

7. Proposal for the Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 98/71/EC on the legal protection of designs – Extended impact assessment. Commission staff working document, 14.09.2004, SEC (2004) 1097 [Electronic resource].– Mode of access: http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=en&DosId=191717.

8. Proposal for the Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 98/71/EC on the legal protection of designs, 14.09.2004, COM (2004) 0582 final. Explanatory Memorandum [Electronic resource].– Mode of access: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52004PC0582:EN:HTML>.

УДК 347.463

Самойленко Г.В.

к.ю.н., доцент

Запорізький національний університет, м. Запоріжжя, Україна

ДО ПИТАННЯ ПРАВОВОЇ ПРИРОДИ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА

В юридичній літературі дослідженню перевезень вже приділено значної уваги науковців, проте, що стосується сфери пасажирських перевезень наразі в Україні є роботи, присвячені цивільно-правовому регулюванню перевезень таксі [1] та договірному регулюванню перевезень пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні [2]. Проте, комплексного дослідження, присвяченого договірному регулюванню перевезень пасажирів в Україні немає.

Поняття договору перевезення пасажирів та багажу, його основні положення закріплено в ст. 910 ЦК України, відповідно до якої 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 перевезення.

В дисертаційному дослідженні Мінченка А.О. визначено договір перевезення пасажирів залізничним транспортом як двосторонній правовий, оплатний, консенсуальний, предметом якого є послуга. Договір є публічним договором про приєднання [2, с. 9]. Приблизно таку ж характеристику знаходимо в праці Нечипуренка О.М. [1, с. 7].

Що стосується з'ясування правової природи, в працях науковців об-

стоюються позиції щодо віднесення перевезень до договорів послуг, хоча це є умовним, оскільки такі послуги, у результаті яких кінцевий результат пов'язується зі зміною стану речей, займають проміжне місце між роботами та послугами [3, с. 66].

Дана позиція була вироблена специфікою транспортних правовідносин, оскільки транспорт не створює будь-яких нових матеріальних цінностей, а лише забезпечує переміщення в просторі. Ця діяльність з надання послуг з перевезення пасажирів є настільки специфічною, що потребує особливого правового визначення, яке суттєво відрізняється від інших відносин. Це призвело до самостійного регулювання самостійного типу правовідносин, внаслідок чого в ЦК УРСР перевезення було виділено в окрему главу (Глава 30), а в ЦК України 2004 р. в главу 64 (Договір перевезення).

Попри усталене сприйняття характеристики окремих видів договорів за певною класифікаційною схемою, варто наголосити на наявності в доктрині змішування характеристики (встановлення властивостей договору) та його видизації (поділ на типи та види). При цьому характеристика договорів у більшій чи меншій мірі притаманні всім договорам і вона відображає властивості договорів – мінову характеристику (оплатність чи безоплатність); кореспондованість суб'єктивних прав та юридичних обов'язків сторін (односторонність, двох сторонність чи багатосторонність); момент укладання (реальні чи консенсуальні); спосіб виникнення зобов'язань через категорії публічний договір (ст.633 ЦК), договір приєднання (ст.634 ЦК); попередній договір (ст.635 ЦК); за предметом – речовий та зобов'язальний договори.

Наведений критерій не дає уяву про його правову природу. Нам пасує характеристика, запропонована Л. К. Веретельник, що має дворівневу типологічну систему й класифікацію договорів (перший рівень відображає характеристику договору з позиції загальних положень про договір; другий базується на правовій природі договору, його меті та місці в системі договірних прав) [4, с. 6]. Правова природа договору перевезення пасажирів відповідно до мети пов'язана з питанням задоволення людських потреб в організації перевезень, оскільки в основі відносин приватних осіб завжди лежать їх потреби.

