

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
«ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»



САМОЙЛЕНКО ГЕОРГІЙ ВАЛЕРІЙОВИЧ

УДК 347.823.36:656.076.3

**ДОГОВІР ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА:
ТЕОРІЯ ТА ПРАКТИКА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
ПРАВ ПАСАЖИРА**

Спеціальність 12.00.03 – цивільне право і цивільний процес;
сімейне право; міжнародне приватне право

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора юридичних наук

Одеса – 2021

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана на кафедрі цивільного права Запорізького національного університету Міністерства освіти і науки України.

Науковий консультант доктор юридичних наук, професор
Шишка Роман Богданович,
Київський інститут інтелектуальної власності
та права Національного університету
«Одеська юридична академія»,
професор кафедри інтелектуальної власності та
цивільно-правових дисциплін

Офіційні опоненти: доктор юридичних наук, професор,
дійсний член (академік) НАПрН України
Майданик Роман Андрійович,
Київський національний університет
імені Тараса Шевченка,
завідувач кафедри цивільного права;

доктор юридичних наук, професор,
член-кореспондент НАПрН України
Гаянтч Микола Костянтинович,
Центр експертних досліджень
НДІ інтелектуальної власності НАПрН України,
керівник;

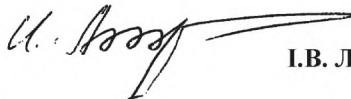
доктор юридичних наук, професор,
заслужений юрист України
Канзафарова Ілона Станіславівна,
Одеський національний університет
імені І.І. Мечникова,
завідувач кафедри цивільно-правових дисциплін

Захист відбудеться «___» 2021 року о ___ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 41.086.03 Національного університету «Одеська юридична академія» за адресою: 65009, м. Одеса, вул. Фонтанська дорога, 23.

З дисертацією можна ознайомитись у науковій бібліотеці Національного університету «Одеська юридична академія» за адресою: 65009, м. Одеса, вул. Академічна, 2.

Автореферат розісланий «___» ____ 2021 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради



І.В. Лагутіна

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Обґрунтування вибору теми дослідження. Численні та типові порушення прав пасажирів, відсутність закріплення та охорони низки прав пасажирів за законодавством України на відміну від законодавства країн ЄС, в яких проводиться ідея забезпечення прав людини в усіх сферах людського буття, включаючи сферу споживання транспортних послуг, відсутність системних нормативних гарантій прав пасажирів на всіх видах транспорту зумовили необхідність комплексного дослідження теоретичних і прикладних проблем правового забезпечення прав пасажирів за законодавством України та ЄС і вироблення уніфікованого підходу до їх вирішення відповідно до концепту приватного права, особливо в умовах євроінтеграційних процесів. Це зумовлює необхідність вироблення цілісної концепції забезпечення прав пасажирів за договором перевезення пасажирів.

Складність завдання зумовлена тим, що суб'єктивні права пасажирів є елементом змісту конкретних відносин, які піддано правовому впливу (нормативного та саморегулювання). Специфіка забезпечення цих прав обумовлена особливостями самих відносин та субінституційністю їх правового регулювання, зокрема, традиціями транспортного права.

Враховуючи, що перевезення пасажирів є, з одного боку, одним із способів здійснення ним свого права на свободу пересування взагалі, а з іншого, – споживанням пасажиром транспортної послуги, яка є виконанням договірних зобов'язань перевізником, а також одним із видів його підприємницької діяльності, правове регулювання цих відносин є сферою цивільного, транспортного та споживчого законодавства.

За домінантної людиноцентричної підходу правового регулювання суспільних відносин права пасажирів мають розглядатися як через призму договору перевезення пасажирів (право зайняти місце в транспортному засобі та бути доведеним до місця призначення), так і через призму забезпечення належних йому прав людини, включаючи право на повагу людської гідності, свободу пересування, у світлі сучасних цивілізаційних підходів із забезпеченням необхідного рівня безпеки, комфорту та своєчасності. При цьому право людини на безпеку, а відтак і його здійснення при виконанні договору перевезення пасажирів має бути нормативно забезпечене, а сама безпека має бути визначена основним критерієм належного виконання договору.

Оскільки рівень нормативного забезпечення прав пасажирів за законодавством України є мінімальним і не задовольняє потреб пасажирів, існує необхідність у визначенні парадигми правового регулювання відносин з перевезення пасажирів та забезпечення його прав, зокрема, права на свободу пересування на безпековій основі, оновленні цивільного, транспортного та споживчого законодавства в цій сфері.

Теоретичною основою дослідження стали висновки, викладені у працях відомих учених з цивільного права: І. А. Безклубого, С. М. Бервено,

Д.В. Бобрової, Т.В. Боднар, В.І. Борисової, М.І. Брагінського, В.А. Васильєвої, В.В. Вітрянського, М.К. Галянтича, А.Б. Гриняка, О.В. Дзери, Т.С. Демченко, А.С. Довгерта, В.А. Єгіазарова, І.В. Жилінкової, О.С. Йоффе, І.С. Канзафарової, Т.С. Ківалової, А.М. Колодія, В.М. Коссака, А.В. Коструби, О.О. Кот, О.В. Кохановської, О.О. Красавчикова, О.Д. Крупчана, Н.С. Кузнєцової, В.В. Луця, Р.А. Майданика, Г.К. Матвєєва, Н.М. Мироненко, Є.О. Мічуріна, О.О. Отраднової, О.А. Підпригори, С.О. Погрібного, М.М. Сибільова, С.О. Сліпченка, О.А. Собчака, І.В. Спасибо-Фатєєвої, Р.О. Стефанчука, Є.О. Суханова, М.А. Тарасова, Р.Й. Халфіної, Є.О. Харитонова, О.І. Харитонової, Я.М. Шевченко, Г.Ф. Шершеневича, С.І. Шимон, Р.Б. Шишки, В.Л. Яроцького сучасних відомих науковців у галузі порівняльного правознавства та теорії права П.М. Рабіновича, О.Д. Святоцького, Ю.С. Шемшученка та ін.

Суттєве науково-теоретичне значення для дослідження правових проблем забезпечення прав пасажирів мають праці зарубіжних науковців, зокрема: Д. Албалат, Ж. Бель, М. Брюнагеля, Н. Гоеля, Л.В. Зарапіної, Д. Калзада, С. Кастелла, М.М. Остроумова, С.Є. Хейгетової, М. Хенслера та ін.

Окремі аспекти правового регулювання договірних відносин з перевезення пасажирів досліджені у дисертаціях: О.М. Нечипуренка «Цивільно-правове регулювання перевезень таксі» (2008), А.О. Мінченка «Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні» (2011), Р.Б. Сірка «Відповідальність учасників цивільних правовідносин, що виникають з перевезення вантажів, пасажирів та багажу залізничним транспортом, за законодавством України» (2012), У.П. Гришко «Захист прав споживачів транспортних послуг» (2017), Г.В. Цірат «Уніфікація норм міжнародного приватного повітряного права: сучасний стан та тенденції» (2019), І.С. Лукасевич-Крутник «Теоретичні засади правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг у цивільному праві України» (2019). Водночас у науці цивільного права до цього часу відсутнє спеціальне комплексне дослідження договору перевезення пасажирів за законодавством України в контексті забезпечення його прав та охоронюваних законом інтересів.

Потребують також вдосконалення акти цивільного, транспортного і споживчого законодавства в частині регламентації договору перевезення пасажирів з акцентуванням забезпечення його прав та законних інтересів з урахуванням законодавчого досвіду країн ЄС, а також правозастосовна практика в цій сфері.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційну роботу виконано в межах плану науково-дослідної роботи Запорізького національного університету «Основні напрямки удосконалення законодавства України в умовах Європейської інтеграції» на 2015–2019 рр. (реєстраційний номер 0115U000710). Тему дисертаційного дослідження затверджено науково-технічною радою Запорізького національного

університету 20 листопада 2014 року (протокол № 3) та уточнено 05 червня 2019 р. (протокол № 12).

Напрямок дослідження обрано з урахуванням положень Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020», затвердженої Указом Президента України від 12.01.2015 р. № 5/2015, Концепції державної політики у сфері захисту прав споживачів на період до 2020 року, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2017 р. № 983-р., Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційного дослідження є розвиток теорії цивільного права щодо забезпечення прав та законних інтересів пасажирів за договором перевезення на підґрунті сучасного концепту цивільного права, а також внесення теоретично обґрунтованих пропозицій про вдосконалення чинного законодавства України в цій сфері та практики його застосування.

Досягнення поставленої мети обумовлює вирішення таких завдань:

визначити методологічні засади дослідження та характеристики правового регулювання перевезення пасажирів та забезпечення його прав;

надати цивільно-правову характеристику відносин у сфері перевезення пасажирів;

визначити структуру правовідносин з перевезення пасажирів;

визначити особливості механізму правового регулювання перевезень пасажирів та надати характеристику його елементів;

з'ясувати особливості позитивного та договірного регулювання перевезень пасажирів;

визначити правові положення пасажирів як споживачів транспортних послуг в концепті права на безпеку;

визначити поняття та надати правову характеристику договору перевезення пасажирів;

охарактеризувати сторони договору перевезення пасажирів;

визначити особливості укладання договору перевезення пасажирів;

встановити зміст договору перевезення пасажирів;

визначити особливості виконання договору перевезення пасажирів та його припинення;

встановити типологію порушень прав та законних інтересів пасажирів та

визначити їх місце в механізмі забезпечення прав пасажирів;

надати загальну характеристику цивільно-правового захисту прав та законних інтересів пасажирів;

охарактеризувати цивільно-правову відповідальність перевізника за договором перевезення пасажирів;

внести пропозиції щодо вдосконалення актів чинного законодавства України у сфері забезпечення прав та законних інтересів пасажирів.

Об'єктом дослідження є цивільні правовідносини, що виникають на підставі договору перевезення пасажирів.

Предметом дослідження є договір перевезення пасажирів: теорія та практика забезпечення прав пасажирів.

Методи дослідження. Дисертація ґрунтується на комплексному застосуванні загальнонаукових та спеціальних методів наукового пізнання відповідно до мети та завдань, з урахуванням визначених предмета та об'єкта дослідження. Діалектичний метод пізнання дозволив дослідити відносини з перевезення пасажирів та особливості їх цивільно-правового регулювання, чинників, що визначають забезпеченість прав пасажирів за цим договором, у їх взаєморозвитку і взаємозв'язку (розділи 1–5). За допомогою історико-правового методу виявлено етапи становлення та розвитку нормативного регулювання договірних відносин з перевезення пасажирів у національному праві (розділ 1, підрозділи 3.1, 3.2). За допомогою формально-логічного методу та методу системного аналізу сформульовано поняття договору перевезення пасажирів, дано його характеристику та розкрито зміст, визначено правове становище пасажирів, поняття та ознаки забезпечення прав пасажирів та його гарантій, права на безпеку та права на вільне пересування, поняття та ознаки цивільно-правової відповідальності, цивільно-правового захисту прав і законних інтересів пасажирів, безпеки та ризику (розділ 3, підрозділи 4.1, 4.2, 4.4, розділ 5). Структурно-функціональний метод дозволив охарактеризувати відносини з перевезення пасажирів, визначити їх суб'єктний склад, права та обов'язки сторін за договором, механізм правового регулювання та його елементи, особливості укладання, виконання та припинення договору, визначити типологію порушень прав пасажирів, механізм захисту прав пасажирів та його елементи, форми та способи захисту, правові наслідки невиконання та неналежного виконання договору (розділ 2, підрозділи 3.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 5.1, 5.2, 5.3). Порівняльно-правовий метод застосовано при дослідженні стану відповідності національного законодавства у сфері забезпечення прав пасажирів європейським стандартам, оцінці ефективності механізму забезпечення прав пасажирів за законодавством України (розділи 1, 5, підрозділи 3.3, 4.4). Метод правового прогнозування застосовано для визначення напрямів гармонізації законодавства України та ЄС у сфері забезпечення прав пасажирів (розділ 1, підрозділи 3.2, 3.3, 4.4, 5.3). Метод моделювання використовувався для наукової аргументації висновків та пропозицій з удосконалення національного законодавства у сфері договірної регулювання перевезень пасажирів.

Теоретичною основою дисертаційного дослідження є наукові праці українських та зарубіжних учених із загальної теорії права, цивільного права, інших галузей системи права України, філософії, економіки та психології.

Нормативну основу дисертації становлять: Конституція України, міжнародно-правові акти, акти цивільного законодавства України та деяких зарубіжних країн.

Емпіричну базу дослідження становлять судова практика із захисту прав пасажирів, зокрема, рішення Європейського суду з прав людини, Суду ЄС, рішення судів України загальної юрисдикції, розміщені в Єдиному реєстрі судових рішень, рішення судових органів зарубіжних країн за період з 2015 по 2020 рр.

Наукова новизна одержаних результатів дисертаційної роботи полягає у тому, що вперше на доктринальному рівні викладена концепція забезпечення прав пасажирів за договором перевезення за цивільним законодавством України.

