

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
«ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»

Кафедра цивільного права

ІТ-ПРАВО ТА КІБЕРБЕЗПЕКА В УМОВАХ ГІБРИДНОЇ ВІЙНИ

**МАТЕРІАЛИ
Всеукраїнського круглого столу**

Одеса,
12 квітня 2025 року

Одеса
Фенікс
2025

УДК 342.95 : 343.32 (477): 351.863
I-52

За загальною редакцією

доктора юридичних наук, професора **Є. Харитонова**,
кандидатки юридичних наук, доцентки **Ю. Кривенко**.

Упорядники-укладачі:

Кривенко Юлія – к.ю.н., доцентка кафедри цивільного права Національного університету «Одеська юридична академія», доцентка;

Лешкова Єлизавета – лаборантка кафедри цивільного права Національного університету «Одеська юридична академія».

ІТ-право та кібербезпека в умовах гібридної війни :
I-52 матеріали Всеукр. круглого столу (м. Одеса, 12 квіт. 2025 р.) / за заг. ред.: Є. О. Харитонова, Ю. Кривенко ; кафедра цив. права НУ «Одес. юрид. академія». – Одеса : Фенікс, 2025. – 138 с. – Режим доступу:

ISBN 978-617-8430-57-3

Збірник містить матеріали доповідей з теоретичних, історичних і методологічних проблем ІТ-права та кібербезпеки, які були оприлюднені на Всеукраїнському круглому столі «ІТ-право та кібербезпека в умовах гібридної війни» 12 квітня 2025 у Національному університеті «Одеська юридична академія».

Збірник спрямований на ознайомлення громадськості з дослідженнями науковців у сфері ІТ-права та кібербезпеки і може бути корисний як у навчальному процесі, так і в практичній діяльності.

УДК 342.95 : 343.32 (477): 351.863

*Матеріали видано в авторській редакції.
Повну відповідальність за достовірність та якість поданого матеріалу несуть
учасники конференції, їхні наукові керівники, рецензенти,
які рекомендували ці матеріали до друку.*

ISBN 978-617-8430-57-3

© Колектив авторів, 2025

© НУ «Одеська юридична академія»,
2025

ЛІТЕРАТУРА:

1. Давидова Н., Менджул М. Правове регулювання цифровізації як вектора розвитку приватного права на прикладі освітніх відносин. *Університетські наукові записки*. 2021. No 1(79). С. 43–54.
2. Довірити своє серце алгоритмам: як штучний інтелект змінює сучасний дейтинг і що з цим може бути не так? 2025. URL: <https://zaborona.com/doviryty-svoje-sercze-algorytmam-yak-shtuchnyj-intelekt-zminyuye-suchasnyj-dejtyng-i-shho-z-czym-mozhe-buty-ne-tak/>
3. Довірити своє серце алгоритмам: як штучний інтелект змінює сучасний дейтинг і що з цим може бути не так? 2025. URL: <https://zaborona.com/doviryty-svoje-sercze-algorytmam-yak-shtuchnyj-intelekt-zminyuye-suchasnyj-dejtyng-i-shho-z-czym-mozhe-buty-ne-tak/>
4. Коноплицький С. Майбутнє дейтингу – «Тіндер» для знайомств із ШІ-моделями. URL: <https://speka.media/maibutnje-deitingu-tinder-dlya-znaiomstv-iz-si-modelyami-pk4lzd>

Резніченко Семен Васильович,

кандидат юридичних наук, професор, професор кафедри цивільно-правових дисциплін Одеського державного університету внутрішніх справ

НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ АВТОБУСАМИ

Перевезення пасажирів стало невід’ємною часткою життя суспільства. Більше того, у контексті розуміння перевезення пасажирів у якості одного з можливих способів реалізації права людини на свободу пересування, виникає необхідність забезпечення, включаючи нормативне, можливості реалізації даного права. Враховуючи нерівне правове положення перевізників (деякі з них займають монополічне місце) в силу їх затрат на придбання транспортних засобів і специфіку функціонування транспорту на певних маршрутах, рейсах тощо, виникає ряд питань пов’язаних з встановленням нормативів, що забезпечують вирівнювання правового статусу пасажирів.

Частково це питання вирішується шляхом закріплення у ЦК України ст. 633 (публічний договір), ст. 634 (договір приєднання), які відображають специфіку фактичних правовідносин між перевізником та пасажиром, специфіку договірної конструкції, що застосовується для регулювання відносин, які досліджуються. Та-

кож необхідно сказати про те, що саморегулювання ніяким чином не може захистити права «слабкої сторони». А це значить, що тільки нормативне врегулювання організації перевезень (у нашому випадку це автобусне перевезення) може захистити права «слабкої сторони».

