

УДК: 349.3.

DOI <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2025.06.1.52>

ОСОБЛИВОСТІ ВИКОНАННЯ ДОГОВОРУ З ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

Менджул М.В.,*докторка юридичних наук, професорка,
професорка кафедри цивільного права та процесу
ДВНЗ «Ужгородський національний університет»
ORCID: 0000-0002-3893-4402*

Менджул М.В. Особливості виконання договору з перевезення пасажирів в умовах воєнного стану.

Досліджено яким чином впливає екстраординарний правовий режим під час воєнного стану на виконання договору перевезення пасажирів. Доведено, що із врахуванням без пекових ризиків необхідним є аналіз адаптації договірних конструкцій до екстраординарних умов, зумовлених війною, включно з питаннями відповідальності перевізника, меж дії форс-мажорних обставин, механізмів зміни або розірвання договору та гарантування безпеки пасажирів. На основі аналізу статистичних даних доведено зростання пасажирських перевезень на рівні ЄС, а також вплив на ці процеси активних воєнних дій в Україні, збільшення кількості переселенців у європейські держави.

Здійснено порівняльний аналіз Регламентів ЄС, що регулюють різні види пасажирських перевезень, у тому числі автобусами, залізницями та громадським пасажирським транспортом. Виявлено стандартизовані підходи в ЄС до поділу автобусних перевезень на «регулярні перевезення, які потребують національного дозволу, виданого компетентним органом; спеціальні регулярні перевезення (наприклад, перевезення працівників або школярів), які не потребують національного дозволу; нерегулярні перевезення». Обґрунтовано, що в умовах євроінтеграції Україні слід забезпечити аналогічні підходи як в ЄС щодо доступності інформації про квитки для осіб із інвалідністю та особливими потребами.

Встановлено, що в Україні тільки окремі особливості договорів врегульовані законом, наприклад укладення договору з перевізником на загальних маршрутах можливе тільки після проведення конкурсу на маршрути чи оборотні рейси (ст. 43, ст. 44). Проте щодо інших договорів перевезення пасажирів особливості їх виконання та зміни не врегульовані, що має бути змінено у процесі рекодифікації цивільного законодавства.

Крім того, доведено, що в Україні не достатньо врегульовано цивільним законодавством особливості договору мультимодальних перевезень пасажирів, у тому числі транскордонних мультимодальних перевезень. При внесенні відповідних змін до законодавства має бути забезпечено пасажирам доступ до інформації про їх права протягом усієї подорожі, у тому числі інформацію про зміни та затримки проміжних рейсів під час всієї подорожі, регулювання питання відшкодування та компенсації будь-якої завданої шкоди.

Ключові слова: цивільно-правовий договір, виконання договору, зміна договору, послуги з перевезення, пасажир, захист прав, особа із інвалідністю, мультимодальні перевезення.

Mendzhul M.V. Features of the execution of a passenger transportation contract under martial law.

The article investigates how the extraordinary legal regime during martial law affects the performance of a passenger transport contract. It is proven that, taking into account the inherent risks, it is necessary to analyze the adaptation of contractual structures to extraordinary conditions caused by war, including issues of the carrier's liability, the limits of force majeure, mechanisms for changing or terminating the contract and ensuring the safety of passengers. Based on the analysis of statistical data, the growth of passenger transport at the EU level is proven, as well as the impact on these processes of active military operations in Ukraine, the increase in the number of displaced persons in European countries.

A comparative analysis of EU Regulations regulating various types of passenger transport, including buses, railways and public passenger transport, has been carried out. Standardized approaches in the EU to the division of bus transport into «regular transport requiring a national permit issued by a competent authority; special regular transport (for example, transport of workers or schoolchildren) that do not require a national permit; irregular transportation». It is substantiated that in the conditions of European integration, Ukraine should ensure similar approaches as in the EU regarding the accessibility of information about tickets for persons with disabilities and special needs.

It is established that in Ukraine only certain features of contracts are regulated by law, for example, concluding a contract with a carrier on general routes is possible only after holding a competition for routes or round trips (Article 43, Article 44). However, with regard to other passenger transportation contracts, the features of their execution and changes are not regulated, which should be changed in the process of recodification of civil legislation.

In addition, it is proven that in Ukraine, civil legislation does not sufficiently regulate the features of a contract for multimodal passenger transportation, including cross-border multimodal transportation. When making relevant amendments to the legislation, passengers should be provided with access to information about their rights throughout the journey, including information about changes and delays of intermediate flights during the entire journey, regulating the issue of compensation and compensation for any damage caused.