У дисертації одержано такі результати, що мають наукову новизну:
вперше:

обґрунтовано необхідність правового регулювання договірних відносин із перевезення пасажирів у сучасний період на підґрунті людиноцентричного підходу, оновленого концепту приватного права, орієнтації вектору правового регулювання відносин з перевезення пасажирів на досягнення оптимального балансу інтересів перевізника і пасажирів;

сформована антропологічна (людиноцентрична) парадигма права на вільне пересування при здійсненні перевезення, що базується на ідеї природніх прав людини і має бути визначальною в правовому регулюванні відносин із перевезень пасажирів та підпорядкована забезпеченню їх прав та законних інтересів з урахуванням вимог безпеки;

обґрунтовано пріоритетність права особи на безпеку як універсальної застави цивільно-правового регулювання відносин з перевезення пасажирів. Доведено, що безпека має бути основним критерієм належного виконання договору перевезення пасажирів, диверсифікації ризиків між перевізником та пасажиром, окремою підставою припинення договору шляхом його розірвання чи відмови від нього пасажиром та звільнення перевізника-порушника від цивільно-правової відповідальності;

визначено, що перевезення є одним із способів здійснення особою права на свободу пересування, під час якого людина (пасажир), перебуваючи «під контролем» перевізника, обмежується у можливості здійсненні своїх прав, що зумовлено специфікою технічної експлуатації транспорту. Ці обмеження, як наслідок правового положення пасажирів як фактично «слабкої сторони договору», їх об'єм та межі повинні бути нормативно регламентовані та визначатися виключно критерієм забезпечення безпеки;

встановлено, що основним недоліком законодавства України у сфері правового регулювання перевезень пасажирів є недосконалість механізму забезпечення прав пасажирів, зокрема, відсутність закріплення правових наслідків невиконання чи неналежного виконання перевізником умов договору (за виключенням повітряних перевезень пасажирів) та механізму захисту прав і законних інтересів пасажирів;

аргументовано необхідність застосування єдиного підходу до закріплення загальних прав пасажирів, їх забезпечення, здійснення та захисту для всіх

видів транспорту та особливого, який дозволяє враховувати особливості експлуатації різних видів на основі єдиного критерію безпеки;

аргументовано необхідність визнання та закріплення прав пасажирів та їх гарантій, не передбачених у ЦК України та в актах транспортного законодавства України, як це зроблено в праві ЄС. Серед них права на: доступність та здійснення перевезення на недискримінаційній основі; повну та достовірну інформацію про перевізника, тип та стан транспортного засобу; сприяння і допомогу у здійсненні перевезення; допомогу у разі затримки; альтернативне виконання перевезення у зв'язку з затримкою транспортного засобу на шляху слідування; отримання нормативно закріплених розмірів компенсацій (як наперед узгоджених збитків без доведення вини перевізника) у випадку: затримки, скасування рейсу, відмови у перевезенні поза волею пасажирів, запізнення на стиковий рейс з вини перевізника, затримки доставки багажу чи його втрати і т.п.; швидку і доступну систему подачі та розгляду скарг. Обґрунтовано необхідність визнання та нормативного закріплення цих прав, а також: бути доставленим до пункту призначення, на безпеку, на своєчасну доставку, на визначений рівень комфорту та сервісу, на інформацію про причину затримки та очікувану тривалість затримки у ст. 911 ЦК України та актах транспортного законодавства;

обґрунтовано необхідність законодавчого закріплення обов'язку пасажирів дотримуватися законних вимог екіпажу транспортного засобу, що продиктовано необхідністю забезпечення безпеки пасажирів;

обґрунтовано, що договір перевезення пасажирів є єдиною підставою виникнення правовідносин між перевізником та пасажиром при перевезенні міським електричним транспортом. Запропоновано ст. 4 Закону України «Про міський електричний транспорт» доповнити частиною 9 відповідного змісту;

визначено юридичні гарантії забезпечення суб'єктивних прав пасажирів як сторони договору: організаційно-правові (діяльність органів державної влади по забезпеченню прав пасажирів) і правові (закріплені в правових нормах). Запропоновано їх класифікацію: 1) за рівнями: загально-правові (конституційні), галузеві (цивільно-правові), інституційні (гарантії прав пасажирів, закріплені в Главі 64 ЦК України, транспортному та споживчому законодавстві), субінституційні (закріплені в правилах перевезень пасажирів на різних видах транспорту); 2) нормативні та договірні; 3) за змістом: матеріальні, організаційні та процедурні; 4) за функціональним призначенням: гарантії здійснення та гарантії захисту; 5) за місцем в системі правомочностей пасажирів: здійснення права на власні дії, права вимоги та права на захист; 6) гарантії, що забезпечують: укладення, виконання та припинення договору;

визначено, що забезпечення прав пасажирів включає гарантії (умови і засоби), які забезпечують фактичне здійснення і захист, а не зводиться лише до можливості застосування санкцій. Основними засобами (інструментами впливу на поведінку осіб у правовідношенні) є: 1) дозволи; 2) правові обмеження (обов'язки, заборони, призупинення); 3) правові стимули;

4) санкції. Кореспондуючий обов'язок перевізника є найважливішою формою гарантій прав пасажирів;

вдосконалено:

наукове положення щодо меж саморегулювання відносин з перевезення пасажирів за договором відповідно до змісту ч. 3 ст. 6 ЦК України в частині визначення їх актами транспортного законодавства;

положення щодо обмеження дії принципу свободи договору за договором перевезення пасажирів в частині обґрунтування необхідності забезпечення прав пасажирів як сторони договору, позбавленої можливості впливати на формування змісту договору перевезення пасажирів при перевезенні транспортом загального користування, шляхом застосування конструкції публічного договору;

наукові положення щодо правового становища пасажирів в частині визначеності його моментом укладання договору перевезення пасажирів;

положення щодо забезпечення прав пасажирів в частині обґрунтування необхідності в універсальному (на рівні ЦК України) та спеціальному забезпеченні: а) за видами транспорту; б) за окремими категоріями пасажирів, зокрема, дітей, осіб з інвалідністю, маломобільної та пільгової категорій. Обґрунтовано необхідність приведення у відповідність положень ч. 1 ст. 31 та ч. 2 ст. 313 ЦК України та актів транспортного законодавства щодо самостійного проїзду дітей у віці з 10 років без супроводу дорослих у міському (місцевому) сполученні. З метою охорони прав дитини запропоновано закріпити заборону відмови у перевезенні чи висадки дитини, яка не сплатила вартість проїзду. Запропоновано внести відповідні зміни до ст. 4 Закону України «Про міський електричний транспорт» та п. 43 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту. Визначено, що критерієм забезпечення прав пасажирів з інвалідністю чи обмеженою рухливістю на укладення договору та здійснення поїздки за договором є реальна можливість отримати інформацію та здійснити їх на недискримінаційній основі;

наукові підходи щодо необхідності поширення положень глави 64 ЦК України на безоплатні перевезення пасажирів в частині пропозиції доповнення ст. 910 ЦК України частиною 4 такого змісту: «4. Умови договору перевезення пасажирів, визначені транспортними кодексами та статутами, правилами перевезень пасажирів, є чинними і для безоплатного договору»;

положення щодо застосування Закону України «Про захист прав споживачів» до відносин з перевезення пасажирів конкретизовано необхідністю поширення його дії на ці відносини в частині, не врегульованій актами транспортного законодавства. Оскільки ними не передбачено наслідки порушення прав пасажирів, цей закон розширив межі можливостей захисту прав пасажирів, надавши право пасажирів на відшкодування матеріальної та моральної шкоди. Водночас, оскільки загальний характер норм Закону України «Про захист прав споживачів» не дозволяє врахувати всі особливості відносин

з перевезення, не містить конкретних наслідків порушення прав пасажирів за договором перевезення та захисту його прав, обґрунтовується необхідність їх конкретизації саме в актах транспортного законодавства;

поняття договору перевезення пасажирів в частині виконання перевізником обов'язку перевезення відповідно до умов, визначених сторонами та закріплених транспортними кодексами та статутами, правилами перевезень пасажирів. Запропоновано частину першу ст. 910 ЦК України викласти в такій редакції: «За договором перевезення пасажирів одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення чи здійснити переміщення його за певним маршрутом відповідно до умов, визначених сторонами, закріплених транспортними кодексами та статутами, правилами перевезень пасажирів, паспортом маршруту, 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 доставку»;

дістало подальшого розвитку:

наукові підходи щодо необхідності визначення ролі інших учасників правовідносин з перевезення пасажирів (представників, агентів з продажу квитків). Визначено, що недоліком правового регулювання відносин за участю зазначених осіб є обмеженість регулювання представницьких відносин договором доручення (ч. 2 ст. 237, ст. 243 ЦК України). Запропоновано введення до інституту представництва на основі положень англо-американської доктрини конструкції агентського договору, за яким агент, діючи в інтересах принципала (відповідно, перевізника), може виступати як від його імені, так і від власного імені. Відповідно, відповідальність принципала щодо третьої особи (пасажирів) повинна визначатися його правовим становищем як розкритого (disclosed), частково розкритого (partially disclosed) чи нерозкритого (undisclosed). Частину 2 статті 237 ЦК України запропоновано викласти в такій редакції: «2. Представництвом є вчинення представником правочину в інтересах іншої особи на підставі наданих нею повноважень як від імені особи, яку він представляє, так і від власного імені. Такий правочин породжує наслідки для особи, яку представляють, якщо інше не передбачене законом або договором»;

ідея щодо визнання правового становища адміністратора цифрового мобільного додатку, який використовується для укладання договору перевезення пасажирів таксі в електронній формі як перевізника чи суб'єкта надання інформаційно-диспетчерських послуг уточнена ознаками, які дозволяють відмежувати його від «цифрового сервісу з надання інформаційних послуг»: а) участь у відносинах з перевезення; б) наявність зобов'язання перевезти пасажирів чи організувати його перевезення, а не лише надати інформацію; в) ініціативність передачі інформації; г) визначення

умов перевезення, що є офертою. Запропоновано Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту доповнити пунктом 97–1, яким заборонити залучення перевізників, які не мають необхідного дозволу (ліцензії) на здійснення перевезення пасажирів;

ідея про необхідність нормативного закріплення наслідків порушення прав пасажирів перевізником (затримки рейсу чи доставки, безпідставної чи необгрунтованої відмови пасажирів у перевезенні та ін.) уточнена в частині: 1) відмови пасажирів від договору на різних стадіях його виконання (в т.ч. як самозахисту), підстави, умови та порядок якої потребують нормативної регламентації, що продиктовано забезпеченням безпеки перевезень. На пасажирів має покладатися обов'язок інформувати перевізника про намір відмовитися від договору. Положення, що порядок здійснення пасажиром права на відмову може визначатися актами транспортного законодавства, запропоновано закріпити в п. 6 ч. 1 ст. 911 ЦК України; 2) нормативного закріплення компенсацій (виключної неустойки як наперед узгоджених збитків) за такі порушення, особливо для публічних договорів як оптимального способу захисту прав пасажирів, що не потребує доведення вини перевізника. Запропоновано закріпити право пасажирів на альтернативний вибір: отримання компенсацій без доведення вини перевізника чи відшкодування шкоди в судовому порядку з визначенням її розміру, тим більше такий порядок закріплено на повітряному транспорті. Аргументовано справедливість підходу поглинання відшкодування моральної шкоди сумами компенсацій, на які погоджується пасажир без доведення вини перевізника (застосовано на повітряному транспорті). Обмеження відповідальності перевізника обов'язком повернення вартості квитка у випадку скасування рейсу без сплати компенсацій не сприяє захисту прав та законних інтересів пасажирів;

наукові підходи до розуміння цивільно-правової відповідальності. Визначено, що її варто розглядати в широкому та вузькому значеннях: в широкому – як будь-які негативні наслідки матеріального характеру для порушника внаслідок порушення ним суб'єктивних прав пасажирів (умов договору); у вузькому – як акцесорне зобов'язання порушника, для виконання якого може застосовуватися державний примусовий порядок;

наукові підходи щодо способів захисту прав пасажирів уточнено положенням про застосування: 1) загальних способів захисту, передбачених ст. 16 ЦК України; 2) спеціальних (конкретизованих актами транспортного законодавства);

наукова позиція щодо визнання «ризиків» однією з підстав цивільно-правової відповідальності. Обгрунтовано, що він є не суб'єктивною умовою цивільно-правової відповідальності перевізника у випадку завдання шкоди життю чи здоров'ю пасажирів джерелом підвищеної небезпеки (ст. 1187 ЦК України), а підставою застосування конструкції такої кваліфікованої відповідальності (об'єктивної відповідальності за операційний ризик).

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що основні положення, висновки та рекомендації дисертаційної роботи можуть бути використані у:

науково-дослідній роботі – для подальших наукових досліджень цивільно-правового регулювання відносин із перевезення пасажирів та забезпечення їх прав;

правотворчій діяльності – для вдосконалення законодавства у сфері регулювання відносин з перевезення пасажирів, зокрема, гармонізації його до права ЄС. До Комітету з питань транспорту та інфраструктури Верховної Ради України подано проект Закону України «Про перевезення пасажирів» (лист Комітету з питань транспорту та інфраструктури Верховної Ради України № 04–31/11–2020/60053 від 28.05.2020 р.);

правозастосовній діяльності – для вдосконалення практики застосування актів чинного законодавства України в частині регулювання відносин із перевезення пасажирів (Акт впровадження Комунаського районного суду м. Запоріжжя від 8 червня 2020 р.);

навчальному процесі – при викладанні навчальних дисциплін «Цивільне та сімейне право», «Транспортне право», «Міжнародне приватне право», «Проблеми правового захисту прав людини в діяльності державних органів», «Актуальні проблеми приватного права», а також при підготовці та написанні підручників, посібників, практикумів із зазначених дисциплін (Акт впровадження Тернопільського національного економічного університету від 02.06.2020 р., Акт впровадження Запорізького національного університету від 09.06.2020 р.).

Апробація результатів дослідження. Результати дослідження обговорювались на спільних засіданнях наукового відділу проблем договірного права Науково-дослідного інституту приватного права і підприємництва імені академіка Ф.Г. Бурчака НАПрН України та кафедри цивільного права Запорізького національного університету, а також на засіданні Південного регіонального центру Національної академії правових наук України. Основні ідеї та теоретичні положення дисертаційного дослідження було апробовано на 25 міжнародних, республіканських і регіональних наукових і науково-практичних конференціях, засіданнях круглих столів, зокрема: засіданні Круглого столу «Об'єкти цивільного права» (м. Сімферополь, 16–18.10.2009 р.); Міжнародній науковій конференції «Одинадцять осінніх юридичних читань» (м. Хмельницький, 23–24 листопада 2012 року), Щорічній міжнародній науково-практичній конференції «Запорізькі правові читання» (м. Запоріжжя, 17–18.05.2012 р.), III міжнародній науковій конференції «Транспортне право в XXI столітті» (м. Київ, Національний авіаційний університет, 21.02.2013 р.); IX міжнародній заочній науково-практичній конференції «Научная дискуссия: вопросы юриспруденции» (м. Москва, 31.01.2013 р.); Щорічній міжнародній науково-практичній конференції

«Запорізькі правові читання» (м. Запоріжжя, 17–18.05.2013 р.); Щорічний міжнародний науково-практичний конференції «Запорізькі правові читання» (м. Запоріжжя, 16.05.2014 р.); Всеукраїнській науково-практичній конференції «Договірне регулювання відносин власності («Статика та динаміка відносин власності»)» (м. Запоріжжя, 30 травня 2014 р.); Науково-практичній конференції, присвяченій пам'яті професора О. А. Пушкіна «Проблеми цивільного права та процесу» (м. Харків, 07.06.2014 р.); IV Міжнародний науково-практичній конференції «Людина, суспільство, держава: правовий вимір в сучасному світі» (м. Київ, 27.02.2014 р.); Інтернет-конференції «Цивілістичні читання присвячені пам'яті І. В. Шерешевського «Принципи DCFR як методологічна основа вдосконалення національного цивільного законодавства»» (м. Одеса, 05.12.2014 р.); засіданні Круглого столу «Проблеми здійснення суб'єктивних прав» (м. Харків, 14–15.03.2015 р.); Medzinárodnej vedeckej konferencie «Pravna veda a prax v tretom tisícročí» (27–28.02.2015. Košice, Slovenska republika); Науково-практичній конференції, присвяченій пам'яті професора О. А. Пушкіна «Проблеми цивільного права та процесу» (м. Харків, 27.05.2016 р.); Medzinárodnej vedeckej konferencie «Európska tradícia v medzinárodnom práve: uplatňovanie ľudských práv» (Bratislava, Slovenská republika, 6–7 máj 2016 r.); Щорічний міжнародний науково-практичній конференції «Запорізькі правові читання» (м. Запоріжжя, 20.05.2016 р.); засіданні Круглого столу «Актуальні проблеми договірних права» (м. Запоріжжя, 30.09.2016 р.); Міжнародний науково-практичній конференції «Правова держава: історія, сучасність та перспективи формування в Україні» (м. Ужгород, 19–20.02.2016 р.); Міжнародний науково-практичній конференції «Права та обов'язки людини у сучасному світі» (м. Одеса, Україна, 10–11.11. 2017 р.); Всеукраїнській науково-практичній конференції «Одеські юридичні читання» (м. Одеса, 10–11.11.2017 р.); Всеукраїнській науково-практичній конференції «Правова освіта та правова наука в умовах сучасних трансформаційних процесів» (м. Запоріжжя, 11.11.2017 р.); Всеукраїнській науково-практичній конференції «Безпека як правовий концепт» (м. Київ, 20.04.2018 р.); Щорічний міжнародний науково-практичній конференції «Запорізькі правові читання» (м. Запоріжжя, 18.05.2018 р.); Всеукраїнській науково-практичній конференції «Правова освіта та правова наука в умовах сучасних трансформаційних процесів» (м. Запоріжжя, 20.11.2019 р.); Міжнародний науково-практичній конференції «Модернізація цивільно-правової відповідальності. Матвеевські цивілістичні читання» (м. Київ, 18.10.2019 р.).