С. М. Бервено за сферою застосування, чи за предметом виділив два типи договорів – майнові та організаційні, виходячи з видів цивільних правовідносин [5, с. 226]. О. С. Йоффе та Є. О. Суханов обґрунтовували виключно майновий характер зобов'язання, оскільки зобов'язаннями називаються лише такі правовідносини, які полягають в обов'язку боржника виконати на користь кредитора певну дію, що має майнову цінність

Виходимо з тих позицій, що існує уявлення про правову природу договору перевезення пасажирів не відповідає його істинній сутності, оскільки не можна стверджувати, що в його основі лежить чисто матеріальне чи організаційне правовідношення. Маємо позицію, що зобов'язання, яке виникає з нього, має однозначно нематеріальний характер, оскільки договір не пов'язаний з матеріальними благами, хоч і має ціннісний еквівалент вартості перевезення. Договір перевезення пасажирів є способом реалізації права особи (нематеріального) на свободу пересування (ст. 313 ЦК), а відтак, є зобов'язальним договірним нематеріальним правовідношенням, що містить організаційний елемент і спрямований на реалізацію права людини на свободу пересування.

Література

1. Нечипуренко О. М. Цивільно-правове регулювання перевезень таксі : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 "Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право" / О. М. Нечипуренко. – О., 2008. – 20 с.
2. Мінченко А. О. Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 "Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право" / А. О. Мінченко. – К., 2011. – 22 с.
3. Цивільно-правове регулювання перевезень пасажирів таксі: моногр. / Нечипуренко О.М., Резніченко С.В., Самойленко Г.В. – Одеса: ОДУВС, 2010. – 188 с.
4. Веретельник Л. К. Систематизація договорів у цивільному праві: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 "Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право" / Ламара Котеївна Веретельник. – Харків, 2007. – 19с.
5. Бєрвєно С. М. Проблеми договірної права України: Монографія. / С. М. Бєрвєно. – К.: Юрінком Інтер, 2006, – 392с.
6. Гражданское право : учебник в 2 т. / отв. ред. Е. А. Суханов. – М.: Издательство БЕК, 1998. – 816 с.

Синенко С.В.,
здобувач,
Інститут держави і права
ім. В.М. Корецького НАН України, м. Київ, Україна

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЧАСУ ЩОДЕННОГО ВІДПОЧИНКУ ПРАЦІВНИКІВ ТРАНСПОРТУ

Одним із видів часу відпочинку, який не отримав свого спеціального закріплення в законодавстві, є перерви між змінами (щоденний відпочинок). Виходячи з тривалості робочого дня, час щоденного відпочинку складає весь час поза межами робочого часу протягом доби. Відповідно до ст. 59 КЗпП України тривалість перерви в роботі між змінами має бути не менше подвійної тривалості роботи у попередній зміні (включаючи і час перерви на обід).

Правове регулювання часу щоденного відпочинку працівників транспорту, окрім загальних норм, що містяться в КЗпП України, здійснюється спеціальними нормативно-правовими актами, якими враховано специфіку організації умов праці та встановлено тривалість часу щоденного відпочинку для цієї категорії працівників.

Зокрема, Правила визначення робочого часу та часу відпочинку екіпажів повітряних суден (ПС) цивільної авіації України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 02 квітня 2002 р. № 219, чітко не встановлюють, які саме періоди відпочинку включаються до часу щоденного відпочинку цієї категорії працівників цивільної авіації. Тому можна зазначити, що час щоденного відпочинку екіпажу повітряного судна включає в себе час передпольотного відпочинку; час відпочинку між рейсами; час перерви для харчування. Таким чином, тривалість щоденного відпочинку екіпажу ПС в базовому аеропорту повинна бути не менше подвійної тривалості його попереднього робочого часу. Мінімальна тривалість відпочинку екіпажу ПС повинна становити не менше 12 годин. Однією з особливостей тривалості щоденного відпочинку є період перебування екіпажу повітряного судна за межами базового аеропорту, оскільки за таких умов дозволяється об'єднати час передпольотного відпочинку та час відпочинку між рейсами (польотами) з тривалістю не менше 8 годин та додержанням умов для відпочинку, зазначених даними Правилами. Але такий відпочинок важко назвати повноцінним, оскільки працівники знаходяться поза місцем постійного проживання. Тому позитивним моментом Правил є те, що ними передбачена норма, за якою після повернення в базовий аеропорт членам екіпажу повітря-