суходіл-море» є важливим, навіть стратегічним, об'єктом (особливо для України, яка не має внутрішніх морів) не лише з екологічного, а й з економічного та політичного (міжнародно-правового) погляду. Питання комплексного використання, а відтак, і об'єктивації в правовому регулюванні прибережних смуг морів (або подібних територій) виникали переважно в економічній радянській доктрині наприкінці 1970-х - початку 1980-х років і стосувалися розвитку морського господарства [1, 2]. На значному політико-економічному значенні морського середовища загалом, прибережних морських зон та прибережних частин суші поряд з екологічною вразливістю останніх наголошує Розділ 17 «Захист океанів, усіх видів морів, включаючи закриті та напівзакриті моря та прибережних територій та захист, раціональне використання та відтворення живих ресурсів» Порядку денного на XXI сторіччя, ухваленого Конференцією в Ріо-де-Жанейро в 1982 році [3].