Key words: civil law contract, contract execution, contract amendment, transportation services, passengers, protection of rights, disabled person, multimodal transportation.

Постановка проблеми. В умовах воєнного стану має місце екстраординарний правовий режим, що безумовно суттєво впливає на різні цивільні правовідносини, а виконання договору перевезення пасажирів набуває особливого значення в умовах гарантування безпеки та потреби людей покинути небезпечні території, чи навпаки відвідати рідних, які в умовах війни проживають у різних містах і областях України. Саме тому, необхідним є аналіз адаптації договірних конструкцій до екстраординарних умов, зумовлених війною, включно з питаннями відповідальності перевізника, меж дії форс-мажору, механізмів зміни або розірвання договору та гарантування безпеки пасажирів. Наукові дослідження сприятимуть виробленню рекомендацій для забезпечення балансу між оперативними потребами національної оборони та захисту споживачів транспортних послуг.

Метою дослідження є на основі порівняльного аналізу виокремити особливості виконання договору з перевезення пасажирів в умовах воєнного стану.

Стан наукової розробки. В Україні окремі аспекти особливостей перевезення пасажирів і укладення при цьому договорів були досліджені у окремих працях [1]. Окрему увагу науковці приділяють тому, що воєнні дії/режим воєнного стану є класичною обставиною непереборної сили [2], при цьому навіть пропонують у договорах перевезення включати положення (клаузи) про війну/воєнний стан як для звільнення від відповідальності, так і як підставу для розірвання договору [3]. Крім того, вчені досліджують виклики міжнародних перевезень (вантажів) під час воєнного стану, рекомендують адаптувати нормативні механізми під безпекові ризики [4], аналізують економічні зміни на ринку пасажирських автоперевезень України, встановлюють зниження внутрішніх перевезень, зростання частки міжнародних перевезень, фіксують зміни цін, попиту, маршрутів, появи численних «тіньових» перевезень [5] тощо. Водночас недостатньо проведено досліджень, які б аналізували предмет доказування у справах про неналежне виконання медичними працівниками своїх обов'язків із врахуванням сучасних ризиків в Україні, у тому числі із розвитком цифрових технологій.

Виклад основного матеріалу. Воєнний стан сприяв розвитку пасажирських перевезень між Україною та державами-членами ЄС. Вирішальну роль у цьому процесі відіграло як продовження активних воєнних дій, так і збільшення кількості переселенців із України. Так, протягом вересня цього року тимчасовий захист у країнах ЄС отримало 79 тисяч новоприбулих українців, що перевищує показник за серпень на 49%, будучи найбільшим показником від серпня 2023 року, 47% із вказаних осіб були підлітки до 22 років чоловічої статі. Загалом, 4,3 мільйона українців отримали в ЄС тимчасовий захист (найбільше, понад 1,2 млн. у Німеччині та понад 1 млн. у Польщі) [6].

Ще до війни в рамках ЄС було проведено дослідження, що показало у 2019 році в ЄС значне зростання наземних пасажирських перевезень (6 трильйонів пасажиро-кілометрів) на 33,5% у порівнянні із 1995 роком. Європейські експерти відмітили, що пасажироперевезення зростало зі складним річним темпом зростання на рівні 1,2% протягом 24 років у період з 1995 по 2019 рік. У 2022 році було перевезено загалом близько 5 617 мільярдів пасажиро-кілометрів, що становить збільшення на 24,9% порівняно з 1995 роком (відповідає CAGR на рівні 0,8%). Вказане невелике спадання було результатом впливу пандемії COVID-19. На разі експерти прогнозують збільшення до 6 088 млрд. пасажиро-кілометрів у 2025 році (збільшення на 8,4% порівняно з 2015 роком) та 6 487 млрд. пасажиро-кілометрів у 2030 році (збільшення на 15,5% порівняно з 2015 роком) [7].

Найбільшу частку перевезень пасажирів займає легковий автомобільний транспорт, у 2022 році легковими автомобілями було подолано 4 100 мільярдів пасажиро-кілометрів, зростання відбулося на 24,8% між 1995 і 2022 роками в ЄС. Важливо зазначити, що під час пандемії, у 2020 році, частка легкових автомобілів значно зросла, на 8,7 процентних пункти порівняно з попереднім роком. Цей ефект триває, причому частка на 1,4 процентних пункти вища у 2022 році порівняно з 2019 роком.