Концепція чинного Цивільного кодексу України (далі ЦКУ) передбачає врегулювання правовідносин на принципах, які можуть забезпечити якісне функціонування сучасного ринку. Ст. 3 ЦКУ закріпила основи цивільного законодавства, серед яких:

- 1) неприпустимість свавільного втручання у сферу особистого життя людини;
- 2) неприпустимість позбавлення права власності, крім випадків, установлених Конституцією України та законом;
- 3) свобода договору;
- 4) свобода підприємницької діяльності, яка не заборонена законом;
- 5) судовий захист цивільного права та інтересу;
- 6) справедливість, добросовісність та розуміння [1, ст. 3].

Більшість договорів врегульовано Цивільним кодексом України. П'ята Книга кодексу поділена на договірні та недоговірні відносини. Цивільно-правовий договір є формою моделювання диспозитивної активності учасників цивільного обороту. Шляхом використання договору у якості основного регулятора суспільних відносин можна досягти необхідного результату правового регулювання у сфері перевезень, включаючи перевезення пасажирів автобусами.

При перевезенні пасажирів транспортом загального користування спрацьовує конструкція договору про приєднання, що нівелює свободу користувача транспортних послуг. Таким чином, виникає необхідність компенсувати частку свободи пасажирів шляхом нормативних гарантій забезпечення правового положення, правового статусу пасажирів, закріпивши певний комплекс прав і обов'язків сторін договору автобусного перевезення. Такі гарантії

передбачені Статутом автомобільного транспорту Української РСР від 27 червня 1969 року N401 [2], Правилах надання послуг пасажирського автомобільного транспорту від 18.02.1997 р. [3] та в ін.

Посилання на статuti і правила може поставити під сумнів роль цивільно-правового договору в регулюванні суспільних відносин по перевезенню пасажирів автобусом. У якості контраргументу можна навести тезу Самойленка Г.В. про походження правил поведінки. Якщо нормативно-правовий акт виражає волю законодавця то цивільно-правовий договір виражає індивідуалізовану волю сторін. Якщо нормативно-правовий акт породжує загальнообов'язкове правило поведінки, то договір розрахований на регулювання персоналізованої поведінки сторін [4, с. 9].

Сам нормативно-правовий акт у контексті конкретного правовідношення грає неоднозначну роль, з *однієї сторони* він є регулятором суспільних відносин, тобто ідеальною моделлю. Річ у тім, що законодавець ті чи інші ідеї перетворює на норми, тобто існує схема: ідея – норма – правовідношення.

З *другої сторони* він (законодавець) встановлює певні рамки договірної свободи, які слугують свого роду «пісочницею», у межах якої дозволена реалізація свободи і суб'єктивних цивільних прав. З точки зору Зазуляка І.І. надані законодавцем можливості сторонам самостійно встановлювати умови договору виходять з принципу диспозитивності і дозволяють у кожному конкретному випадку досягти домовленості за умовами, які є суттєвими у конкретному договорі. Однак, в такому випадку не повинна порушуватися природа договору з одного боку, а з іншого не повинні існувати протиріччя імперативним приписам норми закону [5, с. 157].

З *третьої сторони* нормативно-правовий акт може містити окремі умови договору. У такому випадку вони є невід'ємною частиною договірних умов. Виходячи з цього Погрібний С.О. стверджує, що правове регулювання договірних відносин є впливом суб'єкта правового регулювання (учасників цивільних правовідносин чи держави) на цивільні суспільні відносини шляхом встановлення норм цивільного права (договірної чи уставної) та їх реалізації

з метою впорядкування зазначених відносин у відповідності до ідеальної моделі, закладеної у цих нормах [6, с. 37].

Фактичні відносини, що пов'язані з перевезенням пасажирів автобусами, складаються таким чином, що, не дивлячись на свободу підприємницької діяльності, свободу договору, вони представляють собою таку модель правовідносин, яка має правову форму. Органи державної влади і місцевого самоврядування активно впливають на дану сферу суспільних відносин шляхом формування механізму їх правового регулювання. Основними елементами цього механізму є правова норма і сама діяльність пов'язана з реалізацією цих норм.

На теоретичному рівні правовою доктриною визнані форми реалізації таких норм, як дотримання (утримання від неправомірних дій); виконання (здійснення активних дій щодо виконання юридичних обов'язків позитивного спрямування); використання (здійснення правомочностей особи) та застосування. А ось, що стосується організаційного характеру, то цивілісти продовжують спори чи включати їх, чи не включати до предмету цивільно-правового регулювання. Але вважається, якщо законодавець включив попередній договір (ст. 635 ЦКУ), а також ряд йому подібних до предмету правового регулювання, які по своїй суті мають організаційний характер, тим самим він визнав сферу організаційних правовідносин сферою цивільно-правового регулювання.