Публікації. Основні положення дисертації викладено в 60 публікаціях, з яких 1 – одноосібна монографія, 2 – колективні монографії, 19 наукових статей, опублікованих у фахових виданнях, перелік яких затверджено МОН України, 6 – у зарубіжних періодичних виданнях з юридичного напрямку, в тому числі 1 статті, опублікованій у зарубіжному виданні, що включено до

наукометричної бази Web of Science, 25 тез доповідей і наукових повідомлень на міжнародних і всеукраїнських науково-практичних конференціях, засіданнях круглих столів.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається зі вступу, п'ятих розділів, поділених на дванадцять підрозділів, висновків, списку використаних джерел (798 найменувань), 4 додатків. Загальний обсяг дисертації становить 553 сторінки, з яких основний зміст – 415 сторінок.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **Вступі** обгрунтовано вибір теми дослідження, зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, визначено мету, завдання, об'єкт, предмет та методи дослідження, розкрито наукову новизну і практичне значення одержаних результатів, їх апробацію, зазначено про публікації, структуру та обсяг дисертації.

Перший розділ «Методологічні засади дослідження та характеристика правового регулювання перевезення пасажирів та забезпечення його прав» присвячений визначенню методологічних засад дослідження, загальній характеристиці правового регулювання відносин з перевезення пасажирів та забезпечення прав пасажирів в сучасних цивілізаційних умовах.

У розділі проаналізовано наукові праці, присвячені дослідженню правовідносин з перевезення пасажирів. Встановлено, що результати досліджень зводяться до дискусії щодо правової природи та сутності договору перевезення пасажирів, змісту та динаміки договірних зобов'язань, цивільно-правової відповідальності за договором. На жаль, ці дослідження не орієнтовані на інтереси пасажирів, не присвячені аналізу відповідності прав пасажирів, закріплених у ст. 911 ЦК України та актах транспортного законодавства, потребам пасажирів з урахуванням сучасних тенденцій споживчого законодавства, визначенню парадигми правового регулювання відносин з перевезення пасажирів, яка має бути орієнтована на забезпечення прав пасажирів, відповідно, питанням забезпечення прав пасажирів, наслідкам порушення договору перевезення пасажирів, формам та способам захисту його прав, а також особливостей цивільно-правової відповідальності перевізника як одного із способів захисту прав пасажирів. Здебільшого, вони ґрунтуються на існуючій доктрині правового регулювання перевезень пасажирів за законодавством України, яка базується на застарілій ідеології часів радянської епохи, орієнтованій більше на забезпечення функціонування транспортної системи, аніж на задоволення потреб людини (пасажирів).

Низька ефективність механізму забезпечення прав пасажирів, що призводить до їх порушень і ускладнює захист, зумовили обрання тематики дослідження, орієнтованого на вирішення теоретичних та практичних завдань

забезпечення прав та законних інтересів пасажирів за договором перевезення на підґрунті сучасного концепту цивільного права.

В дисертаційному дослідженні обрано методологічний підхід, в основу якого покладено ідеї людиноцентризму, забезпечення прав пасажирів як людини, споживача та сторони договору, зокрема, права на вільне пересування за договором перевезення пасажирів на безпековій основі, допустимості обмеження прав пасажирів у випадках, з підстав та в межах, визначених законом.

Застосовано відхід від догматичного методу аналізу виключно правових норм. Обґрунтовано необхідність дослідження відносин з перевезення пасажирів, механізму їх правового регулювання та механізму забезпечення прав пасажирів за договором перевезення, правовідношення, яке виникає за таким договором, договір як юридичний факт та як регулятор цих відносин, його зміст, правове становище сторін, правові наслідки порушення договору та особливості захисту прав та законних інтересів пасажирів.

Доведено, що право особи на свободу пересування у поєднанні з правом особи на безпеку має визначати зміст та спрямованість правового регулювання відносин з перевезення пасажирів. Правове регулювання перевезень пасажирів детерміноване положеннями Закону України «Про свободу пересування та вільний вибір місця проживання в Україні». Тому межі здійснення та обмеження прав пасажирів повинні мати законну основу, ґрунтуватися на положеннях зазначеного Закону. Обґрунтовано необхідність конкретизації допустимих обмежень прав пасажирів в транспортних кодексах, статутах та правилах перевезень пасажирів відповідним видом транспорту на основі врахування технічної та технологічної особливостей експлуатації відповідного виду транспорту на безпековій основі. Притому, положення теорії «природних прав людини» варто визнати критерієм правомірності допустимих обмежень.

Визначено, що правове становище пасажирів не обмежується лише правомочностями сторони договору, зокрема, правом вимоги надати місце в транспортному засобі та доставити до пункту призначення. За пасажиром, як носієм особистих немайнових прав в процесі перевезення мають забезпечуватися і право людини на повагу людської гідності, і право на вільне пересування, і право на безпеку та інші права. До окремих з них актами транспортного законодавства застосовуються обмеження, зумовлені особливостями експлуатації різних видів транспорту, що зумовлює вирішення питань обґрунтованості, справедливості та законності подібних обмежень.

Встановлено, що чинне національне законодавство не закріплює низки прав пасажирів, на відміну від права ЄС, яке враховує новітні цивілізаційні запити, зокрема, право на недискримінацію у доступі до перевезень; право на мобільність; на повну, об'єктивну та достовірну інформацію; право на відмову від подорожі, в тому числі внаслідок зриву перевезення чи тривалої затримки відправлення без фінансових втрат для пасажирів; альтернативне виконання

перевезення (на вибір пасажирів з погляду на доцільність завершення подорожі чи повернення до пункту відправлення); допомогу у разі затримки; на виплату компенсацій у випадку: затримки, скасування рейсу, відмови у перевезенні поза волею пасажирів, запізнення на стиковочний рейс з вини перевізника і т.п.; швидку і доступну систему розгляду скарг (обізнаність, доступність, реальність). Обґрунтовано необхідність визнання та нормативного закріплення цих прав, а також: бути доставленим до пункту призначення, на безпеку, на своєчасну доставку, на визначений рівень комфорту та сервісу, на інформацію про причину затримки та очікувану тривалість затримки у ст. 911 ЦК України та актах транспортного законодавства.

Складовими забезпечення прав пасажирів є гарантії: політичні, ідеологічні, соціальні, економічні та юридичні. Забезпечення прав пасажирів має ґрунтуватися на єдності цих гарантії. Юридичні гарантії прав пасажирів включають гарантії: охорони, здійснення, захисту. За різними критеріями в роботі запропоновано класифікацію юридичних гарантії, зокрема: 1) за рівнями: загально-правові (конституційні), галузеві (цивільно-правові), інституційні (гарантії прав пасажирів, закріплені в Главі 64 ЦК України, транспортному та споживчому законодавстві), субінституційні (закріплені в правилах перевезень пасажирів на різних видах транспорту); 2) нормативні та договірні; 3) за змістом: матеріальні, організаційні та процедурні; 4) за функціональним призначенням: гарантії охорони, здійснення та захисту; 5) за місцем в системі правомочностей пасажирів: здійснення права на власні дії, права вимоги та права на захист; 6) гарантії, що забезпечують: укладення, виконання та припинення договору.

Запропоновано класифікацію цивільно-правових гарантії забезпечення прав пасажирів: 1) загальні, закріплені в ЦК України (ст. ст. 3, 12, 13, 15, 272–275 ЦК України); 2) спеціальні, закріплені в ЦК України (Глава 49 ЦК України, Глава 51 ЦК України); 3) особливі, закріплені в Главі 64 ЦК України; 4) закріплені в актах транспортного законодавства, зокрема, нормативне закріплення сум компенсацій на повітряному транспорті, страхування цивільно-правової відповідальності перевізника, страхування на випадок скасування рейсу чи його затримки, притримання платежу та ін.).

Визначено правові засоби забезпечення прав пасажирів: 1) дозволи; 2) правові обмеження (обов'язки, заборони, призупинення); 3) правові стимули; 4) санкції. Аргументовано незадовільний стан юридичної техніки їх застосування.

Другий розділ «Цивільно-правові відносини у сфері перевезення пасажирів» складається з двох підрозділів та присвячений правовій характеристиці відносин у сфері перевезення пасажирів та з'ясуванню структури правовідносин із перевезення пасажирів.

У підрозділі 2.1. «Цивільно-правова характеристика відносин у сфері перевезення пасажирів» визначено, що відносини з перевезення пасажирів виникають з приводу нематеріального блага, яке споживається пасажиром

в процесі надання його перевізником і за своїм економічним змістом є послугою. Визнано допустимість застосування терміну «транспортна послуга» як послуги, що надається перевізником її споживачу шляхом експлуатації місткості транспортного засобу.

Запропоновано дискусію щодо існування фактичних відносин і правовідносин як відносин, врегульованих нормою права, вирішити на користь розуміння останніх як таких, які піддано правовому регулюванню, як ідеальної моделі відносин, запрограмованої правовою нормою (чи мононормою), поведінка учасників яких зазнала правового впливу.

Обґрунтовано багатозначність характеристик та ознак такого правовідношення за різними критеріями. Визначено, що воно є: цивільним (виникає між майново відокремленими, юридично рівними учасниками, що є носіями суб'єктивних цивільних прав та обов'язків з приводу нематеріального блага); споживчим (споживається пасажиром для власних потреб в процесі здійснення підприємницької діяльності перевізника); організаційним (спрямоване на організацію здійснення особистого немайнового права пасажирів на вільне пересування).

Визначено загальні ознаки транспортної послуги: нематеріальний, неуречевлений результат діяльності перевізника (експлуатації місткості транспортного засобу в процесі переміщення його у просторі), невіддільність від особи-надавача послуги, неможливість зберігання, споживання в процесі надання, задоволення нематеріальної потреби пасажирів у переміщенні.

Обґрунтовано, що єдність мети, якої прагнуть учасники в правовідношенні, яке виникає за договором перевезення пасажирів, а саме: здійснення доставки пасажирів до пункту призначення визначає його єдність, самостійність, як і самостійність предмету договірної конструкції, якою врегульовані ці відносини, дозволило законодавцю виокремити договір перевезення в окремий договірний тип.

Доведено, що критерієм визнання правовідношення споживчим є не поширення дії Закону України «Про захист прав споживачів» на регулювання відносин у певній сфері, а особистий характер споживання транспортної послуги з метою задоволення власних потреб у переміщенні в процесі здійснення підприємницької діяльності перевізником. Зазначений Закон спрямований на регулювання таких відносин. Визначено, що Закон України «Про захист прав споживачів» регулює відносини з перевезення пасажирів, які здійснюються на комерційній основі, але в частині, не врегульованій актами транспортного законодавства, що повинно бути прямо закріплено в преамбулі до закону.

Визначено, що споживання, в тому числі транспортних послуг, є компонентом соціалізації, яке перебуває в диференційованій залежності від розвитку суспільства, культури, розвитку цивілізації в цілому. Зроблено висновок про потребу в орієнтації правового регулювання відносин з перевезення пасажирів на зазначену компонентну складову.

Доведено представницький характер відносин між перевізником і іншими учасниками правовідносин з перевезення пасажирів (агентами з продажу квитків, турагентами, туроператорами та ін.), оскільки вони діють на основі наданих їм перевізником повноважень. Обґрунтовано положення, що їх правове становище зумовлене представницьким характером цих правовідносин. Визначено, що наразі відносини комерційного представництва є різновидом договірної представництва, яке виникає на підставі договору доручення (ст. 1000 ЦК України), що не відповідає сучасним підходам широкого кола представництва (дій в інтересах принципала як від його імені, так і від власного). Воно потребує оновлення з урахуванням досвіду зарубіжних країн, в яких легалізовано конструкцію агентського договору та комерційного посередництва. В сфері правового регулювання перевезень пасажирів обґрунтовано можливість запозичення (застосування) положень англо-американської доктрини інституту представництва щодо фактичного перевізника, посередників, представників, продавців квитків, туристичних операторів та агентів. Обґрунтовано потребу нормативного визначення зобов'язаної перед пасажиром особи і змісту таких зобов'язань.

Проаналізовано правовідносини, законодавство, досвід зарубіжних країн у регулюванні перевезень пасажирів, в яких використовуються мобільні додатки на основі платформ Uber, BlaBlaCar, Cabify та подібних їм. Визначено, що при перевезенні пасажирів таксі недостатньо визначенням є правове становище суб'єкта, який надає інформаційні (цифрові), інформаційно-диспетчерські послуги чи здійснює організацію перевезення шляхом використання автоматизованої комп'ютерної програми (мобільних додатків). Обґрунтовано, що основними критеріями визнання адміністратора мобільного додатку перевізником чи інформаційно-диспетчерською службою та відмежування їх від «цифрового сервісу з надання інформаційних послуг» є: а) участь у відносинах з перевезення; б) наявність зобов'язання перевезти пасажирів чи організувати його перевезення, а не лише надати інформацію; в) ініціативність передачі інформації; г) визначення умов перевезення, що є офертою. Запропоновано Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту доповнити пунктом 97-1 такого змісту: «97-1. Суб'єкт підприємницької діяльності, який використовує цифровий мобільний додаток для здійснення чи організації перевезення пасажирів, визнається його адміністратором і несе відповідальність за нього. До договору, укладеного за допомогою такого цифрового додатку, застосовуються положення законодавства про електронні правочини. Такий суб'єкт зобов'язаний здійснювати перевезення чи їх організацію виключно перевізниками, які мають відповідний дозвіл (ліцензію)».

У підрозділі 2.2. «Структура правовідносин з перевезення пасажирів» розглядається структура зазначених правовідносин, виходячи з класичного підходу визначення елементів структури: суб'єктного складу, характеристики об'єкту та змісту.

Визначено, що суб'єктами (учасниками) є: пасажир (фізична особа), яка споживає послуги перевізника для особистих потреб; перевізник (суб'єкт підприємницької діяльності, що має спеціальну правоздатність); інші особи, які укладають договір перевезення, діючи на стороні перевізника чи пасажирів (перебувають у представницьких правовідносинах, діючи від імені і в інтересах іншої особи на підставі наданих повноважень з виникненням прав і обов'язків у особи, яку вони представляють). Аргументовано, що інститут представництва потребує вдосконалення на основі підходів англо-американської цивільно-правової сім'ї (в т. ч. на основі конструкції агентського договору), яке визнає представництво не лише на основі конструкції договору доручення, але й комісії, за яким представник діє з третіми особами від власного імені, але в інтересах особи, яку він представляє та породжує для неї правові наслідки. Правове становище зазначених осіб має бути чітко нормативно визначеним; враховувати фідучіарний характер взаємовідносин між агентом і принципалом. Притому, має бути чітко визначена зобов'язана перед пасажиром особа.

Встановлено, що правове становище пасажирів визначається моментом укладання договору перевезення пасажирів (до того він є або offerentом, або acceptantом).

Критиці піддано зміст ст. 915 ЦК України, якою перевізником визначається лише юридична особа, попри те, що законодавство не обмежує фізичних осіб-суб'єктів підприємницької діяльності у здійсненні перевезень пасажирів.

Об'єктом правовідношення з перевезення пасажирів визначено дію зобов'язаної сторони (перевізника) із задоволення потреби пасажирів у пересуванні (немайнового блага), а не лише нормативного визначення таким здійснення доставки пасажирів до пункту призначення.

Зміст правовідношення з перевезення пасажирів складають права та обов'язки його сторін. Визначено, що відповідно до ч. 2 ст. 908 ЦК України вони визначаються ЦК України, транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них, а відповідно до абз. 2 ч. 2 ст. 90 ЦК України, – договором, якщо інше не визначено вищезазначеними актами. Визначено домінанту нормативного регулювання перевезень пасажирів транспортом загального користування на основі конструкції публічного договору.

Третій розділ «Цивільно-правове регулювання перевезень пасажирів» складається з трьох підрозділів і присвячений правовій характеристиці механізму правового регулювання перевезень пасажирів та його елементів, співвідношенню позитивного та договірної регулювання, визначенню правового становища пасажирів як споживачів послуг з перевезення в концепті права на безпеку.

В підрозділі 3.1. «Особливості механізму правового регулювання перевезень пасажирів та характеристика його елементів» дана правова характеристика механізму правового регулювання та його елементів.

Встановлено, що наразі відсутній єдиний підхід до визначення елементів механізму правового регулювання. Визначено, що окремі із запропонованих елементів: 1) норми цивільного права; 2) юридичні факти; 3) суб'єктивні юридичні права та обов'язки, які мають суб'єкти правовідносин, що виникли на підставі юридичного факту; 4) здійснення суб'єктивних юридичних прав та виконання суб'єктивних юридичних обов'язків; 5) захист порушених цивільних прав та інтересів, – є стадіями правового регулювання: 1) юридичної регламентації відносин; 2) виникнення суб'єктивних прав і обов'язків; 3) здійснення суб'єктивних прав і виконання обов'язків; 4) правозастосування. З'ясовано, що саме діяльність, яка визначена юридичним фактом, є тим елементом механізму правового регулювання, яка переводить «ідеальне» в «реальне».

Особливостями механізму правового регулювання визначено: архаїчність норм транспортного законодавства на більшості видів транспорту; відсутність орієнтації на людину, її потреби та безпеку; обмеженість прав пасажирів порівняно з правом ЄС та відсутність кореспондованості обов'язків перевізника; домінування нормативного регулювання над саморегулюванням, імперативних методів регулювання над диспозитивними; допустимість відходу від нормативних приписів на основі диспозитивних норм автономного регулювання в частині, яка не забороняє відступ від таких положень; рівень забезпечення прав пасажирів не відповідає їх потребам; декларативність положень актів транспортного законодавства; вибіркова орієнтованість на підходи, закріплені в споживчому та транспортному законодавстві ЄС та міжнародних нормах; непослідовність політики забезпечення мобільності та недискримінації; фрагментарність прямих приписів та заборон; виведення зі сфери правового регулювання перевезень пасажирів гужовим, вело-, мото-, індивідуальним електро- та деякими іншими видами транспорту; фрагментарність та відсутність єдиного підходу на різних видах транспорту у визначенні підстав, умов, критеріїв та допустимих меж застосування законних обмежень прав пасажирів; декларативність забезпечення прав пасажирів з обмеженими можливостями; відсутність нормативної регламентації права на відмову від договору внаслідок істотного порушення умов договору та порядку його здійснення; відсутність правових наслідків порушення умов договору перевізником, окрім припинення договору і повернення вартості квитка (за виключенням повітряного транспорту); обмежений характер цивільно-правової відповідальності перевізника; низька ефективність механізму захисту прав пасажирів.

У підрозділі 3.2. «Позитивне та договірне регулювання перевезення пасажирів» визначено особливості позитивного регулювання, яке ґрунтується

на міжнародних актах, актах цивільного, транспортного та споживчого законодавства.

З'ясовано, що положення Глави 64 ЦК України мають загальний характер. Вони конкретизовані в актах транспортного законодавства, зокрема, в транспортних кодексах (статутах) та правилах перевезень пасажирів різними видами транспорту. Критиці піддано Закон України «Про міський електричний транспорт», ст. 6 якого закріплено, що права та обов'язки пасажирів визначаються Правилами користування міським електричним транспортом, проте, вони їх не містять. Спеціальне транспортне законодавство диференційоване за видами транспорту, що слугує врахуванню технічних та технологічних особливостей експлуатації різних видів транспорту, що впливає на зміст договору та модус його виконання, відповідно, – спосіб здійснення прав пасажиром, проте, не вирішує питання забезпечення цих прав та допустимих меж їх обмежень. Аргументовано, що застосування підходу позитивного регулювання відносин із перевезення пасажирів транспортом загального користування орієнтоване на забезпечення прав пасажирів, який є «слабкою» стороною договору, фактично позбавленою можливості впливати на формування умов договору, особливо в публічних договорах про приєднання. Обґрунтовано необхідність врахування в такому регулюванні безпекової складової.

Зазначено, що Закон України «Про захист прав споживачів», який став реалізацією світового консумерського руху в Україні і мав усунути недоліки чинного механізму захисту прав споживачів, у сфері перевезень пасажирів виконав це завдання почасти, що зумовлене дією актів транспортного законодавства як «спеціальної» норми, яка враховує технічні та технологічні особливості перевезень різними видами транспорту. Тому Закон України «Про захист прав споживачів» забезпечує права пасажирів почасти, – в частині, не врегульованій актами транспортного законодавства, що надає додаткових гарантій прав пасажирів.

Встановлено, що законодавство європейських країн порівняно із законодавством України у сфері правового регулювання перевезень пасажирів не є деталізованим, воно, зазвичай, лише визначає публічні заходи впливу на сферу перевезень та орієнтоване на формування конкурентного середовища як основного фактору забезпечення прав пасажирів. Основна роль забезпечення прав пасажирів віддана споживчому законодавству.

З'ясовано, що регламенти ЄС в транспортній сфері закріплюють права пасажирів та містять гарантії їх забезпечення. Вони відповідають інтересам та потребам людини, споживача, сторони договору перевезення пасажирів, тому пропонується імплементувати їх положення в цій частині в національне законодавство. Їх концептуальні положення закладено в запропонованому автором проекті Закону України «Про перевезення пасажирів».

Договірне регулювання (саморегулювання) відносин з перевезення пасажирів обмежене положеннями ч. 3 ст. 6 ЦК України, в якій визначено

випадки заборони сторонам відступати від окремих положень актів цивільного законодавства: за наявності прямої заборони та коли це витікає зі змісту або із суті відносин між сторонами. Правове регулювання на основі конструкції публічного договору з нормативним визначенням умов договору є не обмеженням дії принципу свободи договору, а навпаки, гарантією прав пасажирів, якщо вони мають законний характер та орієнтовані на максимальне забезпечення прав пасажирів, а правові обмеження зумовлені особливостями технічної експлуатації різних видів транспорту, спрямовані на забезпечення безпеки та прав і законних інтересів інших пасажирів.

В *підрозділі 3.3. «Правове становище пасажирів як споживачів транспортних послуг в концепті права на безпеку»* проаналізовано правове становище пасажирів відповідно до актів транспортного законодавства та встановлено, що в законодавстві змішано дві категорії: пасажирів як сторони договору і пасажирів як споживачів транспортних послуг. Встановлено, що на різних видах транспорту транспортним законодавством застосовано різні підходи до визначення «пасажирів», зокрема: 1) момент набуття статусу пасажирів; 2) наявність проїзного документа; 3) перебування в транспортному засобі; 4) відсутність участі у керуванні транспортним засобом. Обґрунтовано, що правове становище фізичної особи як пасажирів визначається укладанням особою самостійно, або в її інтересах договору перевезення пасажирів.

Зазначено, що категорії «безпека» не надано необхідного значення: ані в контексті права пасажирів на безпеку, ані в контексті критерію належного виконання договору перевезення пасажирів, ані як підстави для відмови від договору чи його розірвання, ані як підстави для звільнення перевізника від відповідальності за затримку рейсу (в контексті вжиття заходів, спрямованих на забезпечення безпеки). Доведено, що категорія «безпека» потребує належної нормативної регламентації.

Доведено, що право особи на безпеку має бути закріплено у загальних нормах ЦК України, в тому числі в ст. 3 ЦК України, яка визначає основні засади цивільного законодавства на основі визнання безпеки як концепту, одного із елементів концепту приватного права і конкретизований в актах спеціального транспортного законодавства. Попри те, що умова про безпеку перевезення не є предметотворюючою умовою договору перевезення пасажирів, вона має бути головним критерієм належного виконання договору, що потребує закріплення в актах транспортного законодавства.

Четвертий розділ «Поняття та цивільно-правова характеристика договору перевезення пасажирів» складається з п'яти підрозділів та присвячений цивільно-правовій характеристиці договору перевезення пасажирів та визначенню його поняття, сторін, змісту, особливостей укладання, виконання та припинення.

У *підрозділі 4.1. «Поняття та цивільно-правова характеристика договору перевезення пасажирів»* договір перевезення пасажирів досліджено як багатопонятійну категорію. Договір перевезення пасажирів є підставою

виникнення правовідношення між перевізником і пасажиром (юридичним фактом) і їх регулятором, зобов'язальним правовідношенням, яке виникло з такого юридичного факту.

Визначено місце договору перевезення пасажирів в системі цивільних договорів: тип договору (надання послуг) – підтип договору (перевезення) – вид договору (перевезення пасажирів) – підвид (перевезення пасажирів певним видом транспорту).

Встановлено характерні риси, властиві договору перевезення пасажирів як договору про надання послуг: нематеріальний, неуречений результат діяльності перевізника, задоволення нематеріальних потреб пасажирів; споживання блага (перевезення) пасажиром в процесі його надання; невіддільність послуги від діяльності перевізника, неможливість зберігання. Притому, характерною особливістю надання послуг з перевезення є їх надання пасажирів за допомогою транспортного засобу.

Обґрунтовано, що попри наявні ознаки інших договірних конструкцій, договір перевезення є самостійним договором. Самостійність (як окремого підтипу договору послуг) визначається його предметом (діяльністю перевізника з доставки пасажирів до пункту призначення), що зумовлюється єдністю мети (економічної за змістом і правовою за формою).

За правовою природою (правочинною) договір перевезення пасажирів є двосторонньозобов'язуючим договором, оплатним, консенсуальним чи реальним (залежно від моменту укладання: придбання квитка чи вчинення дій, що виражають волевиявлення пасажирів на укладення договору на умовах перевізника, зокрема, входження до транспортного засобу). Обґрунтовано характеристику договору перевезення пасажирів у міському та приміському сполученні як реального на основі вчинення пасажиром фактичних дій, спрямованих на укладання договору на умовах перевізника.

Договір перевезення пасажирів транспортом загального користування є публічним договором, за способом укладання – договором про приєднання.

Договір перевезення багажу є допоміжним транспортним договором (що є його функціональною, а не сутнісною характеристикою), який за межами основного транспортного договору є самостійною договірною конструкцією. За сутністю є договором про надання послуг. За правовою природою є реальним, двостороннім, оплатним договором. У конструкції договору перевезення пасажирів є додатковим договірним зобов'язанням (додатковою умовою договору).

Сформульовано авторське визначення договору перевезення пасажирів, яке запропоновано закріпити в ч. 1 ст. 910 ЦК України в такій редакції: «1. За договором перевезення пасажирів одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення чи здійснити переміщення його за певним маршрутом відповідно до умов, визначених сторонами, закріплених транспортними кодексами та статутами, правилами перевезень пасажирів, паспортом маршруту, 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 доставку».

У *підрозділі 4.2. «Сторони договору перевезення пасажирів»* встановлюється, що сторонами договору перевезення пасажирів є перевізник (суб'єкт підприємницької діяльності зі спеціальною правосуб'єктністю) та пасажир. Критиці піддано обмеження в ст. 915 ЦК України кола перевізників юридичною особою, в той час як законодавство не обмежує фізичну особу-підприємця у здійсненні перевезень. Ця вада має бути усунена. Запропоновано ч. 1 ст. 915 ЦК України викласти в такій редакції: «1. Перевезення, що здійснюється суб'єктом підприємницької діяльності, вважається перевезенням транспортом загального користування, якщо із закону, інших нормативно-правових актів або ліцензії, виданої цій організації, випливає, що вона має здійснювати перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти за зверненням будь-якої особи».

Визначено, що орган місцевого самоврядування, який є замовником перевезень пасажирів у міському та приміському сполученні і уклав організаційний договір з перевізником на обслуговування пасажирських перевезень за певним маршрутом, не є стороною договору перевезення пасажирів, хоча і є учасником правовідносин з перевезення пасажирів.

Встановлено, що відкритим залишається питання правового становища «фактичного перевізника» та його відповідальності перед пасажиром, залученого перевізником до перевезення: він є новим боржником у зобов'язанні чи перебуває у представницьких відносинах з першим перевізником? Обгрунтовано, що вирішення можливе шляхом внесення змін до законодавства на основі англо-американської доктрини інституту представництва, де відповідальність принципала (фактичного перевізника) щодо третьої особи (пасажирів) повинна визначатися його правовим становищем як розкритого (disclosed), частково розкритого (partially disclosed) чи нерозкритого (undisclosed). До того, ст. 910 ЦК України не містить обов'язку особистого виконання перевезення, як це закріплено в ч. 1 ст. 902 ЦК України, на повітряному транспорті залучення «фактичного перевізника» регламентовано п. 5 Глави 1 Розділу XV Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р., якими передбачено, що у випадку виникнення зобов'язань перед пасажиром на рейсі, відповідальним за надання обслуговування та виплату компенсації є фактичний перевізник.

Пасажиром визначено фізичну особу, яка уклала договір перевезення. З'ясовано, що права дітей, осіб з інвалідністю та пільгової категорії не забезпечені належним чином. Запропоновано принципи забезпечення їх прав: повага до людської гідності, забезпечення здійснення права на пересування на недискримінаційній основі, турбота про особу та її безпеку, охорону та захист її прав; пріоритетність інтересів дитини; реальна можливість здійснення

прав осіб з інвалідністю за цими критеріями (в тому числі з питань надання інформації); закріплення правових наслідків порушення прав пасажирів.

Обґрунтовано необхідність приведення у відповідність положень ч. 1 ст. 31 та ч. 2 ст. 313 ЦК України та актів транспортного законодавства щодо самостійного проїзду дітей у віці з 10 років без супроводу дорослих у міському (місцевому) сполученні та вирішення питання забезпечення охорони прав дитини, яка не сплатила чи не має коштів сплатити за проїзд.

У *підрозділі 4.3. «Зміст договору перевезення пасажирів»* визначено дуалізм змісту договору: умов договору та суб'єктивних прав та обов'язків сторін. Обґрунтовано, що істотними умовами мають бути не лише предмет (дії перевізника з надання транспортної послуги пасажирів) і ціна, але й строк доставки пасажирів, пункт відправки та пункт прибуття пасажирів. Інші умови договору перевезення, що визначені нормативно і є обов'язковими (ч. 1 ст. 628 ЦК України) чи необхідними (ч. 1 ст. 638 ЦК України), є істотними. Зміст договору зумовлений особливостями експлуатації різних видів транспорту та правового регулювання відносин з перевезення пасажирів, проте, він, здебільшого, не визначає гарантій прав пасажирів.

Недоліками юридичної техніки складання актів транспортного законодавства, серед іншого, визначено: відсутність закріплення обов'язку пасажирів виконувати законні вимоги водія, пілота, екіпажу транспортного засобу, що не на користь безпеки; відсутність стандартів якості (в т.ч. щодо чистоти та комфорту), які мають бути визначені необхідними умовами; відсутність нормативних вимог щодо повноти змісту інформації, яка має бути надана пасажирів (тип транспортного засобу, його характеристики та стан; завчасне інформування про зміну типу транспортного засобу, причину та тривалість затримки рейсу); відсутність правових наслідків порушення прав пасажирів та забезпечення здійснення права на захист.

Підрозділ 4.4. «Укладання, виконання договору перевезення пасажирів та особливості його припинення» присвячено визначенню та характеристиці особливостей укладання, виконання, в т.ч. визначенню критеріїв належного виконання договору та особливостей його припинення.

Встановлено хибність підходу, закріпленого в ст. 42 Закону України «Про автомобільний транспорт», якою укладання договору визначається моментом придбання квитка. Ці положення є вірними щодо консенсуального договору, укладеного до початку його виконання. Придбання квитка до моменту початку виконання договору є доказом укладання договору між перевізником та пасажиром та оплати вартості проїзду. Проте тут не враховано особливості правовідносин з перевезення пасажирів транспортом загального користування у міському та приміському сполученнях. Обґрунтовано, що ці договори укладаються шляхом вчинення пасажиром дій, які визначають його волевиявлення на укладання договору на умовах перевізника, а саме посадкою в транспортний засіб. Такий договір є реальним. Запропоновано внести зміни до ч. 2 ст. 42 Закону України «Про автомобільний транспорт»

про те, що моментом укладання договору перевезення пасажирів у міському та приміському сполученні слід вважати момент виявлення особою згоди здійснити проїзд на умовах перевізника шляхом його посадки в автобус.

Обґрунтовано та запропоновано зміни до законодавства щодо рівного значення проїзного квитка в паперовій (друкованій) та електронній формі на всіх видах транспорту, якщо такий квиток містить персоніфіковані дані про пасажирів.

Встановлено протиріччя норми, закріпленої в Правилах повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу, затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 26.11.2018 № 1239, за якою відсутність, помилковість в оформленні або втрата квитка та багажної квитанції не впливає на дійсність договору перевезення, і, водночас, є підставою для відмови пасажирів у перевезенні за можливості ідентифікації особи як сторони договору.

Критеріями належного виконання договору перевезення пасажирів визнано: реальність, відповідність виконання умовам договору та досягнення мети договору.

Припинення договору перевезення пасажирів можливе: 1) виконанням зобов'язання; 2) розірванням договору на вимогу однієї зі сторін у судовому порядку; 3) відмовою сторони від договору з умов, визначених законом або договором. Підстави (перелік порушень, їх ступінь та істотність) відмови пасажирів від договору та порядок відмови та її правові наслідки мають бути чітко визначені транспортним законодавством, що продиктовано потребою забезпечення безпеки пасажирів. У підрозділі наведено пропонований перелік таких підстав та правові наслідки. Пасажир зобов'язаний завчасно сповістити перевізника про намір розірвати договір чи відмовитися від нього.

П'ятий розділ «Правові наслідки порушення договору перевезення пасажирів» складається з трьох підрозділів та присвячений класифікації порушень прав пасажирів та визначенню їх причин, місця в механізмі забезпечення прав пасажирів, загальній характеристиці цивільно-правового захисту прав та законних інтересів пасажирів, цивільно-правовій відповідальності перевізника за договором перевезення пасажирів.

Підрозділ 5.1. «Порушення прав пасажирів за договором перевезення пасажирів: їх типологія та місце в механізмі забезпечення прав пасажирів» присвячено типізації порушень прав пасажирів та визначенню їх причин, усунення яких має сприяти забезпеченню прав пасажирів. Основною причиною визнано неналежний рівень правового регулювання відносин з перевезення пасажирів та забезпечення його прав. Визначено правові наслідки порушення прав пасажирів: 1) передбачені ст. 611 ЦК України; 2) виникнення правоохоронного правовідношення; 3) можливість постраждалого вдатися до здійснення права на захист (ст. 15 ЦК України) і застосувати способи захисту свого порушеного, невизнаного чи оспорюваного права, в тому числі

передбачені ст. 16 ЦК України; 4) притягнення порушника до цивільно-правової відповідальності; 5) особисті стягнення.

Припинення зобов'язання внаслідок односторонньої відмови (п. 1 ч. 1 ст. 611 ЦК України) є одним із наслідків порушення прав пасажирів, і водночас, одним із способів захисту його порушеного права, оскільки п. 7 ч. 2 ст. 16 ЦК України серед способів захисту закріплює припинення правовідношення. Доведено необхідність нормативного закріплення підстав та порядку відмови пасажирів від перевезення внаслідок істотного порушення умов договору, зокрема, затримки рейсу чи доставки, безпідставної відмови у перевезенні на різних стадіях його виконання, що зумовлено, насамперед, потребою забезпечення безпеки перевезення. Забезпечення балансу інтересів перевізника та пасажирів на основі принципу рівності учасників цивільних відносин потребує покладання на пасажирів обов'язку інформувати перевізника про намір відмовитися від договору. Обґрунтовано закріплення в п. 6 ч. 1 ст. 911 ЦК України положення, що порядок здійснення пасажиром права на відмову може визначатися актами транспортного законодавства.

У *підрозділі 5.2. «Загальна характеристика цивільно-правового захисту прав та законних інтересів пасажирів»* надано загальну характеристику цивільно-правового захисту прав та інтересів пасажирів; визначено залежність механізму правового захисту від механізму правового регулювання відносин з перевезення пасажирів. Зазначено, що механізм правового захисту реалізовується в охоронному цивільному правовідношенні, елементами якого є: суб'єкти: порушник (ним може бути не лише перевізник) і потерпілий (пасажир); об'єкт захисту (суб'єктивні цивільні права та охоронювані законом інтереси потерпілого) і зміст захисту (діяльність з використанням правових інструментів, спрямована на здійснення захисту порушених прав та інтересів потерпілої особи у певній формі та певний спосіб).

Визначено елементи механізму захисту прав пасажирів: 1) регулятивні та охоронні норми цивільного та транспортного права; 2) суб'єктивні права та юридичні обов'язки; 3) юридичні дії та фактичні по самозахисту; 4) охоронні цивільні правовідносини; 5) засоби (претензія, позов), форми (юрисдикційна та самозахист), порядок (претензійний, адміністративний, судовий) та засоби захисту (загальні: визначені ст. 16 ЦК України; спеціальні, – Законом України «Про захист прав споживачів» та актами транспортного законодавства).

Обґрунтовано доцільність нормативного закріплення компенсацій як наперед узгоджених збитків. Доведено, що здійснення пасажиром самозахисту потребує нормативної регламентації з метою забезпечення безпеки. Встановлено відсутність загального підходу до правового регулювання претензійного порядку захисту прав пасажирів на різних видах транспорту, в т.ч. строків розгляду претензій, які встановлено від 5 діб на річковому транспорті, 30-ти на залізничному до 3-х місяців на автомобільному, морському та повітряному транспорті.

Аргументовано застосування категорії «компенсації», а не «відшкодування» моральної шкоди: відсутність вартості особистого немайнового блага; неможливість вартісного вираження завданих страждань. Зазначено, що компенсація моральної шкоди можлива на підставі ст. 22 Закону України «Про захист прав споживачів» у випадках, якщо актами транспортного законодавства не передбачено виплату компенсацій за такі порушення.

У підрозділі 5.3. «Цивільно-правова відповідальність перевізника за договором перевезення пасажирів» запропоновано авторський підхід до визначення цивільно-правової відповідальності як акцесорного зобов'язання, яке виникає внаслідок порушення стороною договірних умов та/чи прав особи (пасажирів), забезпечене можливістю застосування державного примусу. Встановлено, що через наявність у цивілістичній доктрині дискусії цивільно-правова відповідальність розглядається у двох значеннях: широкому і вузькому. В широкому – як будь-які негативні наслідки матеріального характеру для порушника як наслідок порушення умов договору та прав пасажирів. У вузькому – як акцесорне зобов'язання, для виконання якого: а) обов'язково застосовується; б) може застосовуватися державний примусовий порядок виконання. Обґрунтовано доцільність розгляду цивільно-правової відповідальності у вузькому значенні.

В контексті захисту прав пасажирів цивільно-правову відповідальність перевізника визнано одним із способів захисту його прав. Передумовою цивільно-правової відповідальності перевізника є наявність відповідної правової норми, яка містить санкцію; підставою – наявність складу цивільного правопорушення, яке включає протиправність поведінки чи неправомірність шкоди як наслідку правомірної діяльності. Транспортне законодавство (окрім повітряного транспорту) не містить таких санкцій щодо порушень, не пов'язаних з каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я чи смертю (загибеллю) пасажирів. Щодо них Законом України «Про захист прав споживачів» допустиме відшкодування моральної шкоди.

Вина є умовою цивільно-правової відповідальності перевізника, крім випадків завдання шкоди каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я чи загибеллю пасажирів. До них в законодавстві застосовано три підходи: 1) «без вини» за шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки, (ч. 5 ст. 1187 ЦК України містить умову відповідальності: «відповідає за завдану шкоду, якщо вона не доведе, що шкоди було завдано внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого»); 2) «вини»: на морському транспорті, якщо шкода є наслідком вини або недбалості перевізника крім випадків, коли вина або недбалість пасажирів стали причиною або сприяли його смерті або ушкодженню здоров'я (ст. 193 КТМ України); 3) «незалежно від вини»: на повітряному транспорті (авіаперевізник несе відповідальність, якщо подія мала місце на судні, крім умислу чи недбалості потерпілого пасажирів, – п. 1 Глави 3 Розділу XXVI Правил 2018 р.). На повітряному та морському транспорті нормативно встановлені межі цивільно-правової відповідальності

перевізника, проте, лише на повітряному транспорті допускається повна відповідальність авіаперевізника за умови доведення його вини.

Обґрунтовано, що ризик є не суб'єктивною умовою цивільної відповідальності за шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки, а підставою застосування конструкції «об'єктивної відповідальності» (як кваліфікованої відповідальності «без вини»). Аргументовано прийнятність конструкції «об'єктивної» відповідальності за операційний ризик, яка є кваліфікованою відповідальністю та гарантією захисту прав постраждалої особи-пасажира, виправданою в умовах небезпек, пов'язаних з експлуатацією транспортних засобів, здатних виходити з-під контролю експлуатанта (перевізника).

З'ясовано підстави звільнення перевізника від відповідальності: 1) загальні підстави, закріплені ст. 617 ЦК України (випадок та непереборна сила); 2) інституційні, передбачені ч. 1 ст. 922 ЦК України (непереборна сила, усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів, або інших обставин, що не залежали від перевізника. Останнє піддано критиці та запропоновано ч. 1 зазначеної статті доповнити словами «вжиттям заходів, спрямованих на забезпечення безпеки пасажира» після слів «здоров'ю пасажирів»); 3) спеціальні, закріплені ч. 5 ст. 1187 ЦК України для випадків завдання шкоди каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я чи смертю пасажира (непереборна сила або умисел потерпілого); 4) особливі, визначені актами транспортного законодавства: а) на морському транспорті (вина або недбалість пасажира); б) на повітряному транспорті (вжиття всіх можливих заходів для того, щоб уникнути шкоди, або відсутність змоги вжити таких заходів; недбалість, неправомірна дія чи бездіяльність особи, яка вимагає відшкодування. Не є виключною обставиною протиправна дія третіх осіб).

Наразі загальний перелік обставин непереборної сили закріплено ч. 2 ст. 14¹ Закону України «Про торгово-промислові палати в Україні». Доведено, що самі по собі ці обставини не звільняють перевізника від цивільно-правової відповідальності: він має довести, що ці обставини унеможливили виконання договору.

ВИСНОВКИ

У **Висновках** викладено узагальнені основні результати дисертаційного дослідження та сформульовано пропозиції щодо вдосконалення законодавства, яким врегульовано відносини з перевезення пасажирів, зокрема:

1. Правове регулювання відносин з перевезення пасажирів ґрунтується на застарілій ідеології забезпечення функціонування транспортної системи та інтересів перевізника. Його характерними рисами є: архаїчність норм; нерівномірність правового регулювання перевезень різними видами транспорту; намагання відійти від концепції радянських часів регулювання

транспортних відносин публічним правом; орієнтованість на підходи, закріплені в споживчому та транспортному законодавстві ЄС та міжнародних нормах; поступове введення міжнародних стандартів їх регулювання; відсутність орієнтації на забезпечення прав пасажирів та закріплення його гарантій.

2. Фактичний стан правовідносин з перевезення пасажирів свідчить про наявність негативних тенденцій у сфері забезпечення належного виконання перевізниками своїх обов'язків, чому сприяє недосконалість правового регулювання: відсутність закріплення прав пасажирів у відповідності до його потреб та сучасних цивілізаційних підходів; фрагментарність гарантій прав пасажирів та відсутність наслідків порушення умов договору; відсутність чіткого, зрозумілого та дієвого механізму захисту прав пасажирів.

3. Надання транспортної послуги перевізником шляхом здійснення перевезення є способом задоволення особою немайнової потреби пасажирів у переміщенні; є немайновим благом, порядок отримання якого зумовлений специфікою експлуатації різних видів транспорту. Цей порядок, закріплений актами транспортного законодавства, визначає модус виконання договору перевезення пасажирів та здійснення останнім своїх прав як сторони договору, як споживача та як людини, які визначені межами та містять обмеження. Ці обмеження повинні відповідати критеріям справедливості, обґрунтованості та законності, а підстави та порядок їх застосування мають бути уніфіковані для всіх видів транспорту.

4. Парадигма правового регулювання перевезень пасажирів ґрунтується на ідеях: людиноцентричного підходу, який має бути визначальним в правовому регулюванні перевезень пасажирів та забезпеченні їх прав; покладання на державу нормативного забезпечення (охорони, здійснення та захисту) цих прав; забезпечення рівного правового становища пасажирів як сторони договору (споживача транспортної послуги), тим більше, що перевезення здійснюється в його інтересах, він є замовником перевезення та оплачує його; забезпечення здійснення права на вільне пересування транспортом на безпековій основі; забезпечення прав пасажирів відповідно до положень сучасного споживчого законодавства; допустимості нормативного регулювання відносин з перевезення пасажирів та обмеження дії принципу свободи договору для забезпечення прав пасажирів (як слабкої сторони договору); необхідності нормативного закріплення гарантій прав пасажирів; створення «конкурентного середовища» діяльності перевізників де це можливо; конкретизації порядку та способів захисту прав пасажирів, підстав притягнення перевізника до цивільно-правової відповідальності та змісту акцесорного обов'язку.

5. Особливостями правового регулювання перевезень пасажирів у контексті забезпечення їх прав є: а) правове становище пасажирів у правовідношенні з перевезення як «слабкої сторони» зумовлює застосування імперативів нормативно-правового регулювання, що є не обмеженням

дії принципу свободи договору, а засобом забезпечення прав пасажирів; б) саморегулювання є допустимим в частині, в якій відсутні прямі нормативні заборони та не погіршується правове становище пасажирів; в) більшість умов договору закріплено в транспортних статутах, кодексах та правилах перевезення пасажирів, що дозволяє враховувати особливості експлуатації різних видів транспорту; г) права пасажирів не забезпечені при перевезенні їх гужовим, мото-, вело- та космічним транспортом, які здійснюються суб'єктом підприємницької діяльності, та при здійсненні перевезень на безоплатній основі через відсутність правового регулювання таких відносин; д) Законом України «Про захист прав споживачів» передбачені додаткові гарантії особи, яка має намір укласти договір перевезення, закріплено право на повну та достовірну інформацію, на безпеку та на укладання договору, забезпечено права пасажирів в частині, не визначеній актами транспортного законодавства.

6. В країнах ЄС правове регулювання перевезень пасажирів, здебільшого, орієнтоване на створення конкурентного середовища на ринку транспортних послуг, що, на жаль, не завжди можливо, та застосування актів споживчого законодавства. Проблема визначення прав пасажирів на різних видах транспорту та їх гарантій була вирішена лише на рівні Регламентів ЄС: Регламенту (ЄС) № 1371/2007 Європейського парламенту та Ради Європейського Союзу від 23.10.2007 р. «Про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту»; Регламенту (ЄС) № 261/2004 Європейського парламенту та Ради Європейського Союзу від 11.02.2004 р. «Про встановлення спільних правил щодо відшкодування та допомоги пасажирам у разі відмови в посадці, анулювання або тривалої затримки рейсів, а також скасування Регламенту (ЄС) № 295/91»; Регламенту (ЄС) № 1177/2010 Європейського парламенту та Ради Європейського Союзу від 24.11.2010 р. «Про права пасажирів під час подорожі морським та внутрішнім водним шляхом та внесення змін до Регламенту (ЄС) № 2006/2004»; Регламенту (ЄС) № 392/2009 Європейського парламенту та Ради Європейського Союзу від 23.04.2009 р. «Про відповідальність перевізників при перевезенні пасажирів морем у випадку аварії»; Регламенту (ЄС) № 181/2011 Європейського парламенту та Ради Європейського Союзу від 16.02.2011 р. «Про права пасажирів автобусного транспорту, яким внесено зміни до Регламенту (ЄС) № 2006/2004». Запропоновано імплементувати їх положення в частині визнання, закріплення прав пасажирів та їх гарантій у законодавство України, тим більше, що в сфері перевезень пасажирів повітряним транспортом це вже зроблено.

7. Об'єктом правовідношення з перевезення пасажирів визначено немайнове благо, яке надається перевізником шляхом експлуатації місткості транспортного засобу в процесі його переміщення в просторі та споживається пасажиром у процесі надання такої транспортної послуги. Воно є цивільним, зобов'язальним, споживчим, організаційним (з точки зору організації здійснення пасажиром права на свободу пересування), виникаючим з договору перевезення пасажирів; є врегульованим міжнародними договорами, актами

транспортного законодавства України, Законом України «Про захист прав споживачів» та договором; є самостійним правовідношенням (визначеним метою задоволення потреби пасажирів в переміщенні до пункту призначення). Правовідносини між перевізником та іншими учасниками (представниками, агентами з продажу, туристичними операторами, фактичним перевізником) мають представницький характер, що зумовлює необхідність застосування положень англо-американської доктрини інституту представництва за умови внесення відповідних змін до цивільного законодавства України. Водночас залишається потреба у нормативному визначенні зобов'язаної перед пасажиром особи і змісту таких зобов'язань.

8. Юридичні гарантії, які є основою забезпечення прав пасажирів, входять до структури механізму забезпечення прав пасажирів, що включає механізм охорони, механізм здійснення та механізм захисту зазначених прав.

9. Цивільно-правові гарантії забезпечення прав пасажирів за способом їх закріплення доцільно класифікувати на: 1) загальні, закріплені в ЦК України (ст. 3 – засади цивільного законодавства; ст. 12- здійснення цивільних прав; ст. 13 – межі здійснення цивільних прав; ст. 15- право на захист цивільних прав та інтересів; ст. 272–275 ЦК України – здійснення, забезпечення, обмеження та захист особистого немайнового права та ін.); 2) спеціальні, закріплені в ЦК України (Глава 49 ЦК України «Забезпечення виконання зобов'язання», Глава 51 «Правові наслідки порушення зобов'язання. Відповідальність за порушення зобов'язання»); 3) особливі, закріплені в Главі 64 ЦК України; 4) закріплені в актах транспортного законодавства (нормативне закріплення сум компенсацій на повітряному транспорті, страхування цивільно-правової відповідальності перевізника, страхування на випадок скасування рейсу чи його затримки, притримання платежу та ін.).

10. Забезпечення прав пасажирів має здійснюватися на двох рівнях: а) рівні уніфікації положень, універсальних для перевезень пасажирів на всіх видах транспорту; б) рівні специфічності, який дозволяє врахувати технічні особливості експлуатації різних видів транспорту. Потребують уніфікації: визначення договору перевезення пасажирів; момент укладання договору; значення квитка та порядок: придбання, переоформлення, відновлення, повернення, в т.ч. електронного квитка; правове становище сторін та інших учасників договору, їх універсальні та специфічні за видами транспорту права та обов'язки; гарантії прав пасажирів, включно: дітей, осіб з інвалідністю, осіб з обмеженою рухливістю; умови перевезення пасажирів, включно: безпеки, своєчасності, комфортності, допомоги та альтернативного виконання перевезення пасажирів у випадку поломки транспортного засобу; змісту та об'єму надаваної інформації пасажирів та критеріїв її донесення; підстави та порядок відмови пасажирів у перевезенні; умови щодо перевезення ручної поклажі та багажу, включно: критерії та перелік предметів та речовин, заборонених чи обмежених у перевезенні, особливості перевезення тварин, наслідки порушення умов перевезення багажу, правовий режим

невитребуваного багажу; об'єм допомоги, надаваної перевізником пасажиру у випадку тривалої затримки у перевезенні; відповідальність перевізника та компенсації пасажиру за окремі види порушень умов договору; забезпечення права пасажирів на захист, включно: порядок та строки пред'явлення, розгляду претензій та їх задоволення.

11. Договір перевезення пасажирів є підставою виникнення зобов'язального правовідношення між перевізником і пасажиром (юридичним фактом) і їх регулятором. Договір перевезення пасажирів є двостороннім, консенсуальним (у міському та приміському сполученні реальним), оплатним; публічним договором, за способом укладання – договором про приєднання. Договір перевезення пасажирів в системі цивільно-правових договорів займає таке місце: тип договору (надання послуг) – підтип договору (перевезення) – вид договору (перевезення пасажирів) – підвид (перевезення пасажирів певним видом транспорту). Істотними умовами договору перевезення пасажирів є: предмет (дії перевізника з надання транспортної послуги пасажирів), ціна, строк доставки пасажирів, пункт відправки та пункт прибуття пасажирів. Інші умови договору перевезення є істотними як умови, що визначені нормативно і є обов'язковими (ч. 1 ст. 628 ЦК України), як необхідні умови договору (ч. 1 ст. 638 ЦК України).

12. Договір перевезення багажу є допоміжним транспортним договором (за функціональним призначенням), який за межами основного транспортного договору є самостійною договірною конструкцією. Він належить до типу договорів про надання послуг. Договір перевезення багажу є реальним, двостороннім, оплатним договором.

13. Моментом укладання договору перевезення пасажирів визначено момент волевиявлення особи, що має намір укласти договір перевезення пасажирів: придбання проїзного квитка, яким засвідчується досягнення згоди сторонами з істотних умов договору чи посадка до транспортного засобу у міському (приміському) сполученні. Здійснення оплати проїзду є обов'язком пасажирів, а не юридичним фактом, що визначає укладання договору. Запропоновано внести відповідні зміни до ч. 2 ст. 42 Закону України «Про автомобільний транспорт» та доповнити ст. 4 Закону України «Про міський електричний транспорт» пунктом 9 відповідного змісту. Нормативної регламентації потребує електронна форма укладання договору перевезення пасажирів та визнання рівного значення проїзного квитка в паперовій (друкованій) та електронній формі на всіх видах транспорту, якщо такий квиток містить персоніфіковані дані про пасажирів. Водночас мають бути дотримані вимоги законодавства щодо захисту персональних даних пасажирів.

14. Модус виконання договору перевезення пасажирів визначається змістом договору, який детермінується особливостями експлуатації різних видів транспорту. Видається доцільним поширити дію положень ст. 526 ЦК України на зобов'язання за договором перевезення пасажирів.

15. Наслідком порушення прав пасажирів є: 1) наслідки, передбачені ст. 611 ЦК України; 2) виникнення правоохоронного правовідношення; 3) можливість постраждалого вдаватися до здійснення права на захист (ст. 15 ЦК України) і застосувати способи захисту свого порушеного, невизнаного чи оспорюваного права, в тому числі передбачені ст. 16 ЦК України; 4) притягнення порушника до цивільно-правової відповідальності; 5) особисті стягнення, які можуть застосовуватися до перевізника – позбавлення спецдозволу, ліцензії, статусу. На жаль, вони не достатньо конкретизовані в транспортному законодавстві: застосовано припинення зобов'язання і повернення вартості квитка, відшкодування моральної шкоди. Підстави (перелік порушень та їх істотність) відмови пасажирів від договору, порядок відмови та її правові наслідки мають бути чітко визначені транспортним законодавством, що продиктовано потребою забезпечення безпеки пасажирів.

16. Порушення прав та інтересів пасажирів можливе не лише перевізником, але й іншими пасажирами, третіми особами, незаконною діяльністю державних органів. Захист прав пасажирів може відбуватися в юрисдикційній та неюрисдикційній формах, у спосіб, передбачений ст. 16 ЦК України, який здатен захистити порушене право пасажирів: в претензійному, адміністративному чи судовому процесуальному порядку, зокрема: а) на вимогу (за заявою чи претензією потерпілого); б) через позовне провадження / та виконавче провадження. Наразі основним способом захисту прав та інтересів пасажирів, не пов'язаних із завданням матеріальної шкоди, є відшкодування моральної шкоди.

17. Особливостями цивільно-правової відповідальності перевізника є: відсутність негативних наслідків порушення прав пасажирів, передбачених актами транспортного законодавства (крім перевезень пасажирів повітряним транспортом); застосування положень Закону України «Про захист прав споживачів» для відшкодування шкоди та компенсації моральної шкоди, завданих невиконанням чи порушенням виконання договору перевезення пасажирів; застосування положень Глави 82 ЦК України до випадків завдання шкоди, завданої каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажирів, зокрема, шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки за ст. 1187 ЦК України, що закріплює конструкцію «відповідальності без вини», яку запропоновано визначати «об'єктивною відповідальністю за операційний ризик», виправдану в умовах небезпек, пов'язаних з експлуатацією транспортних засобів, здатних виходити з-під контролю експлуатанта. Визначено, що виключення складає морський транспорт, на якому вина або недбалість перевізника, його працівників чи агентів є необхідною умовою притягнення його до відповідальності (ст. 193 КТМ України), в той час як на повітряному транспорті відповідальність авіаперевізника ґрунтується на конструкції «незалежно від вини», обмежена максимальними розмірами

відповідальності і не виключає повну відповідальність за умови доведення його вини.

18. Принцип повного відшкодування шкоди, закріплений ст. 1166 ЦК України та Законом України «Про захист прав споживачів», обмежується актами транспортного законодавства відшкодуванням прямих збитків та межами відповідальності авіаперевізника і морського перевізника (у випадку заподіяння смерті або ушкодження здоров'я особі, яка знаходилась на судні).

19. На автомобільному та залізничному транспорті (крім перевезень у міському сполученні) для випадків затримки рейсу чи запізнення доставки пасажирів до пункту призначення за прикладом повітряного транспорту та права ЄС необхідно закріпити компенсаційні виплати (виключну неустойку) для публічних договорів у розмірі 25% вартості квитка в разі запізнення від 60 хвилин до 119 хвилин; 50% вартості квитка в разі запізнення на 120 хвилин та більше, доповнивши пункт 145 підпунктом 17 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту та п. 37.3 абзацом 13 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України положеннями відповідного змісту.

20. Правові наслідки порушення строків доставки, пошкодження, псування чи втрати багажу (не передбачено на автомобільному та залізничному транспорті) потребують уніфікації за критеріями: багаж має здаватися з оголошеною цінністю, а розмір відшкодування втраченого багажу визначатися цією оцінкою чи дійсною вартістю, якщо її можливо встановити, а за відсутності оцінки – з розрахунку вартості 1 кг багажу; пошкодженого багажу, – визначатися зниженням його вартості (цінності); багаж визнається втраченим, якщо він не виданий протягом 20 діб з моменту настання строку його видачі; закріплення штрафу за прострочку доставки багажу, виходячи з необхідності забезпечити пасажирів засобами першої потреби; вина має бути необхідною умовою відповідальності перевізника; встановлення меж відповідальності перевізника за втрату чи псування багажу.

21. Підставами звільнення перевізника від відповідальності є: 1) за затримку відправлення пасажирів та порушення строку доставки його до пункту призначення: непереборна сила, усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів, або інші обставини, що не залежали від перевізника (ч. 3 ст. 922 ЦК України). Останню запропоновано доповнити «вжиттям заходів, спрямованих на забезпечення безпеки пасажирів»; 2) за втрату, псування чи пошкодження багажу: відсутність вини (ч. 2 ст. 924 ЦК України); наявність обставин, яким перевізник не міг запобігти та усунення яких від нього не залежало (ч. 1 ст. 924 ЦК України); 3) за шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажирів: дія обставин непереборної сили або умисел потерпілого (ч. 5 ст. 1187 ЦК України) (на повітряному транспорті обмежено: недбалістю, неправомірними діями чи бездіяльністю особи, яка вимагає відшкодування. Не відносно протиправні

дії третіх осіб). Виключають відповідальність перевізника не наявність обставин непереборної сили, а їх дія, якщо вона унеможливує виконання договору.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ АВТОРОМ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографія:

1. Самойленко Г.В. Договір перевезення пасажирів: теорія та практика забезпечення прав пасажирів: монографія. Запоріжжя: Статус, 2020. 584 с.

Розділи у колективних монографіях:

2. Нечипуренко О.М., Резніченко С.В., Самойленко Г.В. Цивільно-правове регулювання перевезень пасажирів таксі: Монографія. Одеса: ОДУВС, 2010. 188 с. (Розділ 1, с. 7–32).

3. Самойленко Г.В. Глава 2. Актуальные проблемы и особенности гражданско-правового регулирования перевозок грузов и пассажиров по законодательству Украины) / Правовая система и вызовы современной жизни: монография / [авт. кол.: Д. С. Абрикосов, С. В. Голикова, Г. С. Заровнева и др.]. Одесса: Купrienko С. В., 2014. 168 с. (с. 66–93).

Наукові статті у фахових виданнях:

4. Самойленко Г.В. Реалізація права особи на свободу пересування у договорі перевезення пасажирів. *Актуальні проблеми держави і права*. 2010. № 53. С. 297–302.

5. Самойленко Г.В. Зобов'язання з перевезень: цивільно-правова характеристика. *Вісник Запорізького юридичного інституту Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2010. № 1. С. 67–74.

6. Самойленко Г.В. Особливості реалізації принципу свободи договору в договорі перевезення пасажирів. *Вісник ЗНУ*. 2011. № 2 (частина 2). С. 84–90.

7. Самойленко Г.В. Договір перевезення: нові підходи до розуміння сутності. *Вісник ЗНУ*. 2012. № 4 (частина 2). С. 104–110.

8. Самойленко Г.В. Право на свободу пересування: межі, обмеження, заборони, порушення у договорі перевезення пасажирів. *Вісник Запорізького національного університету: Збірник наукових праць. Юридичні науки*. Запоріжжя: Запорізький національний університет. 2013. № 2 (1). С. 53–59.

9. Samoylenko G. V. Features of regulatory and contractual regulation of legal relations on the carriage of passengers. *Вісник Запорізького національного університету*. 2014. № 1. С. 47–53.

10. Самойленко Г.В. Цивільно-правова характеристика договору перевезення пасажирів як споживчого договору. *Вісник Запорізького*

національного університету: Збірник наукових праць. Юридичні науки. Запоріжжя: Запорізький національний університет, 2014. № 3. С. 58–66.

11. Самойленко Г.В. Правова природа оплатних та безоплатних договорів перевезення пасажирів. *Право і суспільство*. 2016. № 2. Ч. 3. С. 72–78.

12. Самойленко Г.В. Договори, пакти та натуральні зобов'язання в сучасному цивільному праві України. *Вісник Запорізького національного університету: Збірник наукових праць. Юридичні науки. Запоріжжя: Запорізький національний університет*, 2016. № 3. С. 122–129.

13. Самойленко Г.В. Щодо місця правовідносин з перевезення пасажирів в предметі цивільно-правового регулювання. *Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки*. 2017. № 2. С. 62–71.

14. Самойленко Г.В. Забезпечення прав пасажирів: проблема колізії цивільного та споживчого законодавства. *Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки*. 2018. № 2. С. 33–41. <http://www.lawjournal-sofznu.zp.ua/vibir-movi-2-2018/?id=2878>

15. Самойленко Г.В. Особливості цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів, здійснюваних з використанням мобільних додатків UBER та BLABLACAR. *Підприємництво, господарство і право*. 2018. № 9. С. 29–34. <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2018/9/7.pdf>

16. Самойленко Г.В. Механізм цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів в умовах сучасних глобалізаційних процесів. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*, 2018. Серія ПРАВО. Випуск 52. Том 1. С. 137–141.

17. Самойленко Г.В. Договір перевезення пасажирів: доктринальні та утилітарні проблеми забезпечення прав пасажирів. *Проблеми законності*. 2018. Випуск 143 (грудень). С. 63–76. <http://plaw.nlu.edu.ua/article/download/142623-/148851>

18. Самойленко Г.В. Форми та способи цивільно-правового захисту прав пасажирів. *Вісник південного регіонального центру національної академії правових наук України*. 2018. № 16. С. 98–108 <http://prc.com.ua/images/PDFnomera/VPrcNaprU16.pdf>

19. Самойленко Г.В. Гарантії прав пасажирів за договором перевезення пасажирів. *Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки*. 2019. № 2. С. 34–42.

20. Самойленко Г.В. Інституційне забезпечення прав пасажирів за договором перевезення пасажирів. *Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки*. 2019. № 3–4. С. 52–61.

21. Самойленко Г.В. Нормативне закріплення прав пасажирів як складник механізму їх забезпечення. *Приватне та публічне право*. 2019. Випуск № 4. С. 75–80.

22. Самойленко Г.В. Права пасажирів: новітні цивілізаційні підходи та забезпечення. *ScienceRise: Juridical Science*. 2019. № 4 (10). С. 25–32.

Статті в зарубіжних наукових виданнях:

23.Самойленко Г.В. Запреты и ограничения в механизме регулирования перевозок пассажиров. *Scientific Letters of Academic society of Michal Baludansky*. 2013. № 1. P.79–82.

24.Самойленко Г.В. Особенности нормативного и договорного регулирования перевозок пассажиров. *Веснік Гродзенскага дзяржаўнага ўніверсітэта імя Янкі Купалы*. Серыя 4. Правазнаўства. 2015. № 1 (187). С. 45–52.

25.Самойленко Г.В. Безопасность перевозок пассажиров как гражданско-правовая категория. *«Legea si Viata»*. 2018. № 5–2. С. 159–164.

26.Самойленко Г.В. Особливості цивільно-правової відповідальності за договором перевезення пасажирів: сучасні цивілістичні підходи. *Visegrad journal on human rights*. № 3 (volume 2) 2018. С. 148–154.

27.Самойленко Г.В. Парадигма цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів через призму гармонізації законодавства України до законодавства ЄС. *Jurnalul juridic national teorie și practică*. 2018. № 4 (32). С. 90–96.

28.Самойленко Г.В., Бичківський О.О., Щипанова О.О., Луц Д.М., Ніколаєнко І.Р. Regulatory Provision of the Passenger's Rights in the System of Warranties of their Compliance and Realization. *Amazonia investiga*. Volume 9 – Issue 27 / March 2020. Pp. 25–33. (Web of Science).

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

29.Самойленко Г.В. Транспортна послуга як об'єкт цивільних прав. *Об'єкти цивільного права: збірка доповідей та тез повідомлень на засіданнях круглого столу (16–18 жовтня 2009 року м. Сімферополь), КрґЮІ, ОДУВС, НУДПС України, 2009. С. 34–37.*

30.Самойленко Г.В. Сутність договору перевезення: нові підходи. *Актуальні проблеми юридичної науки: збірник тез Міжнародної наукової конференції «Одинадцяті осінні юридичні читання» (м. Хмельницький, 23–24 листопада 2012 року). Хмельницький. Т. 3. С. 179–180.*

31.Самойленко Г.В. Безпека як умова договору про перевезення пасажирів. *Запорізькі правові читання: тези доповідей щорічної міжнародної науково-практичної конференції, м. Запоріжжя, 17–18 травня 2012 року / за заг. ред. Т.О. Коломєєць. Запоріжжя: ЗНУ, 2012. С. 119–122.*

32.Самойленко Г.В. До питання правової природи договору перевезення пасажирів. *Транспортне право в ХХІ столітті: матеріали ІІІ міжнародної наукової конференції (Київ, Національний авіаційний університет, 21 лютого 2013 року). Київ: Комп'ютерпрес, 2013. С. 424–427.*

33.Самойленко Г.В. Дискуссионные вопросы заключения договора перевозки пассажира. *Научная дискуссия: вопросы юриспруденции: материалы ІХ международной заочной научно-практической конференции (31 января 2013 г.). Москва: МЦНО, 2013. С. 66–73.*

34.Самойленко Г.В. Заборони та обмеження у механізмі регулювання перевезень пасажирів. *Запорізькі правові читання: тези доповідей щорічної міжнародної науково-практичної конференції* (м. Запоріжжя, 17–18 травня 2013 року). За заг. ред. Т.О. Коломосьць. Запоріжжя: ЗНУ, 2013. С. 214–216.

35.Самойленко Г.В. Стан та перспективи автономного регулювання правовідносин з перевезення пасажирів. *Запорізькі правові читання: матеріали Щорічної міжнародної науково-практичної конференції «Запорізькі правові читання»* (м. Запоріжжя, 16 травня 2014 року). За заг. ред. Т.О. Коломосьць. Запоріжжя: ЗНУ, 2014. С. 159–161.

36.Самойленко Г.В. Новітні приватно-правові підходи до визначення предмету перевезення пасажирів. *Договірне регулювання відносин власності («Статика та динаміка відносин власності»): тези доповідей Всеукраїнської науково-практичної конференції* (м. Запоріжжя, 30 травня 2014 р.) / [В. В. Луць, Р.Б. Шишка, О.Г. Бондар, М.О. Ткалич та ін.] / За заг. ред. Р.Б. Шишки, О.Г. Бондаря. Запоріжжя: ЗНУ, 2014. С. 71–73.

37.Самойленко Г.В. До питання про місце договору в механізмі правового регулювання правовідносин з перевезення пасажирів в контексті приватного права. *Проблеми цивільного права та процесу: матеріали наук.-практ. конф., присвяченої пам'яті професора О.А. Пушкіна* (м. Харків, 7 червня 2014 р.). Харків: Харківський національний університет внутрішніх справ, 2014. С. 105–109.

38.Самойленко Г.В. Сутність правовідносин з перевезення пасажирів: цивільно-правовий аспект. *Людина, суспільство, держава: правовий вимір в сучасному світі: матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції* (м. Київ, 27 лютого 2014 року). Київ: Національний авіаційний університет, 2014. С. 438–440.

39.Самойленко Г.В. Принципи DCFR як основа вдосконалення національного цивільного законодавства у сфері відшкодування моральної шкоди пасажирів. *Цивілістичні читання, присвячені пам'яті І.В. Шерешевського «Принципи DCFR як методологічна основа вдосконалення національного цивільного законодавства»*: матеріали інтернет-конференції (Одеса, 5 грудня 2014 р.) / за заг. ред. д.ю.н., проф. Є.О. Харитонов; Націон. ун-т «Одеська юридична академія». Одеса: Фенікс, 2014. С. 133–136.

40.Самойленко Г.В. Особливості виконання договору перевезення пасажирів в аспекті реалізації права особи на свободу пересування та його обмеження. *Проблеми здійснення суб'єктивних прав: матеріали круглого столу* (м. Харків, 14–15 березня 2015 р.). Харків: ХНУВС, 2015. С. 64–67.

41.Самойленко Г.В. Правова природа договору перевезення пасажирів: концептуальний підхід. *Pravna veda a prax v tretom tisícročí: Zborník príspevkov z medzinárodnej vedeckej konferencie* (27.-28. február 2015. Košice, Slovenska republika). Košice, 2015. С. 76–79.

42.Самойленко Г.В. Приватно-правові засади цивільно-правового захисту прав пасажирів. *Проблеми цивільного права та процесу: матеріали*

наук.-практ. конф., присв. світлій пам'яті О. А. Пушкіна (м. Харків, 27 травня 2016 р.). МВС України, Харків. нац. ун-т внутр. справ, каф. цивіл. права та процесу, каф. охорони інтелектуал. власності, цивіл.–прав. дисциплін; Всеукр. громад. орг. «Асоціація цивілістів України». Харків: ХНУВС, 2016. С. 195–198.

43.Самойленко Г.В. Доктрина цивільно-правового захисту прав пасажирів. *Európska tradícia v medzinárodnom práve: uplatňovanie ľudských práv: Zborník príspevkov z medzinárodnej vedeckej konferencie* (Bratislava, Slovenská republika, 6–7 máj 2016 r.). Bratislava, 2016. С. 136–139.

44.Самойленко Г.В. Відшкодування моральної шкоди як спосіб захисту прав пасажирів за договором перевезення пасажирів та багажу. *Запорізькі правові читання: матеріали Щорічної міжнародної науково-практичної конференції* (м. Запоріжжя, 20 травня 2016 року). За заг. ред. Т. О. Коломоєць. Запоріжжя: ЗНУ, 2016. С. 132–134.

45.Самойленко Г.В. Парадигма регулювання перевезень: цивільно-правовий аспект. *Актуальні проблеми договірної права: тези доповідей круглого столу* (м. Запоріжжя, 30 вересня 2016 року). За заг. ред. М. О. Ткалича. Запоріжжя: ЗНУ, 2016. С. 28–30.

46.Самойленко Г.В. До питання правової природи неоплатних договорів перевезення пасажирів. *Правова держава: історія, сучасність та перспективи формування в Україні: матеріали міжнародної науково-практичної конференції* (м. Ужгород, 19–20 лютого 2016 р.). Ужгород: Ужгородський національний університет, 2016. С. 101–104.

47.Самойленко Г.В. До питання відповідальності перевізника перед пасажиром за неналежне виконання договору перевезення пасажирів (шляхом затримки доставки пасажирів). *Права та обов'язки людини у сучасному світі: матеріали міжнародної науково-практичної конференції* (м. Одеса, Україна, 10–11 листопада 2017 р.). Одеса: ГО «Причорноморська фундація права», 2017. С. 83–86.

48.Самойленко Г.В. Правовий статус дитини за договором перевезення пасажирів. *Одеські юридичні читання: матеріали всеукраїнської науково-практичної конференції* (м. Одеса, 10–11 листопада 2017 р.). За ред. Г. О. Ульянової; уклад.: О. В. Дикий, Ю. Д. Батан. Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2017. С. 55–59.

49.Самойленко Г.В. Що вирішення питання гармонізації законодавства України у сфері правового регулювання перевезень пасажирів у відповідності до законодавства ЄС. *Правова освіта та правова наука в умовах сучасних трансформаційних процесів: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції* (м. Запоріжжя, 11 листопада 2017 року). За заг. ред. Т. О. Коломоєць. Запоріжжя: ЗНУ, 2017. С. 30–32.

50.Самойленко Г.В. Безпека перевезень пасажирів як цивільно-правова категорія. *Безпека як правовий концепт: виступи учасників Всеукраїнської*

науково-практичної конференції (Київ, 20 квітня 2018 р.). Відповідальний за випуск професор Р.Б. Шишка. Київ: Видавництво Ліра-К, 2018. С. 89–93.

51.Самойленко Г.В. Ризик як суб'єктивна умова цивільно-правової відповідальності перевізника за договором перевезення пасажирів. *Запорізькі правові читання: матеріали Щорічної міжнародної науково-практичної конференції* (м. Запоріжжя, 18 травня 2018 року). За заг. ред. Т.О. Коломоєць. Запоріжжя: ЗНУ, 2018. С. 47–49.

52.Самойленко Г.В. Нормативне закріплення прав пасажирів як основа їх правового забезпечення. *Правова освіта та правова наука в умовах сучасних трансформаційних процесів: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції*, м. Запоріжжя, 20 листопада 2019 року / за заг. ред. Т.О. Коломоєць. Запоріжжя: ЗНУ, 2019. С. С. 26–28.

53.Самойленко Г.В. Цивільно-правова відповідальність перевізника за договором перевезення пасажирів. *Модернізація цивільно-правової відповідальності. Матвеевські цивілістичні читання*. Матеріали міжн. наук.-практ. конф. Київ, 18 жовт. 2019 р. / Р.А. Майданик, Цюра та ін.; відп. ред. Р.А. Майданик. К., 2019. С. 257–262.

Інші публікації, які додатково відображають наукові результати дисертації:

54.Самойленко Г.В., Нечипуренко О.М. Договір перевезення пасажирів й багажу. *Зобов'язальне право України (елементарний курс): навч. пос.* / за заг. ред. С.В. Резніченка; ОДУВС. Одеса: ОДУВС, 2010. С. 171–177.

55.Самойленко Г.В. Правовое положение пассажира как потребителя услуг по договору перевозки. *Инновационное развитие общества в условиях интеграции правовых систем: сборник научных статей*. Гродненский государственный университет им. Я. Купалы; ред. кол. Н.В. Сильченко и др. Гродно: ГрГМУ, 2013. С. 163–167.

56.Самойленко Г.В. Ризик та безпека в договорі перевезення пасажирів. *Проблеми здійснення та захисту суб'єктивних цивільних прав: збірник наукових праць / НАПрН України, НДІ приват. Права і підприємництва; за ред. д-ра юрид. наук, акад. НАПрН України В.В. Луця*. Київ: Ред. журн. «Право України», 2013. (Наук. зб. «Академічні правові дослідження». Дод. до юрид. журн. «Право України»; вип. 8). С. 181–185.

57.Самойленко Г.В. Проблемы договорного регулирования перевозок пассажиров в Украине. *Правотворчество и правоприменение в условиях инновационного развития общества: сборник научных статей*. В 2 ч. Ч. 2 / ред. колл.: Н.В. Сильченко (гл. ред.) [и др.]. Гродно: ГрГМУ, 2014. С. 27–31.

58.Самойленко Г.В. Глава 31. Договір перевезення. Цивільне право України: підручник. Особлива частина. За заг. ред. д.ю.н., проф. Р.Б. Шишки. Київ: Вид. Ліра-К, 2015. С. 638–661.

59. Самойленко Г. В. Подорожі з вітерцем. *Юридична газета*. 2016. № 41 (539). 11 жовтня 2016 р. С. 1, 8–10.

60. Самойленко Г. В. Права пасажирів в ЕС и в Украине: тенденции нормативно-правового обеспечения. *Правовая культура в современном обществе*: сборник научных статей. М-во внутр. дел Респ. Беларусь, учреждение образования «Могилевский институт Министерства внутренних дел Республики Беларусь»; редкол.: И. А. Демидова (отв. ред.) [и др.]. Могилев: Могилев. институт МВД. 2019. С. 356–361.

АНОТАЦІЯ

Самойленко Г. В. Договір перевезення пасажирів: теорія та практика забезпечення прав пасажирів. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.03 – цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право. – Національний університет «Одеська юридична академія». Одеса, 2021.

Дисертація є першим у вітчизняній науці цивільного права комплексним дослідженням теоретичних і практичних проблем забезпечення прав пасажирів за договором перевезення пасажирів в умовах глобалізації та євроінтеграційних процесів, на підставі якого розроблено концепцію їх цивільно-правового забезпечення.

У дисертації визначено методологічні засади дослідження та надано характеристику правового регулювання договірних відносин з перевезення пасажирів як одного із способів здійснення права на свободу пересування, забезпечення прав пасажирів в сучасних цивілізаційних умовах. Надано правову характеристику правовідносин з перевезення пасажирів та визначено їх структуру. Аргументовано споживчий характер правовідношення з перевезення пасажирів, представницький характер відносин між перевізником і іншими учасниками правовідносин з перевезення пасажирів. Надано правову характеристику правовідносин на основі використання мобільних додатків на основі платформ Uber та BlaBlaCar. Встановлено особливості механізму правового регулювання перевезень пасажирів та надано характеристику його елементів, нормативно-правового та договірного регулювання перевезення пасажирів, співвідношення актів цивільного, транспортного та споживчого законодавства в регулюванні цих відносин та забезпечення прав пасажирів. Встановлено особливості правового регулювання відносин з перевезення пасажирів в ЄС. Визначено правове становище пасажирів як сторони договору та споживача транспортних послуг в концепті права на безпеку. Визначено права пасажирів, визнані та ті, які потребують визнання та правової охорони, запропоновано цілісний підхід до формування ефективного механізму забезпечення прав пасажирів. Особлива увага приділена гарантіям

забезпечення прав пасажирів, наслідкам порушення його прав, їх цивільно-правового захисту, цивільно-правовій відповідальності перевізника як одного із способів захисту прав пасажирів. Визначено поняття та правову природу, надано цивільно-правову характеристику договору перевезення пасажирів, запропоноване його авторське визначення. Охарактеризовано сторони, порядок укладення та зміст договору перевезення пасажирів, особливості та наслідки припинення. Визначено правові наслідки порушення договору перевезення пасажирів, надано їх правову характеристику та місце в механізмі забезпечення прав пасажирів.

Сформульовано теоретично обґрунтовані пропозиції щодо вдосконалення цивільного та транспортного законодавства на основі виробленої парадигми правового регулювання перевезень пасажирів за договором, орієнтованого на забезпечення прав пасажирів, здійснення ним права на свободу пересування на безпечній основі. На підставі проведеного дослідження розроблено проект Закону України «Про перевезення пасажирів».

Ключові слова: перевезення, договір перевезення, акти ЄС про договори перевезення, законодавство України про договори перевезення, пасажир, споживач транспортної послуги, перевізник, права пасажирів, право пасажирів на безпеку, механізм забезпечення прав пасажирів, правові наслідки порушення договору перевезення пасажирів.

АННОТАЦИЯ

Самойленко Г. В. Договор перевозки пассажира: теория и практика обеспечения прав пассажира. – Рукопись.

Диссертация на соискание научной степени доктора юридических наук по специальности 12.00.03 – гражданское право и гражданский процесс; семейное право; международное частное право. – Национальный университет «Одесская юридическая академия». Одесса, 2021.

Диссертация является первым в отечественной науке гражданского права комплексным исследованием теоретических и практических проблем обеспечения прав пассажира по договору перевозки пассажира в условиях глобализации и евроинтеграционных процессов, на основании которого разработана концепция их гражданско-правового обеспечения.

В диссертации определены методологические основы исследования и дана правовая характеристика правового регулирования договорных отношений по перевозке пассажира как одного из способов осуществления права на свободу передвижения, обеспечения прав пассажира в современных цивилизационных условиях. Дана правовая характеристика правоотношений по перевозке пассажира и определена их структура. Аргументирован потребительский характер правоотношения по перевозке пассажира, представительный характер отношений между перевозчиком и другими участниками правоотношений по перевозке пассажира. Дана правовая характеристика

правоотношений на основе использования мобильных приложений на основе платформ Uber и BlaBlaCar. Установлены особенности механизма правового регулирования перевозок пассажиров и охарактеризованы его элементы, нормативно-правового и договорного регулирования перевозки пассажира, соотношение актов гражданского, транспортного и потребительского законодательства в регулировании этих отношений и обеспечении прав пассажира. Установлены особенности правового регулирования отношений по перевозке пассажиров в ЕС. Определено правовое положение пассажира как стороны договора и потребителя транспортных услуг в концепте права на безопасность. Определены закрепленные в законодательстве права пассажира, а также права, нуждающиеся в признании и правовой охране. Предложен целостный подход к формированию эффективного механизма обеспечения прав пассажира. Особое внимание уделено гарантиям обеспечения прав пассажира, последствиям нарушения его прав, их гражданско-правовой защиты, гражданско-правовой ответственности перевозчика как одного из способов защиты прав пассажира. Определены понятие, правовая природа, предоставлена гражданско-правовая характеристика договора перевозки пассажира, предложено его авторское определение. Охарактеризованы стороны, порядок заключения и содержание договора перевозки пассажира, особенности и последствия его прекращения. Определены правовые последствия нарушения договора перевозки пассажира, их правовая характеристика и место в механизме обеспечения прав пассажира.

Сформулировано теоретически обоснованные предложения по совершенствованию гражданского и транспортного законодательства на основе предложенной парадигмы правового регулирования перевозок пассажиров по договору, ориентированного на обеспечение прав пассажира, осуществления им права на свободу передвижения на безопасной основе. На основании проведенного исследования разработан проект Закона Украины «О перевозке пассажиров».

Ключевые слова: перевозка, договор перевозки, акты ЕС о договорах перевозки, законодательство Украины о договорах перевозки, пассажир, потребитель транспортной услуги, перевозчик, права пассажира, право пассажира на безопасность, механизм обеспечения прав пассажира, правовые последствия нарушения договора перевозки пассажира.

SUMMARY

Samoylenko G. V. Passenger transportation contract: theory and practice of ensuring passenger rights. – Manuscript.

Dissertation for obtaining the degree of Doctor of Law in the specialty 12.00.03 – Civil Law and Civil Procedure; Family law; International Private Law. – National University «Odessa Law Academy». Odessa, 2021.

The dissertation is the first in the domestic science of civil law comprehensive research of theoretical and practical problems of passenger rights under the contract of passenger transportation in the context of globalization and European integration processes, on the basis of which the concept of their civil law is developed.

The dissertation defines the methodological principles and provides a general description of the legal regulation of contractual relations for the carriage of passengers as one of the ways to exercise the right to freedom of movement, ensuring the rights of passengers in modern civilization.

Systematic violations of passengers' rights, lack of an effective mechanism for protection of passengers' rights in accordance with Ukrainian legislation in contrast to the EU, which implements the idea of protection of human rights in all spheres of human life (including transport); the lack of systemic regulatory guarantees for the rights of passengers on all modes of transport – necessitated: a comprehensive study of theoretical and applied problems of legal support for the rights of passengers under the contract of carriage under the laws of Ukraine and the EU; developing a unified approach to solving their problems of ensuring the rights of the passenger on modern ideas of private law.

The legal characteristic of legal relations on passenger transportation is given and their structure is defined. The consumer nature of the legal relationship for passenger transportation, the representative nature of the relationship between the carrier and other participants in the legal relationship for passenger transportation are argued. The legal characteristics of legal relations based on the use of mobile applications based on Uber and BlaBlaCar platforms are provided. The peculiarities of the mechanism of legal regulation of passenger transportation are established and the characteristics of its elements, normative-legal and contractual regulation of passenger transportation, ratio of acts of civil, transport and consumer legislation in regulation of these relations and provision of passenger rights are given.

The specifics of the mechanism of legal regulation of passenger transportation and ensuring the rights of passengers and the effectiveness of this mechanism are determined; the tendencies caused by transformation of legal system in the conditions of globalization processes are defined. It is argued that the carriage of a passenger under a contract of carriage is not only a contractual obligation but also a way for the passenger to exercise the right to freedom of movement. This requires balanced approaches to the legal protection of the rights of a passenger who is a "weak" party to the contract.

It is determined that the transport legislation of Ukraine in the field of protection of passenger rights in the light of modern civilizational achievements does not meet the needs of passengers (in the context of human rights, passenger rights). Transport legislation focuses more on the interests of the carrier than the passenger.

Peculiarities of legal regulation of relations on passenger transportation in the EU are established. The legal status of the passenger as a party to the contract and the consumer of transport services in the concept of the right to safety is determined.

The rights of the passenger that are recognized and those that need recognition and legal protection are defined. A holistic approach to the formation of an effective mechanism for ensuring passenger rights is proposed. Particular attention is paid to guarantees of ensuring the rights of the passenger, the consequences of violation of his rights, their civil protection, civil liability of the carrier as one of the ways to protect the rights of the passenger. The concept and legal nature are defined, the civil-legal characteristic of the contract of transportation of the passenger is given, its author's definition is offered. The author's definition of the contract of transportation of the passenger, which is offered to fix in h. 1 Art. 910 of the Civil Code of Ukraine in the following wording: «1. Under the contract of carriage of a passenger, one party (carrier) undertakes to transport the other party (passenger) to the destination or to move it along a certain route in accordance with the conditions specified by the parties, established by transport codes and statutes, rules of passenger transportation, in case of baggage delivery – also to deliver luggage to the destination and hand it over to the person who has the right to receive luggage, and the passenger undertakes to pay the fare, and in case of baggage delivery – also for its delivery».

The parties, the procedure for concluding and the content of the passenger transportation contract, the features and consequences of termination are determined. The legal consequences of the violation of the passenger transportation contract are determined, their legal characteristics and place in the mechanism of ensuring the rights of the passenger are given.

Theoretically substantiated proposals for improving civil and transport legislation on the basis of the developed paradigm of legal regulation of passenger transportation under the contract, focused on ensuring the rights of the passenger, the exercise of the right to freedom of movement on a security basis. On the basis of the conducted research the project of the Law of Ukraine “About transportation of passengers” is developed.

Keywords: carriage, contract of carriage, EU acts on carriage contracts, Ukrainian legislation on carriage contracts, passenger, consumer of transport services, carrier, passenger rights, passenger's right to safety, mechanism for ensuring passenger rights, legal consequences of violation of the passenger carriage agreement.

Підписано до друку 25.03.2021 р. Формат 60х90/16.
Ум.-друк. арк. 1,9. Тираж 100 прим. Зам. № 2104-06.

Видано і віддруковано в ПП «Фенікс»
(Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 1044 від 17.09.02).
Україна, м. Одеса, 65009, вул. Зоопаркова, 25.
Тел. +38050 7775901 +38048 7959160
e-mail: fenix-izd@ukr.net
www.feniksbooks.com