

9. Сатановська О. Еволюція інституту прописки: що далі? / О. Сатановська // Юридичний журнал. – 2003. – №4 (10) – С. 34-36.

10. Цивільне право України. Підручник. Книга 1. – 2-е видання, доповнене і перероблене. / За редакцією Дзери О.В., Кузнєцової Н.С. – К.: Юрінком Інтер, 2003. – 736 с.

ПРОБЛЕМИ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОГО ЗАХИСТУ ПРАВ ПАСАЖИРІВ МІСЬКИХ ТА ПРИМІСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Ніколаєнко І.Р.

*аспірант кафедри цивільного права
Запорізький національний університет*

Перевезення пасажирів автомобільним транспортом (маршрутними таксі та автобусами) є одним з найпопулярніших видів перевезень пасажирів у міському та приміському сполученнях. Притому, перевезення пасажирів трамваями, тролейбусами, метро (рейковий транспорт) врегульовано Законом України «Про міський електричний транспорт».

Звичайно, як регулювання правовідносин з перевезень пасажирів у міському та приміському сполученнях, так і наслідки неналежного виконання перевізниками своїх обов'язків з договору перевезення пасажирів, особливості захисту прав пасажирів, застосування форм та способів захисту порушених прав, закріплено в різних актах позитивного права. Серед них – Закон України «Про транспорт» № 232/94-ВР від 10.11.1994 р., Закон України «Про автомобільний транспорт» № 2344-III від 05.04.2001 р., Закон України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» № 1775-III від 01.06.2000 р., Закон України «Про захист прав споживачів» № 1023-XII від 12.05.1991 р. (в редакції від 02.12.2012 р.), Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності наземних транспортних засобів» № 1961-IV від 01.07.2004 р. (в редакції 04.02.2013 р.), Закон України «Про дорожній рух» № 3353-XII від 30.06.1993 р., Цивільний кодекс України № 435-IV від 16.01.2003 р., Господарський кодекс України № 436-IV від 16.01.2003, Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» № 176 від 18.02.1997 р. (редакція 22.06.2012 р.) та ін.

Звичайно, що найтипівішими порушеннями прав пасажирів, які закріплені в транспортних статутах та кодексах, Правилах перевезень пасажирів відповідним видом транспорту, є:

- завдання шкоди здоров'ю особи, спричинення смерті чи каліцтво особи;
- завдання моральної шкоди пасажирові;
- відмова особі у перевезенні;
- незабезпечення висадки пасажирів на зупинці, тощо;

– інші види порушень.

Звичайно, що будь-яке невиконання перевізником (водієм транспортного засобу) покладених на нього обов'язків, вже може вважатися порушенням прав пасажирів.

Так, Правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту в редакції 28.10.2017 р. закріплюють обов'язки водія автобуса, серед них:

2) виконувати вимоги Правил, Правил дорожнього руху та правил технічної експлуатації автобуса;

4) дотримуватися визначеного маршруту та розкладу руху автобуса;

6) стежити за виконанням пасажирами своїх обов'язків та безпечним розміщенням ними багажу і ручної поклажі в автобусі;

8) вживати необхідних заходів до забезпечення безпеки пасажирів у разі виникнення перешкод для руху на маршруті;

11) зупиняти автобус для посадки та висадки пасажирів на відстані не більше ніж 0,5 метра від краю проїзної частини дороги;

14) бути охайно одягненим, чемно поводитися з пасажирами;

15) оголошувати найменування і тривалість зупинки;

16) продавати квитки пасажирам до початку руху автобуса у передбачених законодавством випадках;

19) перевіряти у разі обслуговування пасажирів з обмеженими фізичними можливостями після прибуття до пункту призначення, чи здійснив пасажир заплановану висадку та чи не забув багаж та/або ручну поклажу чи особисті речі.

В той же час, самі Правила не містять наслідків порушень цих та інших обов'язків перевізника (водія) у вигляді компенсацій пасажирам чи несення договірної цивільно-правової відповідальності перевізника.

В той же час, Главою 64 ЦК України передбачено загальні засади цивільно-правової відповідальності перевізника саме за шкоду, завдану пасажиrowі та його багажу. Зокрема, ст. 924 ЦК України передбачає відповідальність перевізника за втрату, нестачу, псування багажу. Але при міських та приміських перевезеннях йдеться, здебільшого про перевезення ручної поклажі, яка не здається перевізникові для перевезення.

Єдино діючою нормою залишається ст. 928 ЦК України, яка передбачає відповідальність перевізника за шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажирів, але і та відсилає до Глави 82 ЦК України (відшкодування шкоди).

Єдиним важливим моментом для пасажирів у цій ситуації є закріплення у зазначеній главі, ст. ст. 1166-1168 ЦК України (відшкодування моральної та матеріальної шкоди), ст. 1187 ЦК України (відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки) можливості відшкодування завданої моральної та матеріальної шкоди пасажиrowі за відсутності вини перевізника (крім дії обставин непереборної сили або умислу потерпілого). Тут йдеться про безумовну відповідальність перевізника.

Та якщо питання захисту прав пасажирів у випадку завдання йому моральної чи матеріальної шкоди є, так би мовити, традиційними, то питання, пов'язані з

відмовою у здійсненні перевезень є такими, що мають в своїй основі не цивілістичні причини.