Безумовно, організаційна діяльність у більшості є результатом управлінської діяльності, але їх акти все ж таки, як результат такої управлінської діяльності (включаючи і перевезення пасажирів автобусами) є актами цивільного законодавства, оскільки вони містять ряд приписів, пов'язаних з механізмом правового регулювання саме цивільно-правових відносин.

Самойленко Г.В. стверджує, що стосовно цього питання у науковій літературі такий феномен часто розуміється як «опублікування» цивільного права, як вторгнення публічного права у сферу приватного права. І тут виникає питання, чи є інші способи досягнення мети цивільно-правового регулювання забезпечення прав

пасажира, який у всьому цивілізованому світі вважається «слабкою стороною» договору. Відповідь – скоріше ні, ніж так [7, с. 71].

Виникає питання, якою все ж таки повинна бути ідеальна модель організації перевезення пасажирів автобусами? Відповідь – така, щоб досягти ефективного результату, тобто, забезпечити населення транспортом і комплексом відповідних прав.

Сьогодні існує декілька моделей організації перевезень пасажирів автобусами. *Перша* – це вільний ринок приватних перевізників, які обслуговують певні маршрути на умовах, визначених державними органами чи органами місцевого самоврядування, залежно від виду перевезень (міські, приміські, міжміські та міжнародні). Так, в ст. 14–15 Правил надання послуг автомобільного транспорту закріплено, що регулярні перевезення організовують органи виконавчої влади (по суті вони виступають замовниками перевезень) відповідно з програмами розвитку автомобільного транспорту на певній території з метою задоволення населення у перевезеннях [2]. Ці організатори самі визначають умови перевезень на відповідній території. Така модель організації перевезень успішно застосовується в Україні і в ряді країн Європи.

В Україні більшість ДТП вчиняють приватні перевізники так званих маршрутних таксі, оскільки конкуренція часто породжує агресивну манеру керування. Відсутність жорстких вимог до водіїв є наслідком хамського ставлення до пасажирів, порушення їх прав. Неохайність, куріння за кермом та нав'язливе прослуховування музики не сприяє позитивним емоціям пасажирів.

Друга модель – повноцінна діяльність муніципального транспорту. Вона має свої переваги і недоліки. Основним недоліком є більш висока вартість перевезення по відношенню до перевезень приватними автобусами, але одночасно, на муніципальному транспорті краща культура обслуговування пасажирів і безпека перевезень (Німеччина, Франція).

Третя модель (застосовується в Барселоні, частково в Україні) змішана – це поєднання муніципального автобусного парку і приватного. Воно породжує здорову конкуренцію, результатом

якої плата знижується до оптимальної, а якість перевезень і безпека руху підвищуються. До речі самі іспанці таку модель вважають ідеальною. В Одесі є невеликий муніципальний автобусний парк. Як правило, він використовується як тимчасова заміна перевезень трамваями та тролейбусами.

Підсумовуючи викладене, можна вважати, що ідеальною моделлю перевезень є барселонська модель. У той же час, сама по собі конкуренція серед перевізників не здатна повністю забезпечити охорону і захист прав та інтересів пасажирів, що визиває необхідність застосування нормативного забезпечення реалізації прав пасажирів.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15>.
2. Статут автомобільного транспорту Української РСР від 27 червня 1969 року N401: Постанова Ради Міністрів Української РСР. ЗП УРСР. 1969. № 7. ст. 88.
3. Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту від 18.02.1997 р.: Постанова Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. № 176 (Офіційний вісник України, 1997 р., число 8, ст. 142).
4. Цивільно-правове регулювання перевезень пасажирів таксі: монографія / О.М. Нечипуренко, С.В. Резніченко, Г.В. Самойленко. Одеса: ОДУВС, 2010. 188 с.
5. Зазуляк І.І. Істотні умови договору: теоретичний аспект: дис. ... канд. юрид. наук. 12.00.03. Харків: Харківський національний університет внутрішніх справ, 2009.– 172 с.
6. Погрібний С.О. Механізм та принципи регулювання договірних відносин у цивільному праві України: монографія. Київ: Правова єдність, 2009. 304 с.
7. Самойленко Г.В. Договір перевезення пасажирів: доктринальні та утилітарні проблеми забезпечення прав пасажирів. *Проблеми законності*: сб. науч. трудов. Харьков: Нац. юрид. ун-т имени Ярослава Мудрого, 2018. Вып. 143. 280 с.