Згідно із прогнозами експертів легкові автомобілі залишатимуться домінуючим видом транспорту в ЄС найближчим часом, прогнозується приблизно 4 354 та 4 533 мільярди пасажиро-кілометрів буде пройдено у 2025 та 2030 роках відповідно.

Громадські види транспорту (автобуси, потяги, трамваї та метро) також користуються попитом серед пасажирів і спостерігається і тут динаміка до зростання. У 2019 році обсяг перевезень громадським транспортом у ЄС досяг близько 995 мільярдів пасажиро-кілометрів. Загалом, перевезення пасажирів автобусами, потягами, трамваями та метро серйозно постраждали від обмежень на поїздки, пов'язаних з COVID-19, у 2022 році кількість автобусних перевезень скоротилася на 13,2%, поїздів – на 28,7%, а трамваїв і метро – на 8,4% (порівняно з 1995 роком) [7].

Для з'ясування особливостей виконання договору з перевезення пасажирів в умовах воєнного стану необхідно проаналізувати стандарти та нормативні засади регулювання договорів з перевезення пасажирів в ЄС та Україні.

Пасажирські перевезення в ЄС регулюють декілька актів, зокрема міжнародні перевезення пасажирів автобусами регулюються Регламентом (ЄС) № 1073/2009, який замінив Регламент (ЄЕС) 684/92 та Регламент (ЄС) № 12/98 [8], а також Регламентом Комісії (ЄС) № 611/2012 від 9 липня 2012 року про внесення змін до Додатка II до Регламенту (ЄС) № 1073/2009 Європейського Парламенту та Ради про спільні правила доступу до міжнародного ринку автобусних перевезень [9] та Регламентом Ради (ЄС) № 517/2013 від 13 травня 2013 [10]. На рівні ЄС передбачено, що для міжнародних перевезень пасажирів автобусом необхідне отримання ліцензії в одній із держав-членів ЄС, за таких умов є вільний доступ до всього міжнародного ринку автомобільних перевезень. При ліцензуванні здійснюється перевірка відповідності умовам, передбаченим у ЄС, а також стандартам водіїв і транспортних засобів. На рівні ЄС передбачені Регламентом види автобусних перевезень: «регулярні перевезення, які потребують національного дозволу, виданого компетентним органом; спеціальні регулярні перевезення (наприклад, перевезення працівників або школярів), які не потребують національного дозволу, якщо вони передбачені договором між організатором та транспортним оператором; нерегулярні перевезення (наприклад, перевезення групи молоді на концерт в іншій державі-члені або одноразова туристична поїздка), які потребують лише дорожнього листа; перевезення за власний рахунок, тобто перевезення, яке не здійснюється за плату чи винагороду».

Крім того, передбачені стандарти ЄС для регулювання послуг громадського пасажирського транспорту. Зокрема, Регламент (ЄС) № 1370/2007 містить рекомендації компетентним органам щодо регулювання послуг громадського пасажирського транспорту, проведення державних закупівель тощо [11].

Окрема увага у рамках ЄС приділяється регулювання перевезень пасажирів залізничним транспортом. При цьому для розвитку певних видів перевезень Регламентом (ЄС) № 1371/2007 передбачено право державам-членам звільняти від оподаткування міські, приміські та регіональні перевезення, а також таких, що обслуговують транскордонні регіони або міські агломерації. У висновках до свого звіту про застосування Регламенту Комісія зазначила, що «широке використання звільнень є серйозною перешкодою для досягнення мети Регламенту», оскільки воно перешкоджає створенню рівних умов для залізничних підприємств по всьому Союзу та позбавляє пасажирів залізниці правової визначеності та повного здійснення своїх прав. Відповідно до статті 10 Регламенту, яка стосується систем інформації про подорожі та бронювання, залізничні підприємства та продавці квитків повинні використовувати комп'ютеризовану систему інформації та бронювання для залізничного транспорту (CIRSRT), яку залізничні підприємства можуть створити відповідно до процедур, зазначених у цій статті. Стаття 8(1) Регламенту зазначає, що зобов'язання залізничних підприємств та продавців квитків надавати пасажирам на запит принаймні інформацію, викладену в частині I Додатку II, застосовується незалежно від статті 10 Регламенту. Таким чином, зобов'язання надавати інформацію не залежить від створення комп'ютеризованої системи та є незалежним від каналу збуту. Інформація, яку неможливо надати через комп'ютеризовану систему, має надаватися в альтернативних форматах, доступних для осіб з інвалідністю (стаття 8(3)) [12].