Розглянемо справу № 22ц-20117/2008 р. [1]. За її матеріалами, позивач (пасажир) звернувся до перевізника з «Ерфолг» про стягнення матеріальної та моральної шкоди, посилаючись на те, що 13 квітня 2004 року близько 21 год. 50 хв. він рухався в маршрутному таксі яким керував водій ОСОБА_7 – працівник ТзОВ «Ерфолг».

На його прохання зупинити таксі біля будинку пошти по вул. Щорса ОСОБА_7 навмисно різко загальмував, внаслідок чого пасажир впав на металеву підлогу маршрутного таксі, травмувавши коліна та суглоби.

Після травми у нього погіршився стан здоров'я, він лікувався амбулаторно, витратив на ліки та санаторне оздоровлення 1314 грн., які просив стягнути з відповідача та моральної шкоди в розмірі 5000 грн.

Колегія дійшла висновку, що ОСОБА_2 має право на відшкодування шкоди, однак, враховуючи, що позивач також допустив порушення Правил, згідно п.158 яких пасажир зобов'язаний здійснювати посадку (висадку) лише після повної зупинки автомобіля.

Такий аргумент є доволі сумнівним, зважаючи на наявність в салоні маршрутного таксі не лише сидячих, але і певної кількості стоячих місць. П. 158 Правил говорить же не про знаходження пасажирів в салоні авто, а про моменти заходу та виходу з нього!

Але це дало підстави для висновку, що позивач впав і отримав ушкодження як з власної необережності, так і з вини водія маршрутного таксі.

Тому суд дійшов висновку, що вимоги позивача про відшкодування матеріальної шкоди не доведені в судовому засіданні!

Об'єктивно кажучи, за відсутності будь-яких доказів як зі сторони позивача, так і з боку відповідача (йдеться про причини гальмування, наявність необережності у діях пасажирів), достатньо важко вирішувати такі справи.

Тим не менше, частко було задоволено вимоги про відшкодування моральної шкоди у розмірі 200 грн.

Інша проблема, – прогалини у законодавстві, які призводять до порушення перевізником права особи на перевезення (коли перевізник не вправі відмовляти пільговим категоріям громадян у перевезеннях, проте, витрати такого перевізника місцевим чи державним бюджетом не компенсуються чи компенсуються частково, що інколи призводить до банкрутства перевізників).

Розглянемо класичну справу. Залізниця здійснює перевезення пільгових категорій пасажирів, однак, управління праці та соціального захисту населення не відшкодовує витрат перевізника. Так, у справі за позовом Державного територіально-галузевого об'єднання «Південно-Західна залізниця» (далі – Залізниця) до управління праці та соціального захисту населення Андрушівської районної державної адміністрації Житомирської області (далі – Управління, РДА відповідно) про визнання бездіяльності та дій протиправними, стягнення коштів, яка розглядалася Судовою палатою в адміністративних справах Верховного Суду України, позивачу було відмовлено у позові. Причина була зазначена ще у рішенні касаційного суду,

який дійшов висновку, що загальний обсяг виплат з місцевих бюджетів на державну програму соціального захисту, яка передбачає компенсаційні виплати за пільговий проїзд окремих категорій громадян, не може перевищувати розміру затверджених субвенцій, в межах яких Управління належним чином виконало свої зобов'язання [2].

Таким чином, системні вади, недолуги чинного законодавства та інші причини як об'єктивного, так і суб'єктивного характеру (приміром, цинічна поведінка водія, хамство, недбалість) створюють передумови для необхідності захисту прав та інтересів постраждалих пасажирів. Завдання цивільного права – створити надійний механізм попередження порушень прав пасажирів, в тому числі шляхом формування чіткого механізму захисту їх порушених прав.

Література:

1. Справа № 22ц-20117/2008 р. Реєстр судових рішень. [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/8954512>

2. Постанова Судової палати в адміністративних справах Верховного Суду України від 13 вересня 2016 р. у справі про визнання бездіяльності та дій протиправними, стягнення коштів з управління праці та соціального захисту населення Андрушівської районної державної адміністрації Житомирської області. [Електронний ресурс] / Режим доступу: https://www.cct.com.ua/2017/13.09.2016_21-5853_15.htm

ЗАПРОВАДЖЕННЯ В ЦИВІЛЬНЕ СУДОЧИНСТВО УКРАЇНИ ПРИНЦИПУ ПРОПОРЦІЙНОСТІ: АНАЛІЗ ПРОЦЕСУАЛЬНИХ ФОРМ РЕАЛІЗАЦІЇ ЗА НОВИМ ЦПК

Прут Ю.А.

*кандидат юридичних наук,
помічник судді*

Івано-Франківський окружний адміністративний суд

Принцип пропорційності вже давно відомий міжнародному публічному порядку і останнім часом згадується в рішеннях Європейського суду з прав людини та Конституційного і Верховного судів України. Науковці теж досліджують цей принцип в аспекті його застосування Європейським судом з прав людини та Конституційним Судом України. Але універсальне розуміння принципу пропорційності для юрисдикційної діяльності, включаючи й цивільне судочинство, як в науковій літературі, так й законодавстві та судовій практиці майже відсутнє.

Водночас в умовах розробки і прийняття нової редакції Цивільного процесуального кодексу України (далі по тексту – новий ЦПК), зазначений принцип, який закріплений в якості основної засади цивільного судочинства в