

В.В. Родіна

ЩОДО РЕГУЛЮВАННЯ ВІДНОСИН ІЗ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ, ВАНТАЖІВ ТА БАГАЖУ ЦИВІЛЬНИМ І ГОСПОДАРСЬКИМ КОДЕКСАМИ

Сфера міського електротранспорту є важливою для розвитку держави. За електричним транспортом майбутнє світового розвитку. У цій сфері переплелися приватні і публічні інтереси. Можна сказати, що саме ця сфера є місцем співпраці держави, територіальних громад і приватного капіталу. Однак для подальшої активізації такої співпраці слід визначитися яким із двох кодексів (Цивільний кодекс України – ЦК України, та Господарський кодекс України – ГК України) і в якій мірі повинні регулюватися відповідні транспортні правовідносини.

ЦК України у главі 64 «Перевезення» містить загальні положення про перевезення вантажів, пасажирів, багажу, пошти. Пунктом 1 статті 910 ЦК України «Договір перевезення пасажирів та багажу» передбачається, що за договором перевезення пасажирів одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, а в разі здавання багажу – також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу – також за його провезення [1].

ЦК України визнає та відзначає вартісний характер послуги з перевезення пасажирів і багажу. Тобто діяльність з надання послуг із перевезення пасажирів і вантажів має системний або разовий відносно окремого пасажирів та його багажу вартісний характер та має цінову визначеність. Цінова визначеність або укладення договору перевезення пасажирів та багажу підтверджується, як визначено пунктом 2 статті 910 ЦК України, видачею відповідно квитка та багажної квитанції, форми яких встановлюються відповідно до транспортних кодексів (статутів) [1].

Наявність публічних інтересів, вартісного характеру діяльності, цінової визначеності послуг, що надаються, свідчить про комплексність, складність і розгалуженість досліджуваних транспортних правовідносин. Діяльність

підприємств міського електротранспорту повинна регулюватися нормами ГК України та актами господарського законодавства, а управління такими підприємствами повинно регулюватися актами адміністративного законодавства.

У ГК України пунктом 1 статті 3 визначено, що під господарською діяльністю розуміється діяльність суб'єктів господарювання у сфері суспільного виробництва, спрямована на виготовлення та реалізацію продукції, виконання робіт чи надання послуг вартісного характеру, що мають цінову визначеність [2]. Безумовно, діяльність підприємств міського електротранспорту є господарською; а в її межах – підприємницькою, оскільки здійснюється для досягнення економічних і соціальних результатів та з метою одержання прибутку.

Самі підприємства міського електротранспорту підпадають під визначення суб'єктів господарювання, даного частиною 1 статті 55 ГК України: «учасники господарських відносин, які здійснюють господарську діяльність, реалізуючи господарську компетенцію (сукупність господарських прав та обов'язків), мають відокремлене майно і несуть відповідальність за своїми зобов'язаннями в межах цього майна, крім випадків, передбачених законодавством»; та під визначення господарських організацій, даного частиною 2 статті 55 ГК України: «юридичні особи, створені відповідно до Цивільного кодексу України, державні, комунальні та інші підприємства, створені відповідно до цього Кодексу, а також інші юридичні особи, які здійснюють господарську діяльність та зареєстровані в установленому законом порядку» [2].

Особливістю ГК України є відсутність у ньому глави і взагалі норм, які б регулювали відносини з перевезення пасажирів та багажу. Є лише глава 32 «Правове регулювання перевезення вантажів». Така ситуація є абсолютно невірною. Якщо поділ правовідносин, що регулюються ЦК України та ГК України проведено за суб'єктним складом сторін (другої сторони – споживача послуг перевізника), то тоді виникають питання «чому у ЦК України глава, що регулює перевезення вантажів, є?; або чому її не видалили із ЦК України?». З іншого боку, пасажир як споживачі послуг суб'єкта господарювання і суб'єкта підприємницької діяльності – транспортної організації, не будучи суб'єктами

господарювання, є суб'єктами господарського права – учасниками відносин у сфері господарювання, прямо названими статтею 2 ГК України. А тому вони беруть участь у складних правовідносинах, що мають і господарсько-правові елементи.

Слід сказати, що свого окремого дослідження та, можливо, закріплення у ГК України потребують і інші правовідносини, пов'язані із наданням послуг громадянам. Аналогічні наведеним аргументи на користь визнання статусу господарської діяльності за наданням освітніх послуг наводив Б.В. Деревянко: «...Поняття «суб'єкт господарського права» є найбільш широким. Суб'єкти господарського права у статті 2 ГК України названо учасниками відносин у сфері господарювання. До їх складу крім 1) суб'єктів господарювання віднесено також 2) споживачів; 3) органи державної влади та органи місцевого самоврядування, наділені господарською компетенцією; а також 4) громадян, громадські та інші організації, які виступають засновниками суб'єктів господарювання чи здійснюють щодо них організаційно-господарські повноваження на основі відносин власності.

Навчальні заклади є суб'єктами господарювання. Тому вони відповідно до частини 1 статті 55 ГК України здійснюють господарську діяльність, реалізуючи господарську компетенцію (сукупність господарських прав та обов'язків), мають відокремлене майно і несуть відповідальність за своїми зобов'язаннями в межах цього майна, крім випадків, передбачених законодавством. Вони як суб'єкти господарювання можуть бути суб'єктами підприємницької діяльності – навчальними закладами, утвореними з метою досягнення економічних і соціальних результатів та одержання прибутку...

...Суб'єкти цивільного права – вихованці, учні, студенти тощо будуть споживачами послуг суб'єктів господарювання – навчальних закладів. Правовідносини між ними будуть спрямовуватися на досягнення і публічних, і приватних інтересів. У цьому випадку наука господарського права буде вивчати правовідносини між громадянами - споживачами послуг суб'єктів господарювання - навчальних закладів, а тому споживачі будуть учасниками

відносин у сфері господарювання – суб'єктами господарського права...» [3, с. 68-69].

Певна річ, досліджувані відносини є складними. Тому вони вимагають додаткових досліджень з метою вироблення алгоритму регулювання комплексних транспортних правовідносин актами цивільного та господарського законодавства – прийняттого для обох наукових шкіл, державних органів та самих транспортних організацій і споживачів їхніх послуг незалежно від того чи є вони просто громадянами, чи суб'єктами господарювання.

Література:

1. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 року № 436-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40-44. – Ст. 356.
2. Господарський кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 року № 436-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 18, № 19-20, № 21-22. – Ст. 144.
3. Дерев'янко Б.В. Суб'єкти господарського права та суб'єкти господарювання у сфері надання освітніх послуг / Б.В. Дерев'янко // *Економіко-правові дослідження в ХХІ столітті: практика застосування Хозяйственного кодексу України та напрямки розвитку правового регулювання господарських відносин (к 7-й річниці прийняття Хозяйственного кодексу України): Матер. Четвертої між. науч.-практ. інтернет-конф. (г. Донецьк, 23-30 березня 2010 року) / науч. ред. В.К. Мамутов; НАН України. Ін-т економіко-правових досліджень. – Донецьк: Вид-во «Ноулідж», 2010. – 285 с. – С. 66-70.*

Родіна Валерія Вікторівна – науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблем боротьби із правопорушеннями у сфері господарських і транспортних правовідносин Донецького юридичного інституту Луганського державного університету внутрішніх справ ім. Е.О. Дідоренка