В умовах євроінтеграції Україні слід також забезпечити аналогічні підходи щодо доступності інформації про квитки для перевезень осіб із інвалідністю та особливими потребами. Війна зумовила зростання кількості людей в Україні серед військових та цивільного населення із інвалідністю, такими вадами зору, слуху, іншими особливостями, що обмежує їх мобільність.

ЦК України при визначенні поняття договору перевезення пасажирів, поєднує і перевезення пасажирів та альтернативно і перевезення водночас особистого багажу (ст. 910). В Україні крім загальноцивільністичних норм про регулювання договору перевезення, також є спеціальні норми у окремих нормативно-правових актах. Наприклад, Закон України «Про автомобільний транспорт» у статті 42 розмежував окремі особливості залежно від виду перевезення пасажирів, чи то для організації пере-

везення пасажирів на різних загальних маршрутах (укладається між перевізниками та органами місцевої влади), для перевезення пасажирів на таких маршрутах (вважається укладеним або з моменту купівлі квитка/реєстрації електронного квитка пасажиром, а у випадку наявності пільг - із часу посадки до автобусу), договір про нерегулярні перевезення (сторонами є перевізник та замовник, укладений з моменту підписання), договори про перевезення на таксі та про обслуговування легковим автомобілем [13]. При цьому тільки окремі особливості вказаних договорів врегульовані законом, наприклад: укладення договору з перевізником на загальних маршрутах можливе тільки після проведення конкурсу на маршрути чи оборотні рейси (ст. 43) із обов'язковим врахуванням структури парку автобусів, які залучені на маршрут, їх пасажиромісткістю, класу, технічних та екологічних показників, дотримання державних соціальних нормативів по транспортному обслуговуванню (ст. 44) тощо. Проте щодо інших договорів перевезення пасажирів особливості їх виконання та зміни не врегульовані, що має бути змінено у процесі рекодифікації цивільного законодавства.

На виконання договорів перевезення пасажирів однозначно впливає війна. Одним із перших вірних рішень, було ухвалення продовження всіх договорів про організацію перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування у межах однієї області чи між областями [14]. Продовження строку дії договорів можливе тільки при наявності згоди сторін, а також при умові, що перевізник підтвердить спроможність виконати зобов'язання.

Ми погоджуємося із позицією М. Стефанчука, що під час воєнного стану договірні зобов'язання можуть призупинятися, розриватися, саме на підставі суперечності цілям воєнного режиму. При цьому, війна як «непереборна сила є обставиною, що може звільняти від відповідальності за невиконання, проте не означає автоматичної втрати сили договору» [2].

Європейські дослідники зауважують, що не дивлячись на те, що протягом десятиліть права пасажирів були основою транспортної та споживчої політики ЄС, забезпечуючи захист пасажирів на всіх видах транспорту, виявлено суттєві прогалини, що зумовлюють низку проблем під час виконання договорів про перевезення пасажирів, у тому числі їх обмежену обізнаність щодо правил перевезень та умов договорів. На разі, все більша кількість пасажирів користується послугами посередників для бронювання мультимодальних поїздок, що відповідає цілям Європейської зеленої угоди щодо скорочення викидів. Однак виникають проблеми, оскільки пасажирів не мають інформації про збої та свої права під час переходу з одного виду транспорту на інший. Оператори, які забезпечують один етап подорожі, мають труднощі з розумінням правил відповідальності, особливо в посередницькому спілкуванні між перевізником, посередником та пасажиром [15].

В Україні на жаль, особливості мультимодального договору перевезення пасажирів не достатньо досліджений та потребує більшої правової визначеності. ЦК України у ч. 2 ст. 913 містить право пасажирів на перевезення за документом мультимодального перевезення/кількома видами транспорту, проте Закон України «Про мультимодальні перевезення» врегульовує детально мультимодальні перевезення вантажу [16]. Водночас саме дане питання потребує нагального врегулювання, а враховуючи зростання попиту на мультимодальні перевезення пасажирів при виконанні таких договорів має бути забезпечено пасажирам доступ до інформації про їх права протягом усієї подорожі, у тому числі інформацію про зміни та затримки проміжних рейсів під час всієї подорожі, бажано електронними засобами, регулювати питання відшкодування та компенсації будь-якої завданої шкоди тощо.

Висновки. Особливості виконання договорів перевезення пасажирів в умовах воєнного стану залежать безпосередньо від безпекових ризиків, зумовлюються частими темпоральними змінами щодо надання послуги перевезення, зокрема можливими змінами часу виїзду, приїзду, навіть зміною маршруту під впливом форс-мажорних обставин. Водночас в Україні не достатньо врегульовано цивільним законодавством особливості договору мультимодальних перевезень пасажирів, у тому числі транскордонних мультимодальних перевезень. При внесенні відповідних змін до законодавства має бути забезпечено пасажирам доступ до інформації про їх права протягом усієї подорожі, у тому числі інформацію про зміни та затримки проміжних рейсів під час всієї подорожі, регулювання питання відшкодування та компенсації будь-якої завданої шкоди тощо. Крім того, особливої уваги потребують норми щодо гарантування доступу до перевезень всіма видами транспорту особам із інвалідністю та обмеженою мобільністю.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Уляна Гришко. Договір перевезення пасажирів та багажу як різновид споживчого договору. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 20. С. 12–16. DOI <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.12.02>.
2. Стефанчук, М. Особливості договірної відповідальності в умовах воєнного стану. *Актуальні проблеми правознавства*. 2023. Вип. 1. С. 166–172. DOI:10.35774/app2023.01.166.

3. Сірко Р.Б. Актуальні питання цивільно-правової відповідальності сторін за договором перевезення об'єктів перевезення транспортними засобами в сучасних умовах. *Правова позиція*. 2022. № 4 (37). С. 159-162. DOI <https://doi.org/10.32782/2521-6473.2022-4.29>.
4. Матвєєва А.В., Панченко В.В. Правове забезпечення міжнародних перевезень в умовах воєнного стану. *Актуальні проблеми права: теорія і практика*. 2023. №2 (46). С. 180–192. DOI:10.33216/2218-5461/2023-46-2-180-192.
5. Власенко Д.. Ринок пасажирських автоперевезень України в умовах воєнного стану: аналіз викликів та стратегії оптимізації. *Економіка та суспільство*. 2025. DOI:10.32782/2524-0072/2025-75-20.
6. Рекордна за два роки кількість українців отримала захист ЄС у вересні. URL: <https://gkpress.if.ua/rekordna-za-dva-roky-kilkist-ukrayintsiv-otrymala-zahyst-yes-u-veresni>.
7. Passenger transport activity. URL: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/sustainability-of-europes-mobility-systems/passenger-transport-activity>.
8. Regulation (EC) No 1073/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 on common rules for access to the international market for coach and bus services, and amending Regulation (EC) No 561/2006 (recast) (Text with EEA relevance). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02009R1073-20130701>.
9. Commission Regulation (EU) No 611/2012 of 9 July 2012 amending Annex II to Regulation (EC) No 1073/2009 of the European Parliament and of the Council on common rules for access to the international market for coach and bus services Text with EEA relevance. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32012R0611>.
10. Council Regulation (EU) No 517/2013 of 13 May 2013 adapting certain regulations and decisions in the fields of free movement of goods, freedom of movement for persons, company law, competition policy, agriculture, food safety, veterinary and phytosanitary policy, transport policy, energy, taxation, statistics, trans-European networks, judiciary and fundamental rights, justice, freedom and security, environment, customs union, external relations, foreign, security and defence policy and institutions, by reason of the accession of the Republic of Croatia. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32013R0517>.
11. Passenger transport. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/passenger-transport_en.
12. Communication from the commission. Interpretative Guidelines on Regulation (EC) No 1371/2007 of the European Parliament and of the Council on rail passengers' rights and obligations. URL: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015XC0704\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015XC0704(01)).
13. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>.
14. Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. № 176 і від 3 грудня 2008 р. № 1081: Постанова Кабінету Міністрів України від 29.04.2022 № 512. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/512-2022-%D0%BF#Text>.
15. IRU Position paper on the European Commission proposal for a Passenger Mobility Package. URL: <https://www.iru.org/system/files/European%20Commission%20proposal%20for%20Passenger%20Mobility%20Package.pdf>.
16. Про мультимодальні перевезення: Закон України від 17.11.2021 № 1887-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